

UMA PROPOSTA DE CURSO DE PÓS GRADUAÇÃO *LATU SENSU* PARA A FORMAÇÃO PROFISSIONAL DE OPERADORES AEROPORTUÁRIOS

Felipe Koeller Rodrigues Vieira – felipekoeller@yahoo.com.br
Programa de Engenharia de Transportes – PET/COPPE/UFRJ
Avenida Horácio de Macedo, 2030. Bloco H, Sala 106. Caixa Postal 68.512.
CEP 21941-914 – Cidade Universitária – RJ

Antônio Augusto Wather de Almeida – wdealmeida@hotmail.com
Silvestre Luiz Almeida Cerqueira – silvestreluiz@bol.com.br
Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
Av. General Justo 160, 1º andar, Castelo.
CEP 20021-130 – Rio de Janeiro – RJ

Marina Brochado Rodrigues – marina@cefet-rj.com.br
CEFET/RJ – Programa de Mestrado em Tecnologia - PPTEC
Av. Maracanã, 229, Maracanã.
CEP 20271-110 – Rio de Janeiro – RJ

Resumo: *Este trabalho propõe a implantação de um Curso de Pós Graduação em Gestão Operacional de Aeroportos. O objetivo do curso é suprir o país com mão de obra de nível superior especializada para atender a demanda atual e a expectativa de crescimento do setor. São observados os preceitos contidos no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, que apontam para a necessidade de um curso na área, e na Lei de Diretrizes e Bases da Educação, a qual acomoda a realização de cursos de extensão no sistema de ensino brasileiro como solução para a formação de mão de obra especializada. A atual estrutura prevista no CBAer, para a formação e especialização, no âmbito dos aeroclubes, de pessoal para trabalhar em aeroportos é confrontada com três exemplos internacionais de cursos de pós graduação para realizar tarefa semelhante: um na França, um em Portugal e um na Espanha. O currículo proposto possui três segmentos, agrupando as disciplinas gerais, específicas e atividades práticas, em um total de 360 horas aula. O curso prevê a realização de Trabalho de Conclusão, atendendo aos requisitos das pós graduações latu sensu previstas pela Câmara de Educação Superior do Conselho Nacional de Educação.*

Palavras-chave: *Aeroportos; Gestão operacional; Pós graduação; Formação e extensão profissional.*

1 INTRODUÇÃO

Dentre os equipamentos de infra-estrutura existentes para o transporte de pessoas e bens, os aeroportos destacam-se em todo o mundo pela sua importância econômica, política e social. O comprometimento do Brasil em sediar importantes eventos esportivos mundiais no futuro próximo, com destaque para a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e as Olimpíadas de

2016, colocou sob o foco da sociedade, da imprensa e dos órgãos especializados em transportes e em eventos esportivos, diversas questões ligadas à capacidade operacional e à qualidade das instalações aeroportuárias atualmente disponíveis.

RIO DE JANEIRO (Reuters) - A FIFA voltou a manifestar preocupação com as condições dos aeroportos brasileiros para a Copa do Mundo de 2014, disse nesta quinta-feira a CBF, após o primeiro encontro executivo entre o comitê organizador local e a federação internacional, realizado esta semana.

Na reunião com o presidente da FIFA, Joseph Blatter, e membros do comitê executivo da entidade, foi reforçada a preocupação internacional com a infra-estrutura dos aeroportos nas 12 cidades-sedes do Mundial, de acordo com o diretor de comunicação da Confederação Brasileira de Futebol, Rodrigo Paiva.

"Foi a primeira reunião de fato sobre 2014 entre os organismos ligados à Copa do Mundo... e mais uma vez a preocupação com aeroportos foi manifestada. É uma preocupação sim, talvez a maior do comitê", disse a repórter Paiva, que também participou do encontro na Suíça esta semana.[...]

O Ministro da Defesa, Nelson Jobim, admitiu esta semana que os aeroportos do país estão operando no limite, mas garantiu que não há motivo para alarde porque estão sendo feitos investimentos necessários para garantir o bom funcionamento até o Mundial. [...] (MACELLO, 2011).

O Plano de Aceleração do Crescimento do Governo Federal contempla o sistema aeroportuário com investimentos da ordem de centenas de milhões de reais, distribuídos por diversas obras de expansão por todo o país e a Presidenta do Brasil pronunciou-se em março de 2011 a respeito da concessão de aeroportos e obras sob regime de economia mista, visando o aporte de mais recursos para o setor.

O iminente crescimento da capacidade dos aeroportos, consequência dos investimentos no setor, demandará pessoal qualificado para fazer frente ao aumento de área física da infra-estrutura e do aumento quantitativo e qualitativo das operações aéreas. Da mesma forma, a atualização dos especialistas já empregados no setor se faz obrigatória frente à necessidade de certificação dos atuais e futuros aeroportos em cumprimento da regulamentação brasileira, que atende às normas da Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO).

Este trabalho propõe a implantação de um Curso de Pós Graduação em Gestão Operacional de Aeroportos, com o objetivo de suprir o país com mão de obra de nível superior especializada para atender a demanda atual e a expectativa de crescimento sistema aeroportuário no Brasil. É analisada a atual estrutura prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, para a formação e especialização, no âmbito dos aeroclubes, de pessoal para trabalhar em aeroportos e confrontada com três exemplos internacionais de cursos de pós graduação para realizar tarefa semelhante: um na França, um em Portugal e um na Espanha. O currículo proposto possui três segmentos, agrupando as disciplinas gerais, específicas e atividades práticas, em um total de 360 horas aula, seguindo as Diretrizes e Bases da Educação, a qual acomoda a realização de cursos de extensão no sistema de ensino brasileiro como solução para a formação de mão de obra especializada.

2 SISTEMA AEROPORTUÁRIO - LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA

O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986) define o sistema aeroportuário como parte constituinte da infra-estrutura aeronáutica (art. 25 e 26 – grifos nossos):

Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46);

II - o sistema de proteção ao voo (artigos 47 a 65);

III - o sistema de segurança de voo (artigos 66 a 71);

IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85);

V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);

VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96);

VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica (artigos 97 a 100);

VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);

IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104);

X - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (artigo 105).

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades. (BRASIL, 1986).

No mesmo texto legal traz a definição de aeroportos, helipontos e heliportos, segundo sua natureza pública ou privada (art. 31):

Art. 31. Consideram-se:

I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

II - Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

III - Heliportos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas. (BRASIL, 1986).

Segundo esta natureza, a responsabilidade sobre a operação dos aeródromos e aeroportos varia. Os aeródromos privados são operados por seus proprietários (art. 35). É uma atividade monopolizada pela União a operação dos aeroportos e heliportos (que são aeródromos públicos por definição do art. 31, inciso I) compete a ela, ou a uma entidade da Administração Federal Indireta, indicar o responsável pela sua administração e operação (art. 36, § 2º e § 3º - grifos nossos).

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecendo as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (artigo 30).

Art. 36. [...]

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam. (BRASIL, 1986).

Além da operação do aeródromo ou aeroporto, cabe ao responsável participar das atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, na forma dos art. 86, § 2º, e art. 87 do CBAer (BRASIL, 1986).

Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos.

§ 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.

A legislação determina, então, que exista um responsável pela administração e pela operação dos aeródromos, o que pressupõe a existência de pessoal capacitado para gerenciar todas as atividades técnicas especializadas necessárias para a correta e segura operação dos aeroportos e aeródromos.

A Instrução de Aviação Civil IAC 139 – 1001, intitulada Manual de Operações do Aeroporto, publicada em 2004 pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) e ainda em vigor, determina, em seu item 5.3.9.5 que:

Os principais cargos estabelecidos no organograma administrativo-operacional [de um aeroporto] devem ser ocupados por pessoas que possuam formação de 3º (terceiro) grau completo, além de experiência e qualificação em atividades aeroportuárias ou em funções correlatas da aviação civil, atendendo aos requisitos estabelecidos na ICA 58 – 53 Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e na legislação complementar do DAC. (DAC, 2004).

A mesma IAC 139 – 1001 traz, em seu Anexo 7, o currículo mínimo de um curso básico para os principais cargos de aeroporto. Tal estrutura curricular, prevendo um total de 80 (oitenta) horas aula, nunca foi oferecida em qualquer curso do extinto Instituto de Aviação Civil (IAC), instituição de ensino pertencente à estrutura do antigo DAC, nem em qualquer curso da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), criada em 2006 para suceder o DAC.

3 ESTRUTURA DE ENSINO PREVISTA NO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA - CBAER

Ao serem considerados o nível de responsabilidade envolvido e a especificidade das atividades executadas, fica evidente a necessidade de uma formação técnica especializada, nos diversos níveis de ensino (superior, técnico e básico), para a capacitação adequada do pessoal empregado na atividade aeroportuária. Se for observado, também, o escopo dos atuais cursos de graduação universitários e técnicos de nível médio oferecidos no Brasil, é perceptível a lacuna de formação específica para o setor. Mesmo ao se analisar o currículo de formação em Engenharia de Infra Estrutura Aeronáutica (existente no Instituto Tecnológico de Aeronáutica, p.ex.), observa-se que seu conteúdo é adequado para formar recursos humanos para o projeto e execução da construção de aeródromos e aeroportos, não para a sua operação.

O artigo 97 do CBAer cita, como atividades dos aeroclubes, o ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica.

Art. 97. Aeroclube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

§ 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de:

- I - ensino e adestramento de pessoal de vôo;
- II - ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica;
- III - recreio e desportos. (BRASIL, 1986).

Considerando que o próprio art. 97 cita como objetivo principal dos aeroclubes o ensino e a prática da aviação civil, pode-se perceber uma contradição no uso dos conceitos de aviação e aeronáutica, onde esta última deveria conter a primeira. Pode-se considerar, então, que a formação de pessoal para a infra-estrutura aeronáutica é uma extrapolação da vocação original dos aeroclubes.

A mesma lei contém, na Seção III, previsão legal para a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos destinados à infra-estrutura aeronáutica (art. 100).

SEÇÃO III

Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 100. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infra-estrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao (omissão do Diário Oficial). (BRASIL, 1986).

Apesar desta previsão legal, não há no Brasil, atualmente, qualquer curso permanente de formação ou pós formação específico sobre operação aeroportuária, apesar de existir, todavia, cursos de pós graduação em engenharia de transportes, que estudam, também, alguns aspectos do tema, porém não de forma especializada.

Um curso desta natureza atenderia o previsto no art. 43, inciso II, da Lei Nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, nova Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) (BRASIL, 1996):

Art. 43. A educação superior tem por finalidade:

- II - formar diplomados nas diferentes áreas de conhecimento, aptos para a inserção em setores profissionais e para a participação no desenvolvimento da sociedade brasileira, e colaborar na sua formação contínua;

3.1 Estrutura de ensino no exterior

A necessidade de formação especializada para gestão operacional de aeroportos não é uma característica brasileira. Foram selecionados apenas três exemplos, um francês, um português e um espanhol, de cursos de pós graduação *latu sensu* sobre o tema. A existência de cursos similares ao proposto em nações estrangeiras e a ausência dos mesmos no Brasil é mais um indicador da necessidade de criação do curso.

Exemplo Francês

A Ecole Nationale de l'Aviation Civile – Escola Nacional de Aviação Civil (ENAC) criou em 1989 o Mestrado Profissional em Gerenciamento de Aeroportos, como objetivo de preparar os estudantes para ocupar toda a gama de posições de responsabilidade existentes na gestão aeroportuária: operações, marketing, gerenciamento, finanças e recursos humanos.

Com duração de um ano, dividido em dois períodos: teórico e estágio prático, o curso admite bacharéis preferencialmente com três anos de experiência prática. O conteúdo programático abrange desde os fundamentos das operações aéreas passando pelo direito aeronáutico e todas as regulamentações internacionais e nacionais aplicáveis aos aeroportos.

Exemplo Português

O Instituto Superior de Educação e Ciências (ISEC), em Portugal, possui, desde 2007, o curso de pós-graduação em Concepção e Gestão Aeroportuária. Nas palavras do próprio instituto:

A especialização académica na área do ensino aeronáutico revela-se, para o ISEC uma aposta consequente do crescimento da aviação comercial que se registou nos últimos anos e que se prevê contínua. O aumento do tráfego aéreo de passageiros torna-se, portanto, uma maior preocupação para a Aviação e, por esta razão, e igualmente devido à possibilidade da criação de novos aeroportos em Portugal, o ISEC, a ANA – Aeroportos de Portugal e a APPLA, juntaram-se com o intuito de formar profissionais com conhecimentos de gestão e operações, complementares e abrangentes, numa perspectiva de optimização do desempenho operacional e financeiro. (ISEC, 2010).

Exemplo Espanhol

O mestrado em Sistemas Aeroportuários da Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos da Universidad Politécnica de Madrid abrange temas como planejamento e projeto de aeroportos, gestão estratégica de recursos humanos, gestão aeroportuária, segurança e a certificação de aeródromos.

Consideram que existem novos conceitos relacionados com a segurança, operações aeroportuárias efetivas, eficácia econômica na gestão de infraestrutura como consequência dos aumentos de tráfego registrados no transporte aéreo. Por esses motivos, deve-se considerar o aeroporto e seu entorno com uma visão socioeconômica..

A responsabilidade pela gestão da infraestrutura aeroportuária envolve o conhecimento especializado de novas tecnologias que estão por trás dessas infraestruturas, bem como a compreensão das implicações econômicas no planejamento, design, projeto, aquisição, construção, manutenção e operação das instalações correspondentes.

A Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) – uma das maiores empresas de administração aeroportuária do mundo – oferece anualmente bolsas de estudos integrais para o mestrado citado. Os bolsistas que se interessarem são contratados pela AENA após a conclusão.

4 OBJETIVOS DO CURSO PROPOSTO

O objetivo do Curso de Pós Graduação em Gestão Operacional de Aeroportos e Aeródromos é fornecer à sociedade brasileira oportunidade de capacitação de pessoal em número e qualidade suficientes para suprir a demanda de crescimento da infra estrutura aeronáutica de forma permanente e continuada.

Na forma do art. 39, § 2o, inciso III da Lei Nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 (Nova LDB):

Art. 39. A educação profissional e tecnológica, no cumprimento dos objetivos da educação nacional, integra-se aos diferentes níveis e modalidades de educação e às dimensões do trabalho, da ciência e da tecnologia.[...]

§ 2º A educação profissional e tecnológica abrangerá os seguintes cursos:
[...]

III – de educação profissional tecnológica de graduação e pós-graduação.

4.1 Importância do curso para a região e a área do conhecimento

O estabelecimento do Curso de Pós Graduação em Gestão Operacional de Aeroportos e Aeródromos no Rio de Janeiro reveste-se de importância especial devido a dois aspectos fundamentais: a existência de três aeroportos na cidade e a possibilidade de criação posterior de um curso técnico em aeroportos, em nível médio.

O primeiro aspecto é a existência na cidade do Rio de Janeiro de três aeroportos bastante característicos: o Aeroporto Internacional do Galeão – Tom Jobim, o Aeroporto Santos Dumont e o Aeroporto de Jacarepaguá. A existência de aeroportos com características tão distintas (um internacional, um nacional e um regional) tão próximos um ao outro revela-se providencial para a boa condução do curso pois os alunos poderão estudar na prática as questões e complexidades relativas a cada caso. Esta abrangência de experiências, além de enriquecer o aprendizado individual, tornará o curso adequado para os profissionais destinados a todos os tipos de aeroportos e aeródromos, em toda a gama de tamanho existente.

O segundo aspecto é a possibilidade de criação posterior de um curso técnico em aeroportos para profissionais de nível médio (na forma do art. 36 A e 36 B, inciso II da Lei Nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 (Nova LDB). O Centro Federal de Educação tecnológica Celso Suckow da Fonseca - CEFET/RJ é uma instituição de ensino médio, técnico e superior. Com os seus próprios profissionais de nível superior capacitados na Pós Graduação em Gestão Operacional de Aeroportos, estes serão naturais candidatos à docência dos conteúdos aprendidos para profissionais de nível técnico, tão necessários para a operação dos aeroportos.

5 CURRÍCULO PROPOSTO

O currículo proposto foi elaborado de forma a atender o previsto na IAC 139-1001, mas não se limitou ao conteúdo da mesma, levando em consideração o conteúdo dos cursos ministrados no exterior e dos diversos cursos ministrados no antigo Instituto de Aviação Civil. Grande colaboração para a elaboração do mesmo foi obtida da experiência de três dos autores, na atividade de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

Tabela 1: Currículo proposto

Pós Graduação em Gestão Operacional de Aeroportos	
Básicas:	- Legislação de Aviação Civil Internacional.
	- Legislação Aeronáutica Brasileira.
	- Organização do Estado Brasileiro – Sistema de Aviação Civil.
	- Solução de Problemas e Processo Decisório.
	- Metodologia Científica.
Específicas:	- Requisitos de Projeto de Aeroportos.
	- Padrões de Gestão Operacional e de Serviços em Aeroportos.
	- Sistema de Gestão da Segurança Operacional em Aeroportos.
	- Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.
	- Monografia.
Práticas:	- Elaboração de Manual de Operações de Aeroporto (MOA).
	- Prática de Aplicação do MOA no Aeroporto.
FASE BÁSICA	80 horas aula
FASE ESPECÍFICA	240 horas aula
FASE PRÁTICA	40 horas aula
TOTAL DO CURSO	360 Horas aula

A grade curricular é dividida em três segmentos nos quais são agrupadas as matérias básicas, as específicas e as atividades práticas. As matérias do currículo proposto são mostradas na tabela 1, de acordo com o segmento em que se encontram.

Em decorrência dos conhecimentos técnicos específicos abrangerem conteúdos pertencentes a áreas tão diversas quanto Biologia (no caso do gerenciamento do risco aviário) e Engenharia Eletrônica (para os equipamentos de auxílio à navegação aérea), passando por conteúdos de Direito e de Administração, o pré requisito para os candidatos é possuir formação em nível superior, em qualquer área do conhecimento.

Ao final do curso cada aluno deverá desenvolver um Trabalho de Conclusão no formato de Monografia, conforme previsto na Resolução N° 1, de 8 de junho de 2007, do Conselho Nacional de Educação, que estabelece normas para o funcionamento de cursos de pós graduação *lato sensu*, em nível de especialização.

6 CONCLUSÃO

A criação de um Curso de Especialização em Gestão Operacional de Aeroportos virá atender a uma demanda crescente por profissionais adequadamente capacitados para atuar neste segmento do mercado. Os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil fizeram com que o crescimento da capacidade aeroportuária se tornasse uma prioridade de relevância nacional, a ponto de ser um tema tratado na agenda da Presidência da República.

A legislação brasileira permite a criação de um curso desta natureza e a existência de três aeroportos na Cidade do Rio de Janeiro, cada um com características representativas de uma categoria distinta (internacional, nacional e regional), torna a cidade um local estratégico para sediar o curso proposto. Os exemplos internacionais corroboram com a argumentação dos autores a favor da criação do curso.

O currículo proposto contempla o previsto na IAC 139-1001, mas não se limita ao seu conteúdo de apenas 80 horas aula, atingindo o formato de pós graduação *lato sensu* normatizada pela Resolução N° 1, de 8 de junho de 2007, do Conselho Nacional de Educação.

Com a criação do curso em nível de pós graduação, fica aberta a oportunidade para a subsequente criação de um curso técnico em aeroportos, que também atenderia a necessidade de formação técnica de nível médio adequada para os profissionais da área.

Considerando a atual conjuntura da infra estrutura aeroportuária brasileira e a perspectiva de expansão do sistema para atender as demandas da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, a pronta criação do Curso de Pós Graduação em Gestão Operacional de Aeroportos vem ao encontro de uma necessidade nacional.

Conforme previsto no próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, a prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todos. Sem conhecimento não se pode fazer prevenção.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Lei N° 7.565, de 19 de dezembro de 1986. **Código Brasileiro de Aeronáutica.**

BRASIL. Lei N° 9.394, de 20 de dezembro de 1996. **Nova Lei de Diretrizes e Bases da Educação.**

CONSELHO NACIONAL DE EDUCAÇÃO. Resolução N° 1, de 8 de junho de 2007. **Estabelece normas para o funcionamento de cursos de pós graduação *latu sensu*, em nível de especialização.**

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL. IAC 139 – 1001. **Manual de operações do aeroporto.** 02 de junho de 2004.

MARCELLO, Maria Carolina. FIFA manifesta preocupação com aeroportos para Copa, diz CBF. **Reuters**, Brasília, 03 mar. 2011.

A PROPOSAL OF A POST GRADUATION COURSE FOR THE PROFESSIONAL FORMATION OF AIRPORT OPERATORS

***Abstract:** This paper proposes the implementation of a Post Graduation Course on Airport Operational Management. The objective of the course is providing the country with skilled labour force at a superior level to both meet the current demands and the ones resulting from the prospective growth in the sector. It takes into account the Brazilian Code of Aeronautics (BCA) precepts, which point toward the need of a course in this area, as well as those contained in the Education Directives and Foundations Law, which accommodates the holding of extension courses in the Brazilian Educational System as a solution for the formation of a specialized labour force. The current BCA structure for the formation and specialization, within the aero clubs, of personnel to work at airports is confronted with three international examples of post graduation courses, which aim at performing a similar task: one in France, the second in Portugal and a third one in Spain. The curriculum proposed has three segments, grouping the general and specific disciplines, together with practical activities, in a total of 360 teaching hours. The course entails the preparation of a Conclusion Paper, meeting the *latu sensu* post graduation requirements established by the Superior Education Chamber of the National Education Council.*

Key-words: Airports; Operational management; Post Graduation; Professional formation.