



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA

Comissão Externa destinada a acompanhar o desastre envolvendo o avião da empresa VOEPASS Linhas Aéreas, ocorrido no dia 9 de agosto de 2024 (AUDIÊNCIA PÚBLICA EXTRAORDINÁRIA (SEMPRESENCIAL))

Em 19 de novembro de 2024

(terça-feira)

Às 15 horas

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Boa tarde a todos.

Declaro aberta a 7ª Reunião Extraordinária da Comissão Externa sobre o acidente de avião da Voepass Linhas Aéreas, Voo 2283, ATR 72.

Cumprimento o nosso Relator, o Deputado Newton Bonin, os nossos convidados e as pessoas aqui presentes.

Encontra-se à disposição, na página da Comissão na Internet, a Ata da 6ª reunião, realizada no dia 12 de novembro de 2024.

Fica dispensada a sua leitura, nos termos do Ato da Mesa nº 123, de 2020.

Não havendo quem queira retificá-la, em votação a ata.

Os Srs. Deputados e as Sras. Deputadas que a aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

Expediente.

Informo que a sinopse do expediente recebido se encontra à disposição na página da Comissão na Internet.

Ordem do Dia.

Esclareço que, na Ordem do Dia de hoje, está prevista a realização de audiência pública, convocada em razão da aprovação dos Requerimentos nºs 18, 19 e 23, de 2024, de autoria dos Deputados Bruno Ganem e Padovani.

Agradeço a presença dos senhores convidados.

Informo que se encontra presente virtualmente o Sr. Henrique Hacklaender Wagner, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Convido para tomarem assento à mesa os Srs. Eric Cònsoli, ex-Diretor de Manutenção da Voepass Linhas Aéreas; David Faria, ex-Diretor de Segurança Operacional da Voepass Linhas Aéreas; e Marcel Moura, ex-Diretor de Operações da Voepass Linhas Aéreas.

Regras da audiência pública.

Para melhor andamento dos trabalhos, esclareço que adotaremos os seguintes procedimentos: o tempo concedido ao convidado será de até 20 minutos, prorrogáveis a juízo da Comissão; o Relator será o primeiro a fazer uso da palavra; e cada membro inscrito terá 5 minutos.

Dentro da dinâmica de hoje, nós entendemos que será mais produtivo deixar todas as perguntas para o final. Então, todos os convidados farão uso da palavra, e, ao término de todas as falas, abriremos para as perguntas, até porque, particularmente, eu tenho perguntas que cabem para mais de um convidado.

Vamos dar início às exposições.

Passo a palavra para o Sr. Henrique Hacklaender Wagner, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, que se encontra no ambiente virtual.

O SR. HENRIQUE HACKLAENDER WAGNER - Boa tarde, Deputados. Boa tarde a todos os demais presentes e aos nossos colegas, principalmente o Comandante Moura, que conheço já de longa data.

É um prazer participar desta Comissão. Eu me chamo Henrique Hacklaender. Atualmente, sou Diretor-Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

É com muita honra que atendemos o convite que nos foi feito para poder aqui prestar esclarecimentos ou até mesmo tirar dúvidas a respeito dos andamentos das atividades do sindicato perante a Voepass e também da aviação regular como um todo.

Fico à disposição para a possibilidade de questionamentos, mas, obviamente, eu não poderia aqui deixar de trazer algumas informações básicas que já foram dadas inclusive em outras oportunidades.

O sindicato representa todos os tripulantes de voos, sejam eles pilotos, comissários ou até mesmo mecânicos de voos das aeronaves, e, por sua vez, tem como função atender a demanda dessa categoria. Claro que, quando nós falamos aqui — e não podemos deixar também de lamentar o ocorrido — de um acidente aeronáutico, a primeira coisa que não podemos deixar de fazer é nos solidarizar com todos os demais colegas e familiares daqueles que estavam naquele voo e que perderam algum ente querido. Afinal de contas, quando falamos de aviação, pensamos sempre em segurança de voo. Essa é a nossa prioridade nº 1 e sempre será.

Quando acontece um acidente assim, obviamente que choca toda a comunidade aeronáutica pelo simples fato de que alguma coisa deu errado e que não deveria ter dado. Afinal de contas, vivemos segurança de voo. Estamos sempre envolvidos e incumbidos de forma a tentar proteger não somente os passageiros, mas também os demais colegas e todos aqueles envolvidos. Então, é com muito pesar que me solidarizo com os demais colegas e, principalmente, com os familiares envolvidos.

Gostaria também de aproveitar para mencionar algumas atuações do sindicato que vêm acontecendo já no passar de alguns anos. O sindicato busca a todo momento viabilizar e melhorar as condições de trabalho da categoria dos aeronautas. Um dos principais fatores, obviamente, é a questão da fadiga humana, do cansaço, que vem sendo uma das principais lutas e principais defesas dessa entidade. Afinal de contas, tivemos uma mudança muito brusca na regulamentação que trata do gerenciamento de fadiga humana. Porém, essa mudança aconteceu no ano pandêmico, em que os efeitos dela foram pouco visualizados. Afinal de contas, os voos todos caíram de uma forma geral.

No passar dos anos, conforme a aviação vem se recuperando, e hoje já atingiu patamares até mesmo superiores aos pré-pandêmicos, o cansaço dos tripulantes se tornou cada vez mais visível. Quando eu me refiro a esse assunto, refiro-me a toda a aviação, não somente regular, mas também de táxi aéreo, a aviação como um todo. É importante trazer essa informação, porque isso faz com que nos acenda um sinal de alerta. Se o cansaço vem aumentando, se os níveis de fadiga ou a percepção de fadiga dos tripulantes vem aumentando, alguma medida precisa ser tomada.

Hoje, a agência reguladora, a ANAC, por sua vez, vem tentando mudar ainda mais esse regulamento, que, de certa forma, entendemos como até prejudicial em alguns cenários. Podemos chegar a melhores composições, mas ainda estamos um pouco longe dos nossos objetivos finais.

O sindicato fez uma pesquisa relacionada à fadiga humana no início de 2023. Na aviação como um todo, foram reportados níveis de fadiga em mais de 90% dos tripulantes, indicando que os níveis de fadiga haviam sim aumentados. Essa pesquisa contou com a participação de mais de 4.300 respondentes, um número bastante expressivo, tendo em vista o número de tripulantes na aviação regular.

Claro que — e, para além disso, quando trazemos o assunto Passaredo — o sindicato recebe reportes não somente da Passaredo, mas também de diversas outras empresas relacionados à fadiga, às questões de manutenção e até mesmo às denúncias trabalhistas. Quando o assunto é da nossa alçada, no caso de questões trabalhistas, o sindicato toma as providências necessárias. Quando o assunto é de alçadas externas, como a questão da manutenção das aeronaves, o canal utilizado é a própria agência reguladora, que tem por objetivo fiscalizar todas as oficinas de manutenção.

O sindicato vem trabalhando nisso. Na Passaredo, os reportes mais recentes que nós tivemos foram as questões relacionadas a sistema de ar-condicionado, mas é claro que aqui temos apenas um lapso de informação, apenas um recorte de informação. O sindicato só pode atuar perante as denúncias que recebe e vem trabalhando com relação a isso.

Quando tivemos essas denúncias relacionadas às questões de ar-condicionado e qualidade de espaço de trabalho dos tripulantes, encaminhamos esses reportes para a ANAC, que, por sua vez, tem como objetivo fiscalizar e indicou que havia feito ou estaria fazendo fiscalizações ostensivas dentro da companhia. A própria Passaredo, na época, de onde vieram esses reportes — nós estamos aqui falando de quase 1 ano atrás — indicou que já havia tomado as providências necessárias e que nenhuma irregularidade havia sido constatada.

Ademais, nós não temos conhecimento de outras informações ou simplesmente não nos foram repassadas pelos próprios tripulantes.

Bem, eu acho que a minha fala talvez não seja tão importante ou tão expressiva quanto a dos demais colegas. Eu percebo que hoje aqui estão os ex-Diretores de Manutenção, de Segurança e até mesmo o Diretor Operacional da companhia, que poderiam trazer informações ainda mais contundentes e mais assertivas do que as minhas. Mas é claro que fico à disposição e permaneço à disposição para esclarecimento de dúvidas. Não vou tomar mais o tempo dos senhores, mas agradeço o convite.

Deputado, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado, Sr. Henrique. Gostaria de pedir que o senhor permaneça aqui conosco até o momento das perguntas. Como eu disse, no final, vamos compilar todas as questões.

Agora vamos passar a palavra para o Eric Cònsoli, ex-Diretor de Manutenção da Voepass Linhas Aéreas.

O SR. ERIC CÔNSOLI - Boa tarde, Exmo. Deputado Bruno Ganem, Exmo. Deputado Newton Bonin, Parlamentares, autoridades, familiares e servidores aqui presentes.

Familiares dos passageiros e tripulantes do voo 2283, minha solidariedade.

Eu sou Eric Cònsoli. Estou aqui também para prestar minha colaboração a esta Comissão. Eu estou na Passaredo, na Voepass, desde 2010, onde assumi a área de manutenção há 15 anos, posição que deixei de ocupar em setembro deste ano. Hoje sigo na companhia à frente da Diretoria de Frota, Logística e Compras.

Assim como meus colegas aqui da Mesa, tenho muitos anos de experiência com aviação. Eu me formei em engenharia aeronáutica em 2002 e, pelas empresas que eu trabalhei até hoje, eu jamais passei por algo parecido com a tragédia do voo 2283. Eu sempre trabalhei para garantir que todas as aeronaves da empresa voassem com 100% de condição de aeronavegabilidade, seguindo todos os procedimentos de manutenção, os manuais de manutenção e também as regras dos órgãos reguladores.

Como muitos que já passaram por esta Comissão, também estou aqui para contribuir com o processo de investigação e esclarecimento sobre o acidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado, Sr. Eric.

Agora passo a palavra ao Sr. David Faria, ex-Diretor de Segurança Operacional da Voepass Linhas Aéreas.

O SR. DAVID DA COSTA FARIA NETO - Exmo. Sr. Deputado Bruno Ganem, Exmo. Sr. Deputado Newton Bonin, cumprimentando os nossos coordenadores e Relator, eu estendo esse cumprimento a todos. Boa tarde.

Meu nome é David da Costa Faria Neto, porém sou conhecido como David Faria. Estou na aviação há mais de 50 anos. Comecei toda essa trajetória na Força Aérea Brasileira, na qual entrei aos 15 anos de idade e saí depois de completar toda uma carreira, chegando aos 30 anos de caserna. Fui convidado pelo Presidente da empresa a assumir essa posição de Diretor de Segurança Operacional em 2016. De lá para cá, desincumbi-me de todas as tarefas pertinentes à minha missão.

Nesse evento do acidente, eu participei de todas as tratativas de apoio aos familiares, de apoio em suas primeiras necessidades, inclusive de sustentação psicológica para que eles conseguissem, de alguma forma, amenizar, diminuir toda essa dor. No final das contas, todos nós sofremos.

Também, na minha trajetória, eu estive na ANAC durante 4 anos e conheço muito bem a excelência do trabalho que é desenvolvido pela nossa Agência Nacional de Aviação Civil e pelo nosso CENIPA. Então, estamos muito ansiosos para saber os detalhes, saber realmente o que aconteceu nesse trágico evento.

Dessa forma, coloco-me à disposição dos Srs. Deputados e de todos aqueles que queiram nos questionar sobre algum assunto importante para que esta Comissão consiga atingir o seu objetivo, que, a nosso ver, é extremamente nobre e importante para que a excelência da aviação civil no nosso País continue sempre atingindo e conseguindo as melhores práticas do mundo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado, Sr. David Faria.

Agora passo a palavra para o Sr. Marcel Moura, ex-Diretor de Operações da Voepass Linhas Aéreas.

O SR. MARCEL MOURA - Exmo. Sr. Presidente desta Comissão, Deputado Bruno Ganem; Exmo. Deputado Newton Bonin, demais autoridades presentes, familiares, amigos das vítimas, senhoras e senhores, inicio a minha fala agradecendo pela oportunidade de participar desta importante Comissão que tem por objetivo não só trazer respostas ao acidente, mas também melhorar a aviação brasileira.

Meu nome é Marcel Sarkis Moura, sou natural de Chapecó, Santa Catarina, onde iniciei meu curso de piloto privado em 1994. Desloquei-me ao Aeroclube do Rio Grande do Sul em conjunto com vários profissionais que se formaram lá e que hoje fazem parte da aviação. Inclusive, o Comandante Hacklaender também se formou nessa mesma escola, uma escola de excelência. A partir dali, eu ingressei na aviação em 2000, na Interbrasil Star, uma companhia do grupo Transbrasil, ali me desenvolvi e, nesses 30 anos, desempenhei as funções de copiloto, comandante, instrutor de voo e examinador.

Trabalhei numa fabricante de avião brasileira por 14 anos, onde tive a oportunidade de me desenvolver na aviação internacional, voando em vários países, em várias companhias aéreas e trazendo essa experiência para o meu currículo.

Em 2022, o Presidente da Voepass me convidou para assumir a função de Diretor de Operações, na qual entrei com um foco muito grande na capacitação e treinamento dos tripulantes, levando para lá uma melhoria contínua dentro dos processos que já existiam, fazendo com que eles se tornassem robustos, em função do grande crescimento que a empresa via pela frente.

A aviação, não só a brasileira, mas também a internacional, é extremamente regulada. Coube a mim assegurar que todos os procedimentos operacionais estivessem sempre em acordo com toda a legislação, com todos os protocolos, sejam eles nacionais ou internacionais. Com isso, nós tivemos vários desenvolvimentos dentro da empresa, nesse período de 2 anos, e conseguimos melhorar os nossos processos. Mas fomos abalados com esse acidente, que vitimou 58 passageiros e quatro colegas.

É neste propósito que estamos aqui, para colaborar com tudo aquilo que for preciso, tudo aquilo que for necessário, da nossa parte técnica, para trazer um pouco de conforto para todos aqueles que se abateram com esse acidente. E que nós possamos trazer respostas para aquilo que é o mais importante na aviação, que é a segurança absoluta em todos os nossos voos.

Então, coloco-me à disposição para aquilo que for necessário e para qualquer tipo de pergunta.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado, Sr. Marcel Moura, ex-Diretor de Operações da Voepass Linhas Aéreas.

E agora vamos partir para as perguntas, para os debates.

O nosso Relator, o Deputado Padovani, não pôde estar presente aqui hoje, mas está muito bem representado pelo nosso amigo Deputado Newton Bonin, a quem eu gostaria, inclusive, de passar a palavra, para que possa fazer os seus questionamentos.

O SR. NEWTON BONIN (Bloco/UNIÃO - PR) - O.k. Em primeiro lugar, cumprimento o Deputado Bruno Ganem, Coordenador.

Cito aqui a ausência do Deputado Padovani, Relator, em razão de um compromisso parlamentar. E, neste momento, substituo-o.

Quero também me solidarizar com todas as famílias que tiveram os seus entes queridos vitimados nesse acidente, como também cumprimentar todos que aqui se encontram para as oitavas: o Sr. Henrique Hacklaender Wagner, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas; o Eric Cõnsoli, ex-Diretor de Manutenção da Voepass Linhas Aéreas; o David Faria, ex-Diretor de Segurança Operacional da Voepass; e o Marcel Moura, ex-Diretor de Operações da Voepass Linhas Aéreas.

As perguntas têm como objetivo tão somente procurar elucidar a razão do acidente. Todos nós nos solidarizamos também com os ex-executivos da companhia. Aqui não temos o objetivo de criar nenhum constrangimento para ninguém, mas queremos de alguma forma contribuir para a elucidação desse trágico acidente.

Então, dirijo a primeira pergunta ao Sr. Henrique Hacklaender, Presidente do sindicato.

Há dez anos o Ministério Público do Trabalho pediu, sem sucesso, a suspensão de voos da então Passaredo, hoje Voepass, sob alegação de risco de acidentes aéreos devido ao acúmulo de atrasos salariais.

Mais recentemente, no dia 28 de junho de 2024, em audiência pública promovida pela ANAC, o Comandante Luís Cláudio de Almeida, da Voepass, declarou condições de trabalho bastante inadequadas, relatando pressão da empresa para exercer a escala de jornada de trabalho durante as folgas e uma rotina de fadiga constante, alertando a ANAC para o risco de, um dia, ligarem o jornal e serem surpreendidos por notícias de um acidente aéreo provocado por fadiga, não querendo ele entrar nessa estatística. O que pode ser dito sobre isso?

O SR. HENRIQUE HACKLAENDER WAGNER - Boa tarde, Deputado. Muito obrigado pelo questionamento.

Como eu reporte, no início da minha fala, o sindicato segue lutando contra as condições de fadiga. Isso não é algo específico somente da Passaredo, mas, sim, da aviação como um todo. Há a percepção, devido a alterações no regulamento propostas pela própria agência já em 2020 — 2019 para 2020 —, de que hoje há um aumento dos níveis de fadiga.

A referida fala do colega aconteceu em uma audiência pública que exatamente visava alterar esse regulamento para que não mais tivéssemos essa percepção por parte dos tripulantes e, obviamente, para que a fadiga no Brasil fosse, de certa forma, mitigada. Esse é um mal da humanidade que vem assolando a aviação como um todo e precisa de um olhar muito sério e assertivo por parte da agência reguladora, que precisaria, sim, fazer um regulamento condizente com a realidade brasileira. A fala do colega vai ao encontro dessa luta do sindicato para que nós possamos ter condições de trabalho melhores e mais adequadas dentro da aviação brasileira.

O SR. NEWTON BONIN (Bloco/UNIÃO - PR) - Ainda sobre o mesmo tema, o Comandante Ruy Guardioli acrescentou que a Voepass colocava a segurança em segundo ou terceiro plano, porque visava mais ao lucro, e disse que havia um avião apelidado de "Maria da Fé", porque só voava pela fé, já que não havia uma explicação para um avião daquele estar voando. O que pode ser dito sobre isso? Será que a "Maria da Fé" foi a aeronave acidentada?

O SR. HENRIQUE HACKLAENDER WAGNER - Deputado, eu não tenho informações sobre a aeronave e desconheço o apelido dado a esse modelo de avião que vinha operando na frota da Voepass.

Os relatos, dentro do sindicato, como eu mencionei também no início, são relacionados a questões de manutenção, foram feitos há quase 1 ano, e eram endereçados muito ao ambiente de trabalho, como questões com ar-condicionado ou ambiente insalubre para continuar a operação. De fato, essa informação proposta pelo colega em entrevista em rede nacional eu desconheço e não tenho qualquer tipo de relato dentro da instituição.

O SR. NEWTON BONIN (Bloco/UNIÃO - PR) - O.k. Os registros técnicos de manutenção do avião acidentado estavam atualizados? Esses registros correspondem à real condição da manutenção da aeronave, ou eram apenas registros no papel?

O SR. HENRIQUE HACKLAENDER WAGNER - Mais uma vez, Deputado, eu desconheço os registros de voo. O que eu posso lhe afirmar, por também ser um piloto e entender da aviação, é que toda e qualquer operação de manutenção e toda e qualquer interferência da manutenção na aeronave são registradas nos diários de bordo, nos diários de manutenção. Esses registros são repassados para dentro de sistemas computacionais, muitas vezes, para um controle maior por parte do setor de manutenção das companhias aéreas. Então, entendo que sim, as colocações lá dentro, na verdade, tinham como objetivo a realidade. Mas não tenho como fazer aqui nenhuma afirmação, por não vivenciar a realidade da empresa.

O SR. NEWTON BONIN (Bloco/UNIÃO - PR) - O.k. Dou-me por satisfeito.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado.

Agora eu farei questionamentos da minha autoria. Inicialmente, Sr. Henrique Hacklaender Wagner, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, a minha pergunta é em relação às regulamentações atuais da aviação no Brasil. O senhor entende que elas são adequadas para garantir a segurança dos voos? O senhor tem propostas de mudanças nessas regulamentações? O sindicato, após esse incidente, pretende pressionar por mudanças específicas nas políticas de segurança da aviação?

O SR. HENRIQUE HACKLAENDER WAGNER - Conforme eu mencionei no início, em 2019, a ANAC propôs uma alteração no chamado RBAC 117, um regulamento que trata do gerenciamento de fadiga humana dentro da aviação brasileira. Por motivos pandêmicos, é óbvio, a aviação teve um declínio muito grande e pouco se percebeu se esse regulamento era efetivo para mitigar as questões de fadiga. Fato é que, com a retomada da aviação, isso se demonstrou ineficaz. Os tripulantes vêm reportando níveis maiores de fadiga durante as operações. Muitos deles reportaram até que chegaram a ter pequenos cochilos, lapsos de atenção, pelo simples fato de estarem extremamente cansados devido às jornadas exaustivas.

Vale aqui lembrar que a jornada de um tripulante pode chegar a 12 ou até mesmo 13 horas no caso de uma extensão, e isso pode perdurar por 5 ou 6 dias consecutivos, para só então ele ter, muitas vezes, uma única folga, e voltar para mais 5

ou 6 dias. Claro que aqui eu estou utilizando o extremo das escalas de trabalho, mas é uma forma de demonstrar o quão exaustivas já são as jornadas dos tripulantes.

Também é importante ressaltar que um tripulante não opera todos os dias no mesmo horário. Pelo contrário, o ciclo circadiano dele é alterado constantemente. Ele opera em determinado dia durante o período da manhã, no segundo dia no período da tarde, no outro dia de madrugada. Assim vai alternando ao passar por 5 ou até mesmo 6 dias de jornada de trabalho, até chegar ao seu tão merecido dia de descanso.

Por esse motivo, a agência, quando fez a proposta de sistemas de gerenciamento de fadiga, deveria se atentar à realidade brasileira. Essa alteração se mostrou ineficaz. Houve uma tentativa de alterar esse regulamento, tanto é que, em 2024, passamos por uma audiência pública, que foi inclusive mencionada durante esta audiência, na qual tivemos o reporte de um tripulante da Passaredo, assim como a minha fala dentro dessa própria audiência, que visava alterar esse documento.

A agência encerrou a consulta pública em agosto, salvo engano, no dia 12 de agosto, o que possibilitou que toda a sociedade brasileira indicasse quais seriam as mudanças. O sindicato fez o seu trabalho e indicou alterações. Mas ainda estamos aguardando um relatório final por parte da agência reguladora e da sua direção, que visa melhorar o sistema de gerenciamento como um todo. Ainda estamos, neste momento, aguardando um novo relatório, para entendermos se será necessário atuar de forma mais dura ainda, ou se essas tentativas de alteração do regulamento, na forma administrativa, junto à ANAC, foram efetivas.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Em relação a esses apontamentos e a futuros apontamentos também que surgirão no transcorrer da investigação e também da atividade aérea de forma geral, gostaria de solicitar ao Sr. Henrique o encaminhamento para a Comissão, ou para o meu gabinete, ou do Relator, de eventuais sugestões de alterações legislativas ou de eventuais investimentos que poderiam ser feitos, seja em equipamentos, seja no que for, no sentido de aumentar a segurança do nosso transporte aéreo.

Esta é a missão final desta Comissão: propor e executar mudanças eventuais na legislação, conforme haja o surgimento de propostas, e também direcionar investimentos naquilo que se mostrar necessário.

Eu quero aqui cumprimentar a Deputada Daniela Reinehr, de Santa Catarina, que está aqui presente.

Deputada, o natural seria eu passar agora a palavra para V.Exa. Eu gostaria de perguntar se eu posso dar sequência aqui às minhas perguntas e, logo em seguida, passar a palavra para V.Exa. Pode ser? (*Pausa.*)

Obrigado.

Eu vou seguir aqui uma linha de raciocínio. Tenho uma pergunta sobre as normas, as regulamentações.

Eu queria fazer uma pergunta para o Sr. Henrique. Gostaria de saber se o senhor entende que existe a proteção necessária ou não para aquele piloto ou copiloto que, no momento do voo, identifica algum tipo de irregularidade, que eventualmente até possa ter sido provocada por ele, vamos dizer assim. Eu não estou falando do caso específico aqui.

Nós vemos muitas coisas que acabam gerando eventuais questionamentos sobre o sistema aéreo de forma geral. E é do sistema aéreo geral que eu estou falando. Cito o exemplo de um piloto que identifica uma falha grave durante o voo. No caso do avião da Chapecoense, por exemplo, salvo engano, foi identificada uma dificuldade com relação ao combustível. No entanto, foi uma falha que implicaria algum tipo de responsabilidade. No fim das contas, isso não foi reportado, e o acidente aconteceu.

No caso do acidente da Voepass, a única coisa que eu vejo ali que pode ser um eventual indício seria que, a todo momento, o piloto e o copiloto demonstram saber que está havendo problema em relação ao gelo e, ao mesmo tempo, eles não passam para o controle de tráfego aéreo a emergência. Se eles tivessem passado essa situação de emergência, naturalmente, teriam a permissão necessária para descer para 10 mil pés, enfim.

A pergunta é se existe a proteção necessária para que o piloto e o copiloto, numa situação como essa, em que se identifica uma falha, ainda que essa falha seja do profissional, possam registrar uma emergência e ser protegidos de eventuais consequências futuras. Existe essa proteção?

O SR. HENRIQUE HACKLAENDER WAGNER - Obrigado pelo questionamento, Deputado.

A aviação talvez seja o ambiente mais seguro que nós podemos encontrar quando se trata de transporte de pessoas. Tudo na aviação, basicamente, tem a sua redundância: há um sistema A, um sistema B, e, muitas vezes, até um sistema C. O fato de sermos dois na cabine, termos dois pilotos, traz uma segurança ainda maior, caso um de nós tenha falhado, pois o outro poderá identificar essa falha e corrigi-la, ou mesmo prover as ações necessárias para que ela possa ser corrigida.

Entendo eu que a aviação brasileira, sim, conta com essa robustez de normas e regulamentos. Afinal de contas, somos um país signatário da convenção da ICAO — International Civil Aviation Organization —, uma organização internacional

de aviação civil, e seguimos à risca todas as diretrizes, principalmente aquelas relacionadas à segurança de voo. Temos os órgãos de controle de tráfego aéreo, que fazem um trabalho de excelência; temos as oficinas de manutenção das empresas aéreas, que são fiscalizadas pela ANAC, ou deveriam ser fiscalizadas pela ANAC; e temos os protocolos de segurança treinados e retreinados, repisados pelos próprios tripulantes. Somos talvez uma das poucas profissões em que anualmente passamos por *check* e *recheck* dentro de simuladores, precavendo-nos de toda e qualquer anormalidade que possa vir a acontecer no caso de um voo real. Então, entendo sim que os tripulantes têm a capacidade de fazer os *reports*, sejam eles para os órgãos reguladores, sejam eles para os órgãos de tráfego aéreo ou até mesmo dentro das próprias empresas. Cabe agora a essas agências e às próprias empresas administrarem como lidarão com esses *reports* de forma efetiva, a fim de evitar novos acidentes.

É claro que, falando do caso específico da Passaredo, é muito cedo e talvez requeiramos muito tempo ainda de investigação para chegar às conclusões sobre o que realmente motivou esse acidente. O CENIPA vem investigando e tem como principal objetivo — esse é o principal objetivo de qualquer órgão como o CENIPA — encontrar quais foram os indicadores, quais foram os fatores contribuintes para aquele acidente, para que nós possamos evitar que aconteçam outros assim. É uma pena que, muitas vezes, seja preciso haver um acidente para que se encontrem formas de prevenir próximos. E esperamos um dia chegar a 100% sem acidentes.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado, Henrique.

Eu queria colocar para os senhores e também para quem estiver nos assistindo que a Comissão tem estudado a possibilidade de propor legislação no sentido de criar algum tipo de proteção ao profissional que reporta uma falha, quando, por exemplo, essa falha é dele próprio, para que ele não tenha nenhum tipo de preocupação com eventuais consequências, porque a segurança das pessoas que estão no voo, inclusive dos próprios profissionais, vem em primeiro lugar.

O mais importante de tudo é conseguirmos criar um ambiente que proteja essas vidas. Temos essa ideia e, se os senhores tiverem algum questionamento, que pode ser posteriormente reportado à nossa Comissão, poderemos amadurecer também essa proposta.

Queria agradecer ao Henrique a participação.

Sr. Eric Cònsoli, vou juntar a resposta do Henrique a uma pergunta que eu já havia preparado. O Henrique falou sobre a ANAC fazer a devida fiscalização da manutenção, ou que deveria fazê-la, ele usou essa expressão, e isso se junta à pergunta que eu queria fazer, exatamente sobre a relação entre os registros de manutenção e a realidade efetiva.

A Comissão tem identificado como eventual oportunidade a melhoria dessa análise, e eu queria perguntar para o senhor se existe algum tipo de procedimento interno, e até externo, no caso da ANAC, em que o que está no papel é confrontado com a realidade, e, é claro, se essa auditoria acontece de maneira aleatória ou programada, para ver o registro que está no papel e a realidade das manutenções.

O SR. ERIC CÔNSOLI - Obrigado pela pergunta, Deputado.

Sim, a ANAC faz inspeções periódicas na empresa com relação tanto à parte de voo, que é a nossa homologação RBAC 121, como também à parte de manutenção, que é o RBAC 145. Nós temos duas homologações na empresa hoje. As auditorias acontecem pelo menos uma vez por ano em cada uma dessas homologações diferentes, normalmente, mais de uma vez.

Adicionalmente, com relação à parte documental, sim, é feito um *cross-check* entre o que é cumprido na prática *versus* o que é realizado na teoria, o que está registrado no papel. Além das auditorias da ANAC, a aviação, de forma geral, é extremamente regulada. Então, nada se inventa, tudo está escrito. Se não está escrito, temos que subir os níveis até o fabricante, os órgãos reguladores, e saber o que se faz dali para a frente. Então, adicionalmente às inspeções da ANAC, ocorrem também auditorias externas, e é uma opção da empresa contratar essas auditorias para serem executadas. A cada 2 anos, nós passamos por uma auditoria da IOSA, um braço da IATA, para garantir que os procedimentos sejam feitos da melhor forma e verificar se existe alguma sugestão de melhoria a ser feita nos procedimentos existentes na empresa, e fazemos a aplicação disso. Novamente, essa inspeção da IOSA é uma opção, ela não é obrigatória, mas solicitamos que ela seja feita e a temos homologado desde 2007.

Só para o senhor ter uma ideia, são mais ou menos mil itens que eles auditam quando eles vêm fazer auditoria aqui, e isso se repete a cada 2 anos.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Antes de passar para o Deputado Newton Bonin, em relação a esse ponto, só para confirmar, tanto a auditoria dessas certificações voluntárias quanto as da ANAC têm dia e hora para acontecer, elas são programadas, certo?

O SR. ERIC CÔNSOLI - Nem sempre, Deputado. Algumas são programadas, as outras são auditorias surpresas, em que eles simplesmente chegam, ou chegam a uma base onde a empresa opera, ou chegam a um hangar de manutenção. Algumas são programadas, outras não. A que contratamos, que é a da IOSA, é programada.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado.

Passo para a complementação do Deputado Newton Bonin.

O SR. NEWTON BONIN (Bloco/UNIÃO - PR) - Dirijo-me, então, ao Sr. Eric Cônsoli.

Há uma notícia que informa que há 4.164 queixas contra a Voepass no *site* Reclame Aqui. O que pode ser dito acerca dessas queixas?

Vou fazer mais algumas, depois o senhor já responde a todas. Esse histórico e a previsão de gelo severo na rota não deveriam ter sido considerados pelos pilotos antes decolagem?

Os pilotos foram compulsados a voar nessas condições adversas?

Há notícia de que o avião acidentado já havia apresentado falhas no sistema antigelo em 2023, segundo o relatório do sistema interno, tendo ficado inoperante em seis ocasiões durante três dias de julho de 2023, e que, em ao menos uma das vezes, foi emitida uma recomendação técnica para que o avião não voasse para o Sul do País por conta das temperaturas mais baixas. Essas notícias procedem?

O SR. ERIC CÔNSOLI - Deputado, obrigado pela pergunta.

Com relação às 4.164 denúncias ou queixas no Reclame Aqui, eu não tenho essas informações para poder discutir ou apresentar para o senhor aqui. Eu posso retornar à empresa, solicitar uma verificação disso e dar um posicionamento.

Com relação à previsão de gelo severo em rota, sim, tínhamos a previsão de gelo severo em rota. Toda tripulação, quando vai sair para fazer o voo, recebe um pacote de documentos, e nesse pacote de documentos, entre diversas outras coisas, existe a previsão meteorológica da rota. Então, sim, eles tinham ciência de que poderia acontecer gelo severo em rota.

Quando o senhor fala de sistema de degelo em 2023, que ficaram seis vezes sem operar, o fabricante emite um manual. Como eu disse, a aviação, de forma geral, é extremamente regulada. Então, o fabricante da aeronave emite um manual. Esse manual chama-se Lista-Mestra de Equipamentos Mínimos — MMEL, de equipamentos requeridos para o voo. Toda linha aérea que vai operar uma aeronave pega esse manual, faz uma customização para a frota que ela vai operar, com os números de série e as configurações, e cria uma lista mínima de equipamentos. No caso de sistema antigelo, podemos liberar a aeronave para voar com o sistema de degelo inoperante, desde que a aeronave não voe em condições de gelo.

Então, quando o senhor fala que houve uma recomendação para as aeronaves não voarem para o Sul, de fato, naquela época, houve, sim, porque até em níveis mais baixos havia previsão de formação de gelo, e o sistema estava inoperante. Então, isso atendeu, de toda forma, a questão de segurança dos voos.

Acho que eu consegui responder às quatro perguntas que o senhor fez.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Agora eu vou fazer uma última pergunta, fechando um raciocínio, e na sequência vou passar a palavra para a Deputada Daniela Reinehr.

Durante o seu mandato como diretor, houve registro de incidentes ou de quase acidentes que pudessem servir de alerta para melhorias nos procedimentos de manutenção?

O SR. ERIC CÔNSOLI - Deputado, a empresa tem um sistema de melhoria contínua implementado, e qualquer problema que é reportado, em diversos canais, dentro ou fora da empresa, à Diretoria de Segurança Operacional é levantado e tratado internamente. Se for identificada, de fato, a oportunidade de melhoria, sim, isso vai acontecer. Na prática, aconteceu? Várias vezes, inclusive em sistema de degelo. Vou dar um exemplo. Existe um produto que o fabricante recomenda que se passe na borracha dos bordos de ataque das aeronaves. Para aumentar a vida útil desses itens, que ressecam, nós fizemos o questionamento ao fabricante se haveria algum problema em aumentarmos a periodicidade de aplicação desse produto. O fabricante disse que não haveria problema nenhum. Nós diminuimos o tempo de aplicação. Em vez de aplicar, por exemplo, a cada 1.000 horas de voo, a cada 500 horas fazíamos a aplicação. Esse foi o evento de melhoria reportado nesse aspecto. Diversos exemplos desses podem ser dados para mostrar que, de fato, melhorias sempre acontecem, que melhorias contínuas são uma prática interna da empresa.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Desculpe, mas eu vou ter que fazer mais uma pergunta, perdoe-me. É que, fazendo esse raciocínio, eu me recordei de mais um questionamento. Da parte do senhor, existe algum tipo de acompanhamento ou de participação nas investigações? E existe algum tipo de indício ou de hipótese de que o botão de degelo estivesse com problema na aeronave que acabou sofrendo essa fatalidade?

O SR. ERIC CÔNSOLI - Deputado, se eu disser para o senhor que existia ou que não existia, eu não estaria sendo prudente. O CENIPA tem todas essas informações. Nós damos suporte ao CENIPA o tempo todo, em todas as demandas, para que eles façam a investigação da melhor forma possível e com todos os recursos que eles possam ter. Se esse for, de fato, um dos problemas, vai haver uma recomendação ao fabricante, algo assim, para que isso seja alterado. No relatório inicial feito pelo CENIPA, nada foi solicitado de alteração nos procedimentos que já existem. Então, nós temos, de fato, que aguardar o final da avaliação do CENIPA, para vermos o que poderá vir de melhoria, se é que virá alguma melhoria, com a investigação final desse acidente, no relatório final.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Perfeito, obrigado.

Eu gostaria de pedir à assessoria da Comissão que, se for possível, seja expedido um ofício à ANAC com pedido de relatórios sobre as auditorias realizadas, frequências, apontamentos, eventuais divergências.

Passo a palavra para a Deputada Daniela Reinehr.

A SRA. DANIELA REINEHR (PL - SC) - Obrigada, Presidente.

Cumprimento todos os senhores aqui presentes.

Inicialmente, eu quero mais uma vez me solidarizar com todas as famílias das vítimas desse trágico acidente.

Temos observado as investigações ao longo desse tempo, e ainda são muitas as perguntas que nós temos em mente.

Eu gostaria de saber, preliminarmente, se os senhores já têm alguma eventual falha sistêmica revelada, seja de manutenção, seja de segurança de operação, que valha a pena ser relatada neste momento. Dirijo a pergunta ao Sr. Eric e ao Sr. David.

O SR. ERIC CÔNSOLI - O.k. Deputada.

Não, não há nenhuma recomendação de modificação do programa de manutenção da aeronave ou de qualquer ação adicional ao que já é previsto de manutenção para esse sistema.

A SRA. DANIELA REINEHR (PL - SC) - Não apenas, Sr. Eric, em relação a novos procedimentos. Já foi apontada, por exemplo, alguma falha em algum procedimento que não tenha sido executado de forma adequada?

O SR. ERIC CÔNSOLI - Deputada, todos os procedimentos de manutenção que são executados são registrados. O programa de manutenção da empresa aprovado, oriundo do programa de manutenção sugerido pelo fabricante e aprovado pela ANAC, é seguido. Então, se existe uma tarefa a ser cumprida na aeronave com relação a qualquer sistema, em qualquer periodicidade, ela é feita.

Não houve até agora nenhuma sugestão de diminuição no intervalo de cumprimento dessas tarefas ou de modificação do sistema, nada oriundo de informações adicionais com relação ao acidente. O programa continua sendo seguido exatamente como antes do acidente.

A SRA. DANIELA REINEHR (PL - SC) - O.k.

O senhor acredita que as regulamentações atuais da aviação no Brasil estão adequadas, ou algo pode ter sido constatado com esse acidente, ou pós-acidente, que possa ser melhorado? Há alguma sugestão? Algum item pode ser mais bem aplicado?

O SR. ERIC CÔNSOLI - Deputada, o Brasil segue regras internacionais de regulamentação. Até o momento, não vejo.

A SRA. DANIELA REINEHR (PL - SC) - Esses protocolos que garantem a regularidade, a qualidade da manutenção das aeronaves, eles sofreram alguma modificação nos últimos anos?

O SR. ERIC CÔNSOLI - Sim. O programa de manutenção é atualizado pelo fabricante periodicamente, toda vez que eles coletam alguma informação relevante e alguma modificação precise ser feita. Vou dar um exemplo prático. Uma determinada tarefa é executada a cada 1.000 horas de voo. O histórico das 1.800 aeronaves desse modelo que estão em operação registra, nos últimos 5 anos, que nada é encontrado. Se o fabricante entender prudente, ele pode estender esse prazo de cumprimento de 1.000 horas para 1.500 horas. Então ele sugere uma revisão do programa de manutenção, que é encaminhado para as empresas, que fazem a revisão do seu programa de manutenção e submetem-no à ANAC, para, aí sim, passarem a cumprir esse procedimento. Isso pode ser feito tanto para tarefas novas quanto para alteração nos prazos de cumprimento, para mais ou para menos. Isso acontece não digo que periodicamente, mas talvez uma ou duas vezes por ano esses programas de manutenção são atualizados pelo próprio fabricante. Nós seguimos à risca todas as atualizações que vêm deles.

A SRA. DANIELA REINEHR (PL - SC) - E quando foi a última modificação? A cada 6 meses, a cada ano elas são feitas, o senhor já disse. Mas houve alguma modificação contundente, especialmente no sentido de flexibilização ou de relaxamento de normas e procedimentos? E depois do acidente houve algum relaxamento ou alguma rigidez maior?

O SR. ERIC CÔNSOLI - Até setembro, quando eu estava como Diretor de Manutenção, ainda não tinha havido revisão... Entre a minha saída e o acidente, não houve, nem para relaxamento nem para diminuição do prazo de cumprimento.

A SRA. DANIELA REINEHR (PL - SC) - O.k.

E existe alguma informação preliminar dessa apuração que algum dos senhores considere que valha a pena trazer para nós?

O SR. ERIC CÔNSOLI - Deputada, não. Eu entendo que o CENIPA está fazendo muito bem esse trabalho, como sempre. Eles seguem todo um processo e têm todas as informações. Eu reforço que todo o suporte tem sido provido ao CENIPA para que ele consiga seguir com a maestria de sempre essas investigações.

A SRA. DANIELA REINEHR (PL - SC) - O.k.

Para finalizar, volto ao que já foi questionado algumas vezes em relação a presença de gelo, a equipamentos antigelo, enfim. Naquele dia, havia avisos de clima adverso, avisos de que se enfrentariam situações de gelo. O senhor acredita que foi constatado pela equipe a bordo que havia presença de gelo e que havia necessidade de algum procedimento? Pergunto porque, pelo que conseguimos ver até agora, não houve nenhum aviso de gelo, nem de emergência, nem uso de Mayday, não houve um pedido de socorro. Gostaríamos de entender um pouco melhor isso. Havia previsão de gelo à frente, informação de que o clima estava adverso, e não houve nenhuma constatação de presença de gelo nas asas da aeronave, tampouco foi pedido socorro. Não houve nenhum acionamento da base em solo, enfim, do sistema de segurança de voo nesse sentido.

O SR. ERIC CÔNSOLI - Deputada, é complicado eu tentar dizer alguma coisa para a senhora sobre a condição que eles enfrentaram na cabine de voo naquele momento. O que eu posso dizer é que a aeronave foi despachada como ela deveria ser e que ela tinha combustível mais que suficiente para o voo. Se a tripulação tivesse notado essa questão de gelo, ou se quisesse por algum motivo descer para um nível mais baixo, para evitar gelo, ela poderia ter feito isso, a aeronave estava apta para isso, e tinha combustível para isso. Eles tinham total flexibilidade para fazer isso. Agora, eu não posso dizer para a senhora o que eles sentiram na cabine, quais eram as condições de contorno que eles tinham para tomar a decisão que tomaram.

A SRA. DANIELA REINEHR (PL - SC) - Não há nenhum registro de solicitação para descida ou diminuição da altitude?

O SR. ERIC CÔNSOLI - Não posso lhe dizer, Deputada, eu não tenho essa informação.

A SRA. DANIELA REINEHR (PL - SC) - O.k.

Obrigada. Estou satisfeita.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Passo a palavra agora para o Deputado Newton Bonin.

O SR. NEWTON BONIN (Bloco/UNIÃO - PR) - Eu dirijo a pergunta ao Tenente-Coronel David Faria, ex-Diretor de Segurança Operacional da Voepass Linhas Aéreas.

O que pode ser dito acerca das auditorias internas e externas às quais a Voepass se submeteu antes do acidente de 9 de agosto? A empresa atendia efetivamente a todos os critérios regulatórios e de qualidade exigidos?

O SR. DAVID DA COSTA FARIA NETO - Sr. Deputado, as suas perguntas são importantes.

Várias auditorias ocorreram, desde sempre, tanto internacionais quanto realizadas por outras empresas nacionais, bem como também pela própria Diretoria de Segurança Operacional, que se baseia na observação da rotina das áreas operacionais, da execução de manutenção de operações, para orientar alguma nova direção, algum novo comportamento, ou alguma nova forma de fazer.

Quanto à legislação, quanto às regulações, elas são fundamentais para que nós nos mantenhamos na condição de concessionária de um serviço público. A Agência Nacional de Aviação Civil cobra isso de forma bastante frequente e bastante contundente quando ela encontra alguma coisa que não condiz com o que está regulado.

Então, eu afirmo que a Voepass se mantém e se manterá sempre debaixo de todas as regulações, tanto nacionais quanto internacionais.

O SR. NEWTON BONIN (Bloco/UNIÃO - PR) - Se a empresa e a diretoria pela qual o senhor era responsável atendiam aos critérios, a que o senhor atribui sua demissão após o acidente de 9 de agosto?

O SR. DAVID DA COSTA FARIA NETO - Apenas a uma decisão estratégica. Foi uma estratégia que o novo Diretor Operacional, que é o nosso Presidente, tomou. Ele simplesmente modificou toda a Diretoria Executiva da empresa. É o que eu posso colocar, porque isso foi colocado para todos nós.

O SR. NEWTON BONIN (Bloco/UNIÃO - PR) - Como era a relação entre a Voepass e órgãos reguladores da aviação civil? O senhor acredita que houve fiscalização adequada no período anterior ao acidente de 9 de agosto?

O SR. DAVID DA COSTA FARIA NETO - Sim. Houve várias inspeções, e, como o Eric mesmo citou, auditorias inopinadas, auditorias fora de nossas bases. Até acrescento, talvez esclarecendo o que foi colocado pelo Eric sobre haver alguma ação de confirmação do que estava relatado com o *status* daquela aeronave em determinado momento, que, sim, quando nós somos submetidos a inspeções inopinadas, especialmente no caso de inspeções inopinadas, a ANAC pega o nosso diário de bordo, no qual se encontram registros de manutenção, registros de tripulantes que recebem um tratamento da manutenção, e faz a fiscalização. A ANAC procura encontrar o que o Deputado Bruno Ganem questionou, isto é, alguma coisa que não tenha sido relatada. E eu afirmo que muito pouco é encontrado, e, quando é encontrado, é por um evento que acabou de acontecer. Se um sistema está desligado e eu o ligo, ele pode naquele momento apresentar uma deficiência.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Perfeito. Obrigado.

Quero registrar a presença do Deputado Edinho Bez, também de Santa Catarina.

Tenho mais algumas perguntas, agora ao Sr. David Faria, ex-Diretor de Segurança Operacional da Voepass. A pergunta cabe também aos demais, ao Sr. Eric Cònsoli e ao Sr. Marcel Moura. Pergunto se existe algum registro interno recente de algum eventual ato, por parte de funcionários da área da manutenção, de desonestidade, de corrupção, de desvio de material, algum tipo de situação desse tipo, e qual medida foi tomada.

O SR. DAVID DA COSTA FARIA NETO - Que seja de conhecimento do Diretor de Segurança Operacional durante o período em que eu estive à frente da Diretoria, não. Talvez o nosso Diretor de Manutenção consiga acrescentar alguma informação. Que seja do meu conhecimento, não.

O SR. ERIC CÒNSOLI - Não, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Eu queria perguntar se existe algum tipo de programa de bonificação de pilotos, copilotos, enfim, em relação a eficiência operacional, por exemplo algum tipo de bônus por uma eficiência em relação a consumo de combustível, ou qualquer outra coisa que gere economias para a empresa. Pergunto também se, em relação à manutenção, existe algum programa fora do escopo dos tripulantes, no sentido de gerar economia.

O SR. DAVID DA COSTA FARIA NETO - Não, não existe nenhum programa de bonificação por qualquer tipo de economia, como o senhor colocou. Nós temos muita preocupação com esse tipo de programa, porque ele pode, de alguma forma, induzir um comportamento que não seja o recomendado pelo manual, para fins de obtenção da bonificação. É preciso tomar muito cuidado caso essa iniciativa seja pensada por qualquer empresa aérea.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Perfeito. É que isso é bastante comum em vários setores. Mas, realmente, quando se trata de companhias aéreas, isso poderia ser um indutor de problemas, com certeza. Concordo 100%. A pergunta foi nesse sentido, porque, se existisse, isso talvez pudesse acender uma luzinha. Mas não é o caso.

Agora eu queria fazer uma pergunta sobre o sistema de degelo, uma pergunta de alguém que não é técnico, que não sabe exatamente como isso funciona. O sistema de degelo, uma vez acionado, ele automaticamente se desliga após determinado período, ou é necessário que o piloto ou o copiloto faça a desativação do sistema?

O SR. DAVID DA COSTA FARIA NETO - Eu penso que talvez o Marcel consiga lhe responder melhor, porque eu não voo ATR, eu não sou piloto de ATR.

O SR. MARCEL MOURA - Deputado, obrigado pela pergunta.

Eu também não voo ATR. Eu entrei na empresa há 2 anos. Normalmente, numa empresa, o diretor de operações acaba vindo da própria equipe de voo. Eu fui convidado externamente a assumir essa função. Mas o protocolo de degelo é que o piloto utilize um procedimento padrão, um procedimento escrito e treinado em simuladores. Quando o piloto encontra uma situação de gelo, ele liga esse sistema. Existem aviões que o ligam automaticamente. No caso do ATR 72-500, ele não se liga automaticamente, mas o procedimento é treinado, é previsto. A frota mundial inteira o utiliza dessa forma. Ao encontrar indícios de gelo, o piloto utiliza o sistema de degelo, conforme descrito nos manuais — ele é treinado para isso. Assim que ele sai da situação de gelo, também é previsto que ele desligue o sistema de degelo. Se ele encontrar novamente a situação, ele vai repetir o processo quantas vezes forem necessárias. Num voo de 1 hora, ou de 2 horas, você

pode encontrar a situação de gelo em vários momentos, então você liga e posteriormente desliga o sistema, assim que sai da situação. Esse é um procedimento normal, é um procedimento escrito, e ele inclusive é um procedimento treinado nos simuladores. Esse procedimento para o ATR é utilizado por todos os operadores do mundo. É muito regulada a questão operacional. Esse é um padrão internacional do equipamento, do avião, do fabricante. Nós simplesmente replicamos aqui esse treinamento que é aplicado a todos os pilotos.

Então, é previsto, sim, ligar e desligar o sistema, conforme a situação de gelo.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado.

Dentro dessa abordagem, se os sensores do ATR 72-500 estão apontando uma situação de gelo, naquele momento, por protocolo, deveria estar ligado o sistema de degelo, certo? Ou não é bem assim?

O SR. MARCEL MOURA - Correto. Quando todos os indícios — isso o piloto treina — identificam uma situação de formação de gelo, que está prevista nos manuais, está escrita num manual de acesso rápido que fica na cabine, é executado aquele procedimento, e esse procedimento leva o piloto a ligar o sistema de degelo. Isso também acontece na hora em que ele sai da situação de formação de gelo, então ele desliga o sistema, como está previsto no manual. É natural a utilização do sistema nas situações de formação de gelo.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado.

Parece-me, pelo relatório preliminar do CENIPA, que, durante o voo, especificamente nos instantes anteriores, nos minutos anteriores, em determinados momentos o sensor apontava a formação de gelo, mas o sistema já não estava mais ligado, ele tinha sido por algum motivo desligado. Por isso eu levanto a hipótese de esse desacionamento poder ter acontecido de maneira não voluntária, não pelo profissional, não pelo piloto ou copiloto. Eu não sei se vocês estão participando de uma maneira mais direta das investigações, mas vocês analisam isso como uma hipótese factível?

O SR. MARCEL MOURA - Não só na investigação, porque é um processo natural de operação revisar sempre todos os nossos procedimentos e protocolos. No caso específico, nessa janela de tempo entre a decolagem e o acidente, a investigação vai trazer mais fatores, para que possamos ter certeza do que vamos tirar de informação, para que sejam feitas modificações operacionais, técnicas ou de procedimento. Por enquanto nós ainda não temos essas informações, e por enquanto ainda não foi feita nenhuma recomendação. No decorrer da investigação, podem ser feitas recomendações, mas, por enquanto, não recebemos nenhuma recomendação. Nós mesmos fizemos uma revisão geral de todos os procedimentos, de todos os protocolos, o que é natural em uma empresa aérea quando há um acidente.

É previsto nós trabalharmos em cima das possíveis causas do acidente. Estamos, sim, ativamente participando das investigações. Um tripulante nosso está assessorando, está ajudando, está passando informações importantes e está nos trazendo todas as recomendações que houver da investigação do CENIPA. Então, para nós, neste momento, o que eu posso dizer, com a minha experiência de 30 anos de aviação, é que é difícil tentar entender agora, sem esses dados finais, o que aconteceu nessa janela de tempo. Os pilotos estavam treinados, a aeronave foi despachada de acordo, os sistemas estavam operantes. Essa janela de tempo é que é o objeto de toda essa investigação e é ela que nos trará as respostas.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Tenho uma pergunta que eu acredito que seja para o Sr. Marcel Moura, mas fiquem os demais à vontade para contribuir.

Como a empresa garante aos seus profissionais o ambiente necessário para eventuais denúncias, apontamentos ou mesmo reportes de falha do próprio profissional? Existe, por parte da gestão de pessoas, algum tipo de política no sentido de acolher denúncias ou apontamentos?

O SR. MARCEL MOURA - Na aviação, nós vivemos segurança de voo todos os dias. É a parte principal da segurança de voo essa interação das tripulações com a empresa, com os processos. Nós utilizamos as melhores práticas do mercado, as melhores práticas mundiais no que diz respeito a fazer voar o avião. Mas a operação em si, a nossa operação aqui no Brasil para determinados aeroportos, ela depende do reporte do tripulante, então nós sempre incentivamos esse reporte. Existem até canais de reporte anônimo, para que possamos ter certeza de que o piloto vai nos passar as informações importantes, para que ele seja um agente de segurança de voo.

Nós também incentivamos o autorrelato. Se porventura o piloto tenha errado em alguma situação, tenha falhado, ele nos passa essa falha, esse erro, para que possamos analisar se podemos melhorar isso em processos de treinamento, se podemos melhorar isso nos nossos manuais. Então, o autorrelato, principalmente quando o piloto experimenta uma situação de risco, é fundamental para a melhoria contínua da operação, mas principalmente da segurança de voo. A Diretoria de Operações só tem um foco: segurança de voo, nada além disso.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Ainda em relação ao autorrelato, que eu considero que é extremamente importante, existe algum tipo de política no sentido, vamos dizer assim, de perdão? Vamos imaginar uma determinada falha que seria passível de determinada punição, como demissão, etc. Se é feito o autorrelato, isso de alguma forma proteje, como uma forma de incentivo, ou não existe nada nesse sentido?

O SR. MARCEL MOURA - O autorrelato é muito bem-vindo, porque o tripulante nos traz essencialmente o que aconteceu. Nós incentivamos o autorrelato, e o autorrelato não é passível de nenhum tipo de punição. Na Voepass, nós não aplicamos nenhum tipo de punição ao tripulante pela opção de voar em níveis diferentes, ou de fazer algum desvio ou qualquer outra coisa que ele precise fazer. Isso faz parte da aviação mundialmente. A nossa sequência, durante o voo, sempre vai ser segurança, conforto e, se estiver de acordo e dentro dos padrões, economia. Essa é a direção da Diretoria de Operações nos nossos voos.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado.

O Presidente do sindicato vai precisar se ausentar.

Pergunto ao Sr. Henrique se gostaria de fazer alguma consideração final antes de sair.

O SR. HENRIQUE HACKLAENDER WAGNER - Deputado, muito obrigado, mais uma vez, pelo convite. É sempre muito importante a participação do sindicato e dos demais órgãos nessas investigações, para que possamos contribuir cada vez mais para a segurança de voo.

Nesta minha fala, eu não poderia deixar de me solidarizar, mais uma vez, com as famílias de todos que estavam no voo, tanto tripulantes quanto passageiros, e com a aviação como um todo, que lamenta muito a perda dos colegas e mais um acidente registrado na aviação brasileira, algo que nós não gostaríamos que acontecesse nunca.

Mantenho o sindicato aberto aos questionamentos dos Exmos. Parlamentares da Câmara e do Senado e aos representantes do Poder Executivo como um todo, para que possamos chegar a conclusões sobre como podemos melhorar cada vez mais a aviação e a segurança de voo neste País.

Mais uma vez, muito obrigado pelo convite. Fico à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Muito obrigado.

Pergunto ao Sr. David Faria se gostaria de fazer alguma consideração final.

O SR. DAVID DA COSTA FARIA NETO - Reiterando a solidariedade de todos nós nessa dor que nós também sofremos, agradeço e reitero a importância do objetivo desta Comissão — não sei se foi o senhor quem a propôs. É muito importante que todos os órgãos brasileiros saibam que existe o Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil. Desse programa nascem todos os outros programas, de todas as outras autoridades, de todos os regulados, de todos aqueles que vivem na aviação. Esse programa diz o que o Estado brasileiro quer para a segurança operacional da aviação civil brasileira. Esta iniciativa, que acredito que tenha sido tomada pelo senhor, ela é muito importante para lembrar que as regulações da aviação civil não são cláusulas pétreas, elas são extremamente alteráveis, pela experiência do mundo inteiro, com o objetivo de termos sempre resultados melhores.

Parabéns, e muito obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado, David.

Realmente, a iniciativa é do meu mandato, mas tivemos um grande apoio dos Parlamentares da Casa. E o nosso Relator, o Deputado Padovani, estava trabalhando em outras frentes, buscando através do mandato dele ferramentas para nos auxiliar. Acima de tudo, quero registrar que pudemos dar este encaminhamento graças ao pronto atendimento do Presidente da Casa, o Deputado Arthur Lira, que acolheu essa necessidade e deu prosseguimento à nossa iniciativa de maneira muito célere, o que foi fundamental.

Eu entendo que, depois de tudo que ouvimos até aqui — agradeço aos senhores e aos participantes em outras audiências —, vamos conseguir produzir bastante daquilo a que nos propusemos.

Obrigado, David Faria.

Agora passo a palavra para o Sr. Eric Cônsoli.

O SR. ERIC CÔNSOLI - Deputado, eu só agradeço a oportunidade de participar desta Comissão. Fico à disposição para colaborar em qualquer demanda que surja. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado.

Passo a palavra ao Sr. Marcel Moura.

O SR. MARCEL MOURA - Deputado Bruno Ganem, Deputado Newton Bonin, agradeço a oportunidade de podermos discutir não só as questões do acidente que deixou famílias tristes, enlutadas, e também nos abateu, porque foi uma situação bastante delicada, mas agradeço principalmente à Comissão por olhar para a aviação. A aviação no Brasil precisa desse olhar legislativo, para que possamos crescer, para que tenhamos uma estrutura forte, robusta. O Brasil é um dos países mais seguros do mundo, e, pela minha experiência no exterior, eu digo também que nós temos os pilotos e comissários mais habilidosos do mundo. Então, é importante esta Comissão e é desejável que ela tire frutos destas audiências, para que possamos crescer e estruturar a aviação como um todo.

Independentemente da minha condição de ex-diretor na Voepass, estarei sempre à disposição para qualquer questionamento e qualquer ajuda que eu possa dar, não só para a elucidação desse acidente, mas também para o crescimento da aviação nacional.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Bruno Ganem. Bloco/PODE - SP) - Obrigado, Sr. Marcel Moura.

Corroborando a sua fala, nós sabemos que a aviação brasileira é muito segura. Aliás, a aviação, de uma forma geral, é muito segura, mas o Brasil realmente tem essa posição de destaque, o que, sem dúvida alguma, nos enche de orgulho. Inclusive, o desserviço que esta Comissão não vai fazer é exatamente o de desestimular ou de criar empecilhos para a aviação. O crescimento da aviação às vezes significa tirar pessoas de outros meios de transporte, muito mais inseguros, muito mais letais. Portanto, desestimular a aviação seria algo muito ruim. Estamos trabalhando aqui justamente na direção contrária, na direção de efetivamente reforçar a segurança na aviação, para que ela atenda cada vez mais cidadãos. Estamos falando de acidente, mas é importante registrar para quem nos ouve o quanto a aviação brasileira é segura. É sempre importante reforçar isso, para que fique muito claro na mente de toda a população.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente reunião, antes convocando reunião de audiência pública para o dia 26 de novembro, terça-feira, às 15 horas, no Plenário 3.

Está encerrada a presente reunião.