

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE ANÁLISE DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 06/2016

**Dispõe sobre as regras de cobrança e arrecadação das
tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e
permanência.**

I – INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 06/2016, publicado no Diário Oficial da União de 22/03/2016, seção 3, página 3, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na 1ª Reunião Deliberativa Extraordinária da Diretoria, realizada em 18 de março de 2016, resolveu submeter à audiência pública minuta de Resolução que dispõe *sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência*.

O referido documento foi colocado à disposição do público no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 21 de abril de 2016. Também foram recebidas contribuições protocoladas na Agência.

A sessão presencial da Audiência Pública ocorreu em 14 de abril de 2016 no Auditório da sede da ANAC em Brasília, localizado no Setor Comercial Sul, Quadra 9, lote C, Torre A, 1º andar, Ed. Parque Cidade Corporate.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2003, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

- I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;
- II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;
- III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e
- IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

As inscrições prévias dos interessados em manifestar-se verbalmente durante a referida audiência foram efetuadas até as 18 horas do dia 11 de abril de 2016 por meio

do endereço eletrônico registro.gere@anac.gov.br. Além disso, foi facultada a inscrição de oradores durante a sessão presencial.

Os procedimentos formais foram conduzidos na íntegra e todos os prazos foram respeitados. Uma empresa especializada foi contratada para executar o processo de gravação e de gravação das sessões presenciais. Ressalta-se que o método utilizado foi o da de gravação *in verbis*, que consiste em transcrever integral e fielmente a fala de cada participante para o papel, inclusive em caso de intervenção, com registro prévio do nome de cada orador.

Assim, informa-se que o documento que traz a de gravação de toda a sessão presencial está disponível para consulta no site da ANAC junto aos demais documentos relativos à Audiência Pública nº 06/2016, por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>.

No endereço eletrônico mencionado acima encontram-se as manifestações (e seus respectivos anexos) encaminhadas por meio de formulário eletrônico e recebidas dentro do período de audiência pública estabelecido, nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 06/2016.

A seção I deste Relatório de Análise de Contribuições contempla a apresentação e apreciação das manifestações recebidas por meio de formulário eletrônico no site da ANAC. Ressalta-se que, para fins de autenticidade, foram mantidos os números das contribuições gerados pelo sistema de formulário eletrônico do site da ANAC, além do número sequencial. As contribuições que apresentaram diversos itens foram desmembradas em diferentes formulários. Contudo, ressalte-se que, para fins de identificação, o número gerado em sistema foi mantido em todos os formulários referentes a uma mesma contribuição.

A seção II, por sua vez, traz a análise das contribuições protocoladas nesta Agência dentro do prazo estabelecido pelo Aviso de Audiência Pública. Neste caso, além do número sequencial, os formulários trazem o número do protocolo de recebimento na ANAC. As contribuições que apresentaram diversos itens foram desmembradas em diferentes formulários. Entretanto, para fins de identificação, o número gerado pelo protocolo da ANAC foi mantido em todos os formulários referentes a uma mesma contribuição.

I – ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS POR MEIO DE FORMULÁRIO ELETRÔNICO

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Valci Pereira de Souza	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 1 (Sequencial)	Contribuição nº: 3069 (Sistema)
As tarifas aeroportuárias de embarque deveriam ter valores diferenciados de acordo o destino da viagem. Por exemplo o valor da tarifa de embarque para viagem POA>MVD se torna muito alto na composição do valor total da viagem.	
RESPOSTA DA ANAC:	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foge ao escopo do tema tratado. Conforme documento de Justificativa que acompanha a proposta de Resolução, não faz parte do objeto a revisão do modelo regulatório referente aos tetos tarifários, atualmente estabelecida na Resolução nº 350/2014 e Contratos de Concessão de infraestrutura.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Gabriela Drummond Rocha de Mello	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 2 (Sequencial)	Contribuição nº: 3204 (Sistema)
<p>Na minha opinião, certas tarifas aeroportuárias deveriam sim ser cobradas e arrecadadas, pois esses valores arrecadados com a cobrança das tarifas destinam-se especificamente a aplicação no sistema aeroportuário brasileiro, para custeio, segurança, melhoramentos, reaparelhamento, reforma, modernização e expansão da infraestrutura, para um melhor conforto na hora de você fazer uma viagem.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
A ANAC agradece a contribuição.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Virgínia Maria Fonseca de Castro	
Organização:	
Contribuição em anexo: http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016	
Contribuição nº: 3 (Sequencial)	Contribuição nº: 3369 (Sistema)
<p>1) Considerações sobre o art. 14 da Resolução que trata das tarifas sobre o transporte de bagagens. Art. 14. O transporte de bagagem despachada configura serviço acessório oferecido opcionalmente pelo transportador. Jusficativa – a partir da pag 46. Seção V Das Informações sobre Bagagens Art. 14 O transporte de bagagem despachada configura serviço acessório oferecido opcionalmente pelo transportador aéreo. §1º A bagagem pode sofrer restrições, nos termos desta Resolução e de outras normas atinentes à segurança da aviação civil. §2º As regras referentes ao transporte de bagagem despachada devem ser uniformes durante todo o itinerário, para os voos com início no Brasil, incluído o trecho de retorno. §3º Caso o transporte seja realizado por mais de um transportador aéreo, mediante a celebração de um único contrato, deve ser observada a regra do §2º do presente artigo. Art. 15 O transportador aéreo deve permitir franquia mínima de dez quilos de bagagem de mão por passageiro de acordo com as dimensões definidas no contrato de transporte e informadas no bilhete de passagem. Parágrafo único. Considera-se bagagem de mão o volume transportado na cabine, sob responsabilidade do passageiro. Art. 16 O transportador aéreo deve informar aos usuários os itens de bagagem submetidos a procedimentos especiais de despacho, tais como: I - aqueles que, por suas condições de manuseio e acondicionamento, requerem cuidados especiais; II - aqueles que não se enquadram nas dimensões estipuladas; III - os animais. §1º Os itens de bagagem que não se enquadrem nas regras estabelecidas pelo transportador aéreo podem ser recusados ou submetidos a contrato de transporte de carga. §2º O transporte de carga deve observar regime de contratação, transporte e procedimento de despacho próprios. §3º O transporte de cães-guia deve observar o disposto em legislação específica. Considerações A proposta ora apresentada flexibiliza, de forma incondicional a cobrança de tarifas por transporte de bagagem pelas companhias aéreas. O não detalhamento relativo a tal cobrança prejudica o consumidor na medida em que o deixará ainda mais vulnerável quanto às regras a serem aplicadas por cada companhia, não havendo, por exemplo, uma padronização. Além disso, as tarifas a</p>	

serem aplicadas, de forma aleatória, se critérios objetivos, poderão gerar dúvida no consumidor, quanto à razoabilidade econômica das tarifas adotadas. Eventualmente algum tipo de prejuízo por parte das companhias poderão ser repassados ao consumidor, via cobrança de tarifa por bagagem, deixando a bel prazer da companhias, o direito de reajustar as tarifas ou de modificá-las, independente de critérios objetivos, a qualquer momento. A regulação da Anac, inclusive acerca do detalhamento para cobrança das tarifas sobre bagagens cumpre a função de dar mais segurança contratual á parte vulnerável, ou seja, ao consumidor. Se houver mudanças de regras para beneficiar o consumidor, estas estarão em conformidade com os princípio

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC informa que esta Audiência Pública não trata sobre transporte de bagagem de passageiros.

O assunto, por sua vez, é tema da Audiência Pública nº 03/2016;

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Jorge Schettini Seabra	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 4 (Sequencial)	Contribuição nº: 3372 (Sistema)
Estabelecer a cobrança de tarifa de embarque para passageiros que embarcam em aeronaves da Aviação Geral - Grupo II, visto que desfrutam das mesmas facilidades que os passageiros do Grupo I.	
RESPOSTA DA ANAC:	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foge ao escopo do tema tratado. Conforme documento de Justificativa que acompanha a proposta de Resolução, não faz parte do objeto a revisão da estrutura tarifária vigente.	

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge Schettini Seabra

Organização:

Contribuição em anexo:

Contribuição nº: 5
(Sequencial)

Contribuição nº: 3373
(Sistema)

Adequar as tarifas de permanência em pátio de manobras e em áreas de estadia à realidade da indústria, visto que os valores atuais são irrelevantes.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foge ao escopo do tema tratado. Conforme documento de Justificativa que acompanha a proposta de Resolução, não faz parte do objeto a revisão da regulação dos tetos tarifários, atualmente estabelecida na Resolução nº 350/2014 e Contratos de Concessão de infraestrutura.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** GENALDO MAIA PAES**Organização:****Contribuição em anexo:** <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>**Contribuição nº: 6**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3419**
(Sistema)

1- Contextualização Os comentários tem por objetivo introduzir parâmetros que deem oportunidade a participação de empresas com conhecimento do negócio vir a concorrer em apoio aos aeródromos tarifadores em um mercado, hoje, restrito à INFRAERO, através do Sistema SUCOTAP, não sendo considerados outros aspectos legislativos e/ou técnicos. 2- Conceito Partindo-se do princípio de que a ANAC é uma Agência de Regulação no mercado de aviação civil no Brasil, acredita-se que a participação de empresas com conhecimento de cobrança de tarifas será muito bem-vinda ao mercado, podendo oferecer melhores serviços e/ou menores custos e proporcionando uma concorrência salutar à INFRAERO, no processo de apropriação e cobrança de tarifas aeroportuárias. Essa oportunidade poderá facilitar, sob regulação e fiscalização da ANAC, a obtenção dos objetivos de redução de custos dos Operadores Aeroportuários e Empresas Aéreas, ao oferecer alternativas de escolha do Sistema de apropriação e cobrança com que irá trabalhar.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que atualmente a adesão ao SUCOTAP, administrado pela INFRAERO, é obrigatória por força dos normativos vigentes. A minuta de Resolução, por sua vez, propõe que essa adesão se dê de forma voluntária pelos aeroportos administrados pelos Estados e Municípios (conveniados). Observe-se que às concessionárias dos aeroportos federais já é facultado o estabelecimento de sistema próprio de cobrança e arrecadação tarifária.

Nesse sentido, cumpre esclarecer que a menção ao SUCOTAP se dá pelo motivo de que este é o sistema de referência para muitos operadores aeroportuários, muitos dos quais optarão pela permanência. Assim, a partir do momento em que o SUCOTAP se torna opcional, faz-se necessário a normatização de certos aspectos em relação àqueles que permanecerem no sistema.

Por outro lado, ao informar que o processamento, cobrança e arrecadação tarifária poderá ser efetuada por sistema próprio do operador aeroportuário a norma está, implicitamente, permitindo a terceirização desse serviço por meio da livre contratação de empresa especializada. Em outras palavras, sistema próprio não significa que não possa haver terceirização da atividade. Assim, não há que se regulamentar aspectos de livre negociação entre as partes, a exemplo da periodicidade de repasse e cobrança de taxa de administração.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos

Organização:

Contribuição em anexo:

Contribuição nº: 7
(Sequencial)

Contribuição nº: 3420
(Sistema)

Das Definições XI – Passageiro em Conexão: é o passageiro que desembarcatransporte, considerando o período máximo de 4 horas entre os horários de desembarque e reembarque previstos no contrato, ... JUSTIFICATIVA: A definição do período de 24 horas como parâmetro básico para a caracterização da tempo máximo de um passageiro em conexão acarretará, certamente, uma série de problemas operacionais para os aeroportos e as operadoras aéreas, dentre elas: 1. Desejo do passageiro de desembarcar efetivamente e, por conseguinte, realizando outro processo integral de embarque no aeroporto sem a remuneração adequada; 2. A ocupação inadequada dos espaços dos terminais por grandes períodos, acarretando sobrecarga aos sistemas aeroportuários; e 3. O descolamento deste conceito com o que estabelece na Resolução 141, que considera 4 horas como período que deve ser iniciado o apoio ao passageiro em termos de hospedagem. Além destes aspectos de caráter operacional, cabe ressaltar que, conforme definido nos princípios relativos a remuneração dos serviços aeroportuários, o qual estabelece que a tarifa deve remunerar o custo direto do uso da infraestrutura, o uso de 24h como parâmetro certamente estará causando uma distorção, pois tal tarifa, da mesma forma que aquela relative ao embarque, não prevê a permanência básica do passageiro por mais de 4h, principalmente tendo como base o número de horas que inicia-se o processo de atendimento aos passageiros de um voo, de acordo com as mais consagradas práticas internacionais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que em razão dos motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12º reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu que a presente Resolução deverá manter a definição de passageiro de conexão vigente na Resolução nº 274/2013/ANAC:

Art. 2º

X - passageiro em conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte;

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** Ronaldo Jenkins de Lemos**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 8**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3421**
(Sistema)

Art 26. A cobrança de tarifas aeroportuárias tratadas nesta Resolução deve observar as isenções tarifárias previstas em lei: §1º Para fins de Concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, -- considera-se voo de retorno o prosseguimento para alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino. JUSTIFICATIVA: A definição de aplicabilidade de isenção de voo de retorno considerando o pouso realizado em aeroporto de alternativa foi devidamente regulamentado em: I- Lei 6.009/73 Isenção tarifa de embarque/conexão/pouso: c) as aeronaves/pax em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; II- Portaria 306/2003 X - voo de retorno - o voo de regresso ao ponto de partida ou de prosseguimento para o aeródromo de alternativa autorizado, por motivo de ordem técnica ou meteorológica; e III- Decreto 89.121/83 Art. 18. § 2º Considera-se voo de retorno, para fins deste artigo, o regresso de uma aeronave, ao ponto de partida ou a um aeroporto de alternativa por motivo de ordem técnica ou meteorológica. Tais complementações a lei 6009 visa adequar o conceito clássico a razoabilidade da operação. Pois para efeito do contrato de transporte a aeronave terá, na sua maioria dos casos, que ser transladada para o destino final, mesmo após realizar o pouso em aeroporto de alternativa, visando cumprir aquilo que rege o Contrato de Transporte. Com base na tese de risco do negócio, a qual todo os "stakeholders" do sistema estão sujeitos, a alteração desta definição remete aos operadores aéreo todo o risco, não repassando ao agentes aeroportuários parte da responsabilidade que os afeta. Esta risco, dentro do conceito da razoabilidade, deve ser compartilhado com os operadores aeroportuários, pois grande parte deste tipo de ocorrência pode ser mitigado pelos aeroportos, dado que a aplicação de melhorias em recursos de infraestrutura em suas pistas poderiam aumentar as condições de operacionalidade do aeroporto em condições meteorológicas adversas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta tem como objetivo harmonizar os diversos conceitos com os dispositivos legais vigentes. Assim, a norma traz em seu Capítulo I a definição de voo de retorno constante do Decreto 89.121/83, revogando a definição disposta na Portaria nº 306/GC-5/2003.

De acordo com o documento de Justificativa que acompanha a presente Audiência Pública, a definição constante na Portaria nº 306/GC-5/2003 fez com que a isenção se aplicasse a situações que tecnicamente não se configuram como voo de retorno. Por exemplo, destaca-se o prosseguimento para aeroporto de alternativa em razão de fechamento do aeroporto de destino por motivos diversos. Observe-se que a definição trazida pelo Decreto 89.121/83, embora inclua o aeroporto de alternativa, ateu-se ao regresso da aeronave. O aeroporto de alternativa inclui-se, nesse caso, em situações de retorno em que, por motivos diversos, não é possível regressar à origem. Portanto, o §1º do art. 26 tem como objetivo restringir a definição aos casos em que de fato configura-se o regresso da aeronave (voo de retorno). Assim, exclui-se das possibilidades de isenção, o prosseguimento da aeronave para aeroporto de alternativa por razões relacionadas ao aeroporto de destino.

Trata-se, portanto, de alteração com fito de adequação jurídica das normas da Agência à legislação vigente. Nesse sentido, destaca-se que a prática vigente extrapola a concessão de isenção tarifária permitida em Lei e, portanto, a orientação da d. Procuradoria Federal de que as isenções tarifárias devem estar estabelecidas em Lei, recomendando-se à Agência a adequação normativa nesse sentido.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** Ronaldo Jenkins de Lemos**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 9**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3422**
(Sistema)

Art. 6º A Tarifa de Pouso,

§1º Considera-se Pouso, para os fins a que esta norma se destina, o momento do estacionamento da aeronave em sua posição especificada para o desembarque dos passageiros ou para a permanência inicial da mesma, conforme orientações das autoridades operacionais competentes de toque da aeronave na pista de pouso;

§ 2º Os procedimentosefeitos de tarifação.

§ 3º Para efeito da aplicabilidade da tarifa de pouso fica estabelecido que esta tarifa remunera os serviços prestados pelo aeroporto desde o pouso até o estacionamento da aeronave em sua posição especificada para o desembarque dos passageiros ou para a permanência inicial da mesma, bem como do início da rolagem da aeronave com destino a cabeceira para sua decolagem, conforme orientações das autoridades operacionais competentes;

§ 4º Para efeito da aplicabilidade da tarifa de permanência fica estabelecido que esta tarifa remunera os serviços prestados pelo aeroporto, após o período de três horas iniciais após o estacionamento da aeronave, após o pouso, até o início da rolagem da mesma com destino a sua decolagem.

JUSTIFICATIVA: Primeiramente é essencial mencionar que as empresas aéreas consideram imprescindível o estabelecimento de processos claros e definições específicas no que tange a cobrança dos serviços aeroportuários. Dentro deste escopo, consideramos que a base para a cobrança das tarifas de pouso e permanência devem estar atreladas ao conceito de Blockin e Blockout time(calço dentro e calço fora). Pois, de acordo com as melhores práticas internacionais, convencionou-se, em grande parte dos aeroportos, que a tarifa de pouso está vinculada a operação de pouso e taximamento das aeronaves, e a tarifa de permanência relacionadas ao uso da áreas de estacionamento da infraestrutura aeroportuária. Além disso, o conceito de Blockin e Blockout time(calço dentro e calço fora), para a definição da tarifas de pouso e permanência traz em seu bojo a

necessidade das administrações aeroportuária investirem em eficiência operacional, tanto em infraestrutura como em processos de melhoria operacional. A utilização do conceito de toque e descolamento da aeronave da pista como marco para definição dos marcos para para a cobrança destas tarifas causará significativo impacto para as empresas aéreas, o qual não foi estimado devidamente durante a elaboração da referida proposta pela ANAC, e deverá alcançar valores acima de milhões de reais anualmente. Somente para ilustrar, a carência de infraestrutura aeroportuária, atualmente, é a principal causa da ineficiência nas operações da empresas aéreas, as quais refletem diretamente em consumo de milhões de litros de combustível de aviação e na emissão significativos volumes de gases poluentes adicionais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao definir, por meio do §1º, art. 6, da minuta de resolução, o conceito de pouso como sendo o “toque na pista” está propondo uma definição bastante literal para o termo, a qual é importante para o disposto no §2º do mesmo artigo que trata do toque e arremetida.

Quanto à questão tarifária, por sua vez, observe que o caput do art. 6º inclui o período de 3 horas de estacionamento, após o pouso, conforme já previsto na Lei 6.009/73, abaixo transcrito. A norma apenas traz esses elementos para fins de consolidação normativa.

II - Tarifa de pouso - devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

Atualmente, não há qualquer dispositivo nas normas vigentes que determine que a contagem do período de 3 horas se dê após o calço da aeronave na posição de estacionamento. Os aeroportos que assim procedem o fazem por conveniência, estando, contudo, livres para considerar a contagem deste período após o toque na pista. Cumpre, portanto, esclarecer, que a presente proposta normativa não está propondo qualquer alteração ou impondo qualquer regra para contagem do período de 3 horas.

Quanto à possibilidade de se estabelecer como regra que a contagem do período de 3 horas se dê necessariamente após o calço da aeronave, esta Agência entende que tal medida não seria razoável tendo em vista que tal período é bastante extenso para a realização das atividades típicas de pátio de manobras. O que se observa, por sua vez, é que em razão da extensão desse período, não há, muitas vezes, sequer a

cobrança das tarifas de permanência, promovendo sub remuneração dessa infraestrutura e desincentivo ao investimento.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** Ronaldo Jenkins de Lemos**Organização:****Contribuição em anexo:** <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>**Contribuição nº: 10**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3423**
(Sistema)

VIDE CONTRIBUIÇÃO EM ANEXO

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta tem como objetivo harmonizar os diversos conceitos com os dispositivos legais vigentes. Assim, a norma traz em seu Capítulo I a definição de voo de retorno constante do Decreto 89.121/83, revogando a definição disposta na Portaria nº 306/GC-5/2003.

De acordo com o documento de Justificativa que acompanha a presente Audiência Pública, a definição constante na Portaria nº 306/GC-5/2003 fez com que a isenção se aplicasse a situações que tecnicamente não se configuram como voo de retorno. Por exemplo, destaca-se o prosseguimento para aeroporto de alternativa em razão de fechamento do aeroporto de destino por motivos diversos. Observe-se que a definição trazida pelo Decreto 89.121/83, embora incluía o aeroporto de alternativa, teve-se ao regresso da aeronave. O aeroporto de alternativa inclui-se, nesse caso, em situações de retorno em que, por motivos diversos, não é possível regressar à origem.

Assim, conforme motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12ª reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu alterar o §1º do art. 23 (anteriormente art. 26), o qual passa a ter a seguinte redação:

Art. 23

§ 1º Para fins de concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não se considera voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa ao aeroporto de destino por motivos de ordem técnica ou meteorológica.

Conforme justificativa constante do voto do diretor-relator, *optou-se pela restrição das hipóteses em que se considera o voo para aeroporto de alternativa isento, com a*

exclusão da possibilidade para o aeroporto de alternativa ao aeroporto de destino, em razão de considerar que nesses casos não há retorno, mas prosseguimento.

Trata-se, portanto, de alteração com fito de adequação jurídica das normas da Agência à legislação vigente. Nesse sentido, destaca-se que a prática vigente extrapola a concessão de isenção tarifária permitida em Lei e, portanto, a orientação da d. Procuradoria Federal de que as isenções tarifárias devem estar estabelecidas em Lei, recomendando-se à Agência a adequação normativa nesse sentido.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** Ronaldo Jenkins de Lemos**Organização:****Contribuição em anexo:** <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>**Contribuição nº: 11**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3423**
(Sistema)

VIDE CONTRIBUIÇÃO EM ANEXO

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao definir, por meio do §1º, art. 6, da minuta de resolução, o conceito de pouso como sendo o “toque na pista” está propondo uma definição bastante literal para o termo, a qual, é importante para o disposto no §2º do mesmo artigo que trata do toque e arremetida.

Quanto à questão tarifária, por sua vez, observe que o caput do art. 6º inclui o período de 3 horas de estacionamento, após o pouso, conforme já previsto na Lei 6.009/73, abaixo transcrito. A norma apenas traz esses elementos para fins de consolidação normativa.

II - Tarifa de pouso - devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

Atualmente, não há qualquer dispositivo nas normas vigentes que determine que a contagem do período de 3 horas se dê após o calço da aeronave na posição de estacionamento. Os aeroportos que assim procedem o fazem por conveniência, estando, contudo, livres para considerar a contagem deste período após o toque na pista. Cumpre, portanto, esclarecer, que a presente proposta normativa não está propondo qualquer alteração ou impondo qualquer regra para contagem do período de 3 horas.

Quanto à possibilidade de se estabelecer como regra que a contagem do período de 3 horas se dê necessariamente após o calço da aeronave, esta Agência entende que tal medida não seria razoável tendo em vista que tal período é bastante extenso para a realização das atividades típicas de pátio de manobras. O que se observa, por sua vez, é que em razão da extensão desse período, não há, muitas vezes, sequer a

cobrança das tarifas de permanência, promovendo sub remuneração dessa infraestrutura e desincentivo ao investimento.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização:	
Contribuição em anexo: http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016	
Contribuição nº: 12 (Sequencial)	Contribuição nº: 3423 (Sistema)
Segue um arquivo anexo com todas nossas propostas e justificativas. Grato, VIDE CONTRIBUIÇÃO EM ANEXO	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que em razão dos motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12º reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu que a presente Resolução deverá manter a definição de passageiro de conexão vigente na Resolução nº 274/2013/ANAC:</p> <p><i>Art. 2º</i></p> <p><i>X - passageiro em conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte;</i></p>	

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Guilherme Motta Gomes

Organização:

Contribuição em anexo:

Contribuição nº: 13
(Sequencial)

Contribuição nº: 3425
(Sistema)

Art. 2º DEFINIÇÕES: XV – Tripulante Extra – Sugerimos que o conceito deixe claro se para caracterizar como tripulante extra, o aeronauta precisa estar se deslocando a serviço, em voo doméstico da própria companhia aérea, ou em qualquer voo. XVIII – Voo de Experiência – Sugerimos que seja mantida a mesma definição da proposta de resolução da audiência pública 02/2016 e da audiência pública 06/2016, com intuito de evitar interpretações divergentes. XIX – Voo de Instrução - Sugerimos que seja mantida a mesma definição da proposta de resolução da audiência pública 02/2016 e da audiência pública 06/2016, com intuito de evitar interpretações divergentes. Sugerimos, ainda, conceituar o que seria “Voo alternado”, com intuito de evitar divergências de interpretação do art. 26 da Resolução.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

Para fins do disposto no art. 28 da minuta de resolução, a definição de tripulante-extra será alterada para esclarecer que se trata do aeronauta em deslocamento a serviço, em voo doméstico da própria companhia aérea, ou de qualquer outra companhia. Cumpre esclarecer que é prática do setor o deslocamento de tripulante-extra entre as diversas empresas aéreas por meio do que se convencionou denominar no setor de “Passe Livre”. Trata-se de acordo firmado pela Convenção Coletiva de Trabalho CCT 2014/2015 assinado entre o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA) a fim de facilitar o transporte de tripulante-extra:

"3.6.2 Passe Livre

Observadas as regras estabelecidas em Comissão Partidária Intersindical de 2014, os aeronautas com contrato de trabalho ativo poderão utilizar voos domésticos entre as empresas aéreas atendendo as seguintes premissas:

- utilização máxima de 5 (cinco) assentos por voo, sem reserva (stand by)

- necessidade de viajar uniformizado e identificado pelo crachá funcional;
- último ranking de priorização”

Assim, a despeito de viajar em companhia aérea diferente do empregador, o tripulante-extra deverá estar a serviço e devidamente identificado (uniformizado e portando crachá funcional).

Quanto à divergência na definição de voo de experiência e voo de instrução entre as normas colocadas em discussão pelas Audiências Públicas nº 02 e 06/2016, informa-se que a presente minuta de Resolução será alterada no que se refere à definição de voo de experiência de modo a convergir para a definição constante na proposta publicada pela Audiência Pública nº 02/2016.

Com relação à definição de voo de instrução, por sua vez, permanecerá a divergência entre as normas, tendo em vista que a norma que trata de registro de voo trata dos voos regulares e não regulares, excluindo táxi aéreo. Portanto, a definição constante em tal norma traz a definição de voo de instrução relacionada a tais voos. A norma em discussão na Audiência Pública nº 06/2016, por outro lado, tem maior abrangência e se aplica, portanto, a voos praticados pela aviação geral, incluindo as entidades aerodesportivas e de instrução. Assim, tal definição permanecerá inalterada e diferente daquela constante no normativo trazido pela Audiência Pública nº 02/2016, uma vez que a definição constante na norma em discussão tem como fito definir voos de instrução para fins da isenção tarifária estabelecida em Lei.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Guilherme Motta Gomes	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 14 (Sequencial)	Contribuição nº: 3426 (Sistema)
<p>Art. 6º Tarifa de Pouso §1º - Sugerimos que seja mantido o mesmo conceito para a Audiência pública 02/2016 e 06/2016. Art. 7º Cálculo da remuneração da Tarifa de Pouso Sugerimos que a ANAC defina a forma de envio da informação relativa ao PMD pelas empresas aéreas (GRUPO 1) ou pelos proprietários de aeronave (GRUPO 2) para fins de cálculo das tarifas na forma prevista nos arts. 7º, 10º e 12º da resolução. Atualmente, as informações constantes do RAB, em diversas situações, não se encontram atualizadas. Sugere-se que, para o Grupo 1, a informação do PMD conste do RPE previsto na proposta de resolução da audiência pública nº 07/2016.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as definições para pouso e decolagem constantes das normas colocadas em discussão pelas Audiência Públicas nº 02/2016 e nº 06/2016 divergem, uma vez que tais definições atendem a normas com diferentes objetivos.</p> <p>A norma trazida pela Audiência Pública nº 02/2016 trata principalmente de registro de voo, com escopo de planejamento do uso da infraestrutura. Portanto, inicia-se com o calço e se encerra com o descalço – que coincide com o uso da infraestrutura aeronáutica conforme preconizado pela ICAO.</p> <p>Tal norma trata em seu art. 13, ainda que superficialmente, pois há norma específica para o assunto, sobre alocação de slot. Sobre esse tema, destaca-se, ainda, o Guia Mundial de Slots em que o slot é o horário de chegada e partida do terminal, determinado pelo calço e descalço. Se não houvesse tal convenção, e cada aeroporto pudesse determinar o próprio horário de slot, este horário poderia ser o do uso do ponto mais restritivo, o que poderia trazer grande relativização de horário das malhas. Assim, torna-se mais fácil o aeroporto relativizar os horários de calço ou descalço – que vem a ser o mesmo do plano de voo preconizado pela ICAO – com o ponto de gargalo.</p>	

Diante disso, cumpre observar que a opção por tornar, na norma relativa às tarifas aeroportuárias, a definição de pouso e decolagem igual àquela constante na Audiência Pública nº 02/2016 teria efeitos significativos sobre a aplicação das tarifas de pouso e permanência, causando impacto sobre a remuneração da infraestrutura.

Assim, a despeito da importância de harmonização entre as diversas normas da ANAC e convergência entre definições, não se vislumbram prejuízos, no presente caso, na manutenção de conceitos diferentes para pouso e decolagem em ambas as normas.

Quanto à prestação de informações necessárias à tarifação, tal qual o PMD das aeronaves, destacamos que a norma em discussão em seu art. 17 estabelece o seguinte:

Art. 17 As empresas aéreas deverão fornecer todas as informações necessárias para a devida arrecadação das tarifas aeroportuárias, conforme padrão definido pelo aeródromo tarifador ou, no caso de aeródromos conveniados ao SUCOTAP, nos padrões estabelecidos pela INFRAERO.

Assim, cabe ao aeródromo tarifador estabelecer os padrões de envio das informações necessárias para efetivação da cobrança das tarifas aeroportuárias, ao passo que as empresas aéreas e demais usuários ficam obrigados a observarem os termos estabelecidos pelos aeroportos.

Ressalte-se que a presente consolidação e revisão dos atos normativos buscou simplificar o conjunto de regras existentes relativas à cobrança e arrecadação tarifária, bem como, desregulamentar aspectos quando não identificados prejuízos aos usuários. Assim, quanto ao envio de informações, esta Agência entende que os agentes (aeroportos e empresas aéreas) podem chegar em consenso a melhores arranjos que aqueles impostos pelo regulador.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Guilherme Motta Gomes	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 15 (Sequencial)	Contribuição nº: 3427 (Sistema)
<p>Art. 17 – Prestação de informações das empresas aéreas. Sugere-se a fixação de um prazo de 24 horas para que as empresas aéreas forneçam as informações necessárias para a devida arrecadação das tarifas aeroportuárias, assim como para correção e/ou esclarecimentos das informações inexatas prestadas. O objetivo é gerar obrigatoriedade para que as empresas aéreas entreguem o relatório dentro de um prazo previsto em regulamentação e permitir que os operadores aeroportuários recebam sua tarifa em um curto espaço de tempo, visto que as tarifas de embarque ficam retidas pelas empresas aéreas por um longo espaço de tempo, a contar do momento da arrecadação pela empresa aérea até seu efetivo repasse ao administrador do aeroporto. Sugerimos que o relatório de informações necessárias à arrecadação das tarifas aeroportuárias observe o padrão IATA, de forma a apresentar a segregação entre os tipos de tarifa, principalmente embarque e conexão, com vistas à garantia de que o operador aeroportuário tenha condições de mensurar quais seriam suas perdas financeiras no tocante aos isentos, uma vez que, atualmente, não temos como mensurar se, o passageiro isento, refere-se a tarifa de conexão ou de embarque.</p> <p>Art. 18 – sobre a prestação de informações dos operadores de aeródromos. Referido artigo informa que: "os operadores de aeródromos tarifadores enviarão à ANAC a relação de todas as operações de pouso e permanência do Grupo II efetivamente pagas pelos proprietários ou exploradores de aeronaves, bem como aquelas contestadas, tanto referente a suas próprias tarifas quanto..."</p> <p>a) Sugerimos que para a adequada cobrança e informação à ANAC, seja obrigatória a apresentação do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) de aeronaves do Grupo II para fins de cobrança do explorador/proprietário.</p> <p>b) Atualmente existe uma dificuldade em aferir o PMD de aeronaves estrangeiras; visando maior acuracidade na cobrança tarifária e nos relatórios, sugere-se que a resolução torne obrigatória a informação do PMD no SIAVANAC, sendo oficial e disponível a informação para acesso da concessionária.</p> <p>c) Questionamos as razões pelas quais o Grupo I não está contemplado no relatório?</p> <p>d) Considerando que o relatório atual fornecido pela concessionária informa todas as movimentações tarifadas de Grupo I e II (independente de pagamento ou não), não</p>	

seria mais adequado manter o modelo atual? (como ficaria a inadimplência momentânea?) e) Torna-se importante uma maior periodicidade de atualização/manutenção do RAB para que se tenha sempre os dados mais atualizados possíveis. Atualmente o RAB (ANAC) pode estar desatualizado, gerando cobranças indevidas (a menor/maior) ou para pessoas incorretas. Gera retrabalho e muitas vezes o repasse do ATAERO já foi realizado. Art. 19 – SUCOTAP - Sugere-se alteração da redação de forma a acrescentar a ressalva de que o dispositivo não se aplica aos aeroportos regidos por contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária. Recomendações: 1

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a informação e esclarece que:

Quanto à sugestão de incluir o período de 24 horas para envio das informações necessárias para tarifação, cumpre esclarecer que a medida vai contra o proposto no dispositivo, qual seja, permitir que o próprio operador de aeródromo estabeleça as regras sobre o assunto. Adicionalmente, destaca-se que se tratam de tarifas diversas e que contam com formas de arrecadação diferentes. Portanto, estabelecer um único período para envio de todas essas informações, as quais, ressalte-se, a Agência não tem conhecimento de quais sejam, não se apresenta como solução mais adequada para a questão, pois poderia se configurar como uma obrigação não factível de ser cumprida pelas empresas aéreas. Quanto à sugestão para envio de informações de acordo com padrão IATA, por sua vez, informa-se que tal medida poderá ser adotada pelo próprio operador aeroportuário.

Nesse sentido, esta Agência aproveita para recomendar que o assunto de que dispõe o art. 17 da minuta de resolução seja discutido entre os aeroportos e empresas aéreas, ou pelas entidades que os representam, para que se construam em consenso um modelo adequado para envio das informações necessárias para fins de tarifação.

Quanto ao art. 18, informa-se que o mesmo será excluído, vez que o assunto será disposto em norma específica cujo objetivo é garantir o recebimento, pela ANAC, das informações referentes às operações do grupo II, obtidas, atualmente, por meio das mensagens CONFAC.

Com relação às informações disponíveis no SIAVANAC, trata-se de tema que foge ao escopo da proposta, devendo ser tratado junto à área responsável da Agência pelo citado sistema. O mesmo pode ser dito a respeito da atualização dos dados no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

Por fim, quanto à sugestão de ressalva para o art. 19, informa-se que os contratos de concessão já dispõem de forma similar quanto à possibilidade de adesão compulsória ao SUCOTAP. Trata-se, contudo, de medida extrema a ser adotada pela ANAC em caso de flagrante infração às normas e prejuízo aos usuários.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Guilherme Motta Gomes

Organização:

Contribuição em anexo:

Contribuição nº: 16
(Sequencial)

Contribuição nº: 3428
(Sistema)

Art. 21, §2º – Reembolso da tarifa de Embarque nos casos de rescisão do contrato de transporte- Esclarecimentos - Sugerimos que a redação do parágrafo 2º do artigo 21 seja alterada para deixar claro que na hipótese de rescisão do contrato o operador do aeroporto tem direito a receber a Tarifa de Embarque paga pelo passageiro, desde que seja constatada a efetiva utilização das estruturas e serviços remunerados pela tarifa de embarque pelo mesmo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que em razão dos motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12º reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu pela exclusão dos §§ 1º e 2º do art. 20, os quais contém previsões já constantes da **Resolução nº 400/2016/ANAC**, em especial nos seus arts. 9º e 10, que versam sobre o direito dos passageiros, uma vez que a matéria está afeta àquela norma, e, ademais, para evitar a duplicidade de regras em instrumentos normativos da agência.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Eustáquio Junio Gomes Aguiar	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 17 (Sequencial)	Contribuição nº: 3430 (Sistema)
<p>NOVA REDAÇÃO PARA O ARTIGO 26, §1º Texto proposto: Art 26. A cobrança de tarifas aeroportuárias tratadas nesta Resolução deve observar as isenções tarifárias previstas em lei: §1º Para fins de Concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, -- considera-se voo de retorno o prosseguimento para alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino. JUSTIFICATIVA A definição de aplicabilidade de isenção de voo de retorno considerando o pouso realizado em aeroporto de alternativa foi devidamente regulamentado em: I- Lei 6.009/73 Isenção tarifa de embarque/conexão/pouso: c) as aeronaves/pax em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; II- Portaria 306/2003 X - voo de retorno - o voo de regresso ao ponto de partida ou de prosseguimento para o aeródromo de alternativa autorizado, por motivo de ordem técnica ou meteorológica; e III- Decreto 89.121/83 Art. 18. § 2º Considera-se voo de retorno, para fins deste artigo, o regresso de uma aeronave, ao ponto de partida ou a um aeroporto de alternativa por motivo de ordem técnica ou meteorológica. Tais complementações a lei 6009 visa adequar o conceito clássico a razoabilidade da operação. Pois para efeito do contrato de transporte a aeronave terá, na sua maioria dos casos, que ser trasladada para o destino final, mesmo após realizar o pouso em aeroporto de alternativa, visando cumprir aquilo que rege o Contrato de Transporte. Com base na tese de risco do negócio, a qual todo os “stakeholders” do sistema estão sujeitos, a alteração desta definição remete aos operadores aéreo todo o risco, não repassando ao agentes aeroportuários parte da responsabilidade que os afeta. Esta risco, dentro do conceito da razoabilidade, deve ser compartilhado com os operadores aeroportuários, pois grande parte deste tipo de ocorrência pode ser mitigado pelos aeroportos, dado que a aplicação de melhorias em recursos de infraestrutura em suas pistas poderiam aumentar as condições de operacionalidade do aeroporto em condições meteorológicas adversas.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta tem como objetivo harmonizar os diversos conceitos com os dispositivos legais vigentes. Assim, a norma traz em seu Capítulo I a definição de voo de retorno constante do Decreto 89.121/83, revogando a definição disposta na Portaria nº 306/GC-5/2003.

De acordo com o documento de Justificativa que acompanha a presente Audiência Pública, a definição constante na Portaria nº 306/GC-5/2003 fez com que a isenção se aplicasse a situações que tecnicamente não se configuram como voo de retorno. Por exemplo, destaca-se o prosseguimento para aeroporto de alternativa em razão de fechamento do aeroporto de destino por motivos diversos. Observe-se que a definição trazida pelo Decreto 89.121/83, embora inclua o aeroporto de alternativa, ateu-se ao regresso da aeronave. O aeroporto de alternativa inclui-se, nesse caso, em situações de retorno em que, por motivos diversos, não é possível regressar à origem. Portanto, o §1º do art. 26 tem como objetivo restringir a definição aos casos em que de fato configura-se o regresso da aeronave (voo de retorno). Assim, exclui-se das possibilidades de isenção, o prosseguimento da aeronave para aeroporto de alternativa por razões relacionadas ao aeroporto de destino.

Trata-se, portanto, de alteração com fito de adequação jurídica das normas da Agência à legislação vigente. Nesse sentido, destaca-se que a prática vigente extrapola a concessão de isenção tarifária permitida em Lei e, portanto, a orientação da d. Procuradoria Federal de que as isenções tarifárias devem estar estabelecidas em Lei, recomendando-se à Agência a adequação normativa nesse sentido.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** Eustáquio Junio Gomes Aguiar**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 18**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3431**
(Sistema)

NOVA REDAÇÃO PARA O ARTIGO 26, § 1º TEXTO PROPOSTO: Art 26. A cobrança de tarifas aeroportuárias tratadas nesta Resolução deve observar as isenções tarifárias previstas em lei: §1º Para fins de Concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, -- considera-se voo de retorno o prosseguimento para alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino. JUSTIFICATIVA A definição de aplicabilidade de isenção de voo de retorno considerando o pouso realizado em aeroporto de alternativa foi devidamente regulamentado em: I- Lei 6.009/73 Isenção tarifa de embarque/conexão/pouso: c) as aeronaves/pax em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; II- Portaria 306/2003 X - voo de retorno - o voo de regresso ao ponto de partida ou de prosseguimento para o aeródromo de alternativa autorizado, por motivo de ordem técnica ou meteorológica; e III- Decreto 89.121/83 Art. 18. § 2º Considera-se voo de retorno, para fins deste artigo, o regresso de uma aeronave, ao ponto de partida ou a um aeroporto de alternativa por motivo de ordem técnica ou meteorológica. Tais complementações a lei 6009 visa adequar o conceito clássico a razoabilidade da operação. Pois para efeito do contrato de transporte a aeronave terá, na sua maioria dos casos, que ser trasladada para o destino final, mesmo após realizar o pouso em aeroporto de alternativa, visando cumprir aquilo que rege o Contrato de Transporte. Com base na tese de risco do negócio, a qual todo os “stakeholders” do sistema estão sujeitos, a alteração desta definição remete aos operadores aéreo todo o risco, não repassando ao agentes aeroportuários parte da responsabilidade que os afeta. Esta risco, dentro do conceito da razoabilidade, deve ser compartilhado com os operadores aeroportuários, pois grande parte deste tipo de ocorrência pode ser mitigado pelos aeroportos, dado que a aplicação de melhorias em recursos de infraestrutura em suas pistas poderiam aumentar as condições de operacionalidade do aeroporto em condições meteorológicas adversas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta tem como objetivo harmonizar os diversos conceitos com os dispositivos legais vigentes. Assim, a norma traz em seu Capítulo I a definição de voo de retorno constante do Decreto 89.121/83, revogando a definição disposta na Portaria nº 306/GC-5/2003.

De acordo com o documento de Justificativa que acompanha a presente Audiência Pública, a definição constante na Portaria nº 306/GC-5/2003 fez com que a isenção se aplicasse a situações que tecnicamente não se configuram como voo de retorno. Por exemplo, destaca-se o prosseguimento para aeroporto de alternativa em razão de fechamento do aeroporto de destino por motivos diversos. Observe-se que a definição trazida pelo Decreto 89.121/83, embora inclua o aeroporto de alternativa, ateu-se ao regresso da aeronave. O aeroporto de alternativa inclui-se, nesse caso, em situações de retorno em que, por motivos diversos, não é possível regressar à origem.

Assim, conforme motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12ª reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu alterar o §1º do art. 23 (anteriormente art. 26), o qual passa a ter a seguinte redação:

Art. 23

§ 1º Para fins de concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não se considera voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa ao aeroporto de destino por motivos de ordem técnica ou meteorológica.

Conforme justificativa constante do voto do diretor-relator, *optou-se pela restrição das hipóteses em que se considera o voo para aeroporto de alternativa isento, com a exclusão da possibilidade para o aeroporto de alternativa ao aeroporto de destino, em razão de considerar que nesses casos não há retorno, mas prosseguimento.*

Trata-se, portanto, de alteração com fito de adequação jurídica das normas da Agência à legislação vigente. Nesse sentido, destaca-se que a prática vigente extrapola a concessão de isenção tarifária permitida em Lei e, portanto, a orientação da d. Procuradoria Federal de que as isenções tarifárias devem estar estabelecidas em Lei, recomendando-se à Agência a adequação normativa nesse sentido.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** Eustáquio Junio Gomes Aguiar**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 19**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3432**
(Sistema)

ALTERAÇÃO DO § 1º DO ART. 6º E INCLUSÃO DO § 3º E §4º TEXTO PROPOSTO:

§1º Considera-se Pouso, para os fins a que esta norma se destina, desde o momento do toque da aeronave na pista até o estacionamento da aeronave e colocação dos calços em sua posição especificada para o desembarque dos passageiros ou para a permanência inicial da mesma, conforme orientações das autoridades operacionais competentes. § 3º Para efeito da aplicabilidade da tarifa de pouso fica estabelecido que esta tarifa remunera os serviços prestados pelo aeroporto desde o pouso até o estacionamento da aeronave e colocação dos calços em sua posição especificada para o desembarque dos passageiros ou para a permanência inicial da mesma, bem como da retirada dos calços e do início da rolagem da aeronave com destino a cabeceira para sua decolagem, conforme orientações das autoridades operacionais competentes; § 4º Para efeito da aplicabilidade da tarifa de permanência fica estabelecido que esta tarifa remunera os serviços prestados pelo aeroporto, e se inicia após o período de três horas iniciais com a aeronave estacionada e calçada em sua posição depois do pouso, até a retirada dos calços e início da rolagem da mesma com destino a sua decolagem. JUSTIFICATIVA Primeiramente é essencial mencionar que as empresas aéreas consideram imprescindível o estabelecimento de processos claros e definições específicas no que tange a cobrança dos serviços aeroportuários. Dentro deste escopo, consideramos que a base para a cobrança das tarifas de pouso e permanência devem estar atreladas ao conceito de Blockin e Blockout time (calço dentro e calço fora). Pois, de acordo com as melhores práticas internacionais, convencionou-se, em grande parte dos aeroportos, que a tarifa de pouso está vinculada a operação de pouso e taxiamento das aeronaves, e a tarifa de permanência relacionadas ao uso da áreas de estacionamento da infraestrutura aeroportuária. Além disso, o conceito de Blockin e Blockout time (calço dentro e calço fora), para a definição da tarifa de pouso e permanência traz em seu bojo a necessidade das administrações aeroportuária investirem em eficiência operacional, tanto em infraestrutura como em processos de melhoria operacional. A utilização do conceito de toque e descolamento da aeronave da pista como marco para definição

dos marcos para a cobrança destas tarifas causará significativo impacto para as empresas aéreas, o qual não foi estimado devidamente durante a elaboração da referida proposta pela ANAC, e deverá alcançar valores acima de milhões de reais anualmente. Somente para ilustrar, a carência de infraestrutura aeroportuária, atualmente, é a principal causa da ineficiência nas operações das empresas aéreas, as quais refletem diretamente em consumo de milhões de litros de combustível de aviação e na emissão significativos volumes de gases poluentes adicionais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao definir, por meio do §1º, art. 6, da minuta de resolução, o conceito de pouso como sendo o “toque na pista” está propondo uma definição bastante literal para o termo, a qual é importante para o disposto no §2º do mesmo artigo que trata do toque e arremetida.

Quanto à questão tarifária, por sua vez, observe que o caput do art. 6º inclui o período de 3 horas de estacionamento, após o pouso, conforme já previsto na Lei 6.009/73, abaixo transcrito. A norma apenas traz esses elementos para fins de consolidação normativa.

II - Tarifa de pouso - devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

Atualmente, não há qualquer dispositivo nas normas vigentes que determine que a contagem do período de 3 horas se dê após o calço da aeronave na posição de estacionamento. Os aeroportos que assim procedem o fazem por conveniência, estando, contudo, livres para considerar a contagem deste período após o toque na pista. Cumpre, portanto, esclarecer, que a presente proposta normativa não está propondo qualquer alteração ou impondo qualquer regra para contagem do período de 3 horas.

Quanto à possibilidade de se estabelecer como regra que a contagem do período de 3 horas se dê necessariamente após o calço da aeronave, esta Agência entende que tal medida não seria razoável tendo em vista que tal período é bastante extenso para a realização das atividades típicas de pátio de manobras. O que se observa, por sua vez, é que em razão da extensão desse período, não há, muitas vezes, sequer a cobrança das tarifas de permanência, promovendo sub remuneração dessa infraestrutura e desincentivo ao investimento.



DADOS DO COLABORADOR**Nome:** Eustáquio Junio Gomes Aguiar**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 20**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3433**
(Sistema)

ALTERAÇÃO DO INCISO XI DO ART. 2º TEXTO PROPOSTO: XI – Passageiro em Conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo da mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte, considerando o período máximo de 4 horas entre os horários de desembarque e reembarque previstos no contrato, exceto quando esse período for ultrapassado por motivos técnicos ou operacionais não previstos, meteorológicos, ou causados por acidente; JUSTIFICATIVA A definição do período de 24 horas como parâmetro básico para a caracterização da tempo máximo de um passageiro em conexão acarretará, certamente, uma série de problemas operacionais para os aeroportos e as operadoras aéreas, dentre elas: 1. Desejo do passageiro de desembarcar efetivamente e, por conseguinte, realizando outro processo integral de embarque no aeroporto sem a remuneração adequada; 2. A ocupação inadequada dos espaços dos terminais por grandes períodos, acarretando sobrecarga aos sistemas aeroportuários; e 3. O descolamento deste conceito com o que estabelece na Resolução 141, que considera 4 horas como período que deve ser iniciado o apoio ao passageiro em termos de hospedagem. Além destes aspectos de caráter operacional, cabe ressaltar que, conforme definido nos princípios relativos a remuneração dos serviços aeroportuários, o qual estabelece que a tarifa deve remunerar o custo direto do uso da infraestrutura, o uso de 24h como parâmetro certamente estará causando uma distorção, pois tal tarifa, da mesma forma que aquela relative ao embarque, não prevê a permanência básica do passageiro por mais de 4h, principalmente tendo como base o número de horas que inicia-se o processo de atendimento aos passageiros de um voo, de acordo com as mais consagradas práticas internacionais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que em razão dos motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12ª reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu que a presente Resolução deverá manter a definição de passageiro de conexão vigente na Resolução nº 274/2013/ANAC:

Art. 2º

X - passageiro em conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte;

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eustáquio Junio Gomes Aguiar

Organização:

Contribuição em anexo:

Contribuição nº: 21
(Sequencial)

Contribuição nº: 3434
(Sistema)

ALTERAÇÃO DO ART. 7º TEXTO PROPOSTO: "Art. 7º A remuneração em função da Tarifa de Pouso é definida conforme a fórmula abaixo: $PPO = PMD \times TPO$ Onde: PPO = remuneração em função da Tarifa de Pouso; PMD = peso máximo de decolagem, constante do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou outro documento que, segundo entendimento da ANAC o substitua, observando-se as restrições operacionais de cada aeródromo; TPO = Tarifa de Pouso, conforme tabela do aeroporto onde se efetuar a operação."

JUSTIFICATIVA: A companhia ONE concorda com a fórmula estipulada nesta Minuta, no entanto, ressalta a devida observância às limitações existentes em alguns aeroportos, tendo em vista que tais restrições impactam diretamente nas operações das cias aéreas, pois, estas fazem o pagamento da referida tarifa com base no peso máximo de decolagem constante no CA mas não podem operar com sua capacidade total.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em primeiro lugar, a medida vem cumprir com o disposto no Decreto 89.121/83, segundo o qual, em seus arts. 5º e 6º, as tarifas de pouso e permanência devem ser quantificadas em função do peso máximo de decolagem (PMD) constante de seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA).

Destaca-se que a metodologia vigente, baseada na aferição do PMD médio da frota, também não enfrenta a questão dos aeroportos com restrição operacional. Ambas as metodologias tratam-se de medidas de aproximação para o uso da infraestrutura, vez que a aferição do PMD efetivo da aeronave poderia tornar o procedimento de tarifação mais complexo e oneroso.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Eustáquio Junio Gomes Aguiar	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 22 (Sequencial)	Contribuição nº: 3435 (Sistema)
<p>ALTERAÇÃO DO ART. 10º TEXTO PROPOSTO: Art. 10º A remuneração em função da Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras é definida conforme a fórmula abaixo: $PPM = PMD \times TPO \times n$ Onde: PPM = remuneração em função da tarifa de permanência em pátio de manobras; PMD = peso máximo de decolagem, constante do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou outro documento que, segundo entendimento da ANAC o substitua, observando-se as restrições operacionais de cada aeródromo; TPM = Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras, conforme tabela do aeroporto onde se efetuar a operação. n = número de horas ou fração de permanência no pátio de manobras. JUSTIFICATIVA: A companhia ONE concorda com a fórmula estipulada nesta Minuta, no entanto, ressalta a devida observância às limitações existentes em alguns aeroportos, tendo em vista que tais restrições impactam diretamente nas operações das cias aéreas, pois, estas fazem o pagamento da referida tarifa com base no peso máximo de decolagem constante no CA mas não podem operar com sua capacidade total.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em primeiro lugar, a medida vem cumprir com o disposto no Decreto 89.121/83, segundo o qual, em seus arts. 5º e 6º, as tarifas de pouso e permanência devem ser quantificadas em função do peso máximo de decolagem (PMD) constante de seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA).</p> <p>Destaca-se que a metodologia vigente, baseada na aferição do PMD médio da frota, também não enfrenta a questão dos aeroportos com restrição operacional. Ambas as metodologias tratam-se de medidas de aproximação para o uso da infraestrutura, vez que a aferição do PMD efetivo da aeronave poderia tornar o procedimento de tarifação mais complexo e oneroso.</p>	

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eustáquio Junio Gomes Aguiar

Organização:

Contribuição em anexo:

Contribuição nº: 23
(Sequencial)

Contribuição nº: 3436
(Sistema)

ALTERAÇÃO DO ART. 12º TEXTO PROPOSTO: Art. 12º A remuneração em função da Tarifa de Permanência em Área de Estadia é definida conforme a fórmula abaixo: $PPE = PMD \times TPE \times n$ Onde: PPE = remuneração em função da tarifa de permanência em área de estadia ; PMD = peso máximo de decolagem, constante do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou outro documento que, segundo entendimento da ANAC o substitua, observando-se as restrições operacionais de cada aeródromo; TPE = Tarifa de Permanência em Área de Estadia , conforme tabela do aeroporto onde se efetuar a operação. n = número de horas ou fração de permanência em área de estadia." JUSTIFICATIVA: A companhia ONE concorda com a fórmula estipulada nesta Minuta, no entanto, ressalta a devida observância às limitações existentes em alguns aeroportos, tendo em vista que tais restrições impactam diretamente nas operações das cias aéreas, pois, estas fazem o pagamento da referida tarifa com base no peso máximo de decolagem constante no CA mas não podem operar com sua capacidade total.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em primeiro lugar, a medida vem cumprir com o disposto no Decreto 89.121/83, segundo o qual, em seus arts. 5º e 6º, as tarifas de pouso e permanência devem ser quantificadas em função do peso máximo de decolagem (PMD) constante de seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA).

Destaca-se que a metodologia vigente, baseada na aferição do PMD médio da frota, também não enfrenta a questão dos aeroportos com restrição operacional. Ambas as metodologias tratam-se de medidas de aproximação para o uso da infraestrutura, vez que a aferição do PMD efetivo da aeronave poderia tornar o procedimento de tarifação mais complexo e oneroso.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** Ronaldo Jenkins de Lemos**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 24**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3438**
(Sistema)

TEXTO ORIGINAL: Art. 6º A Tarifa de Pouso, §1ºConsidera-se Pouso, para os fins a que esta norma se destina, o momento de toque da aeronave na pista de pouso; decolagem o momento em que a aeronave se descola da pista; e rolagem o deslocamento da aeronave pelas pistas de taxiamento do aeroporto. § 2ºOs procedimentosefeitos de tarifação. TEXTO PROPOSTO: Art. 6º A Tarifa de Pouso, §1ºConsidera-se Pouso, para os fins a que esta norma se destina, desde o momento do toque da aeronave na pista até o estacionamento da aeronave e colocação dos calços em sua posição especificada para o desembarque dos passageiros ou para a permanência inicial da mesma, conforme orientações das autoridades operacionais competentes de toque da aeronave na pista de pouso;. § 2º Os procedimentosefeitos de tarifação. § 3º Para efeito da aplicabilidade da tarifa de pouso fica estabelecido que esta tarifa remunera os serviços prestados pelo aeroporto desde o pouso até o estacionamento da aeronave e colocação dos calços em sua posição especificada para o desembarque dos passageiros ou para a permanência inicial da mesma, bem como da retirada dos calços e do início da rolagem da aeronave com destino a cabeceira para sua decolagem, conforme orientações das autoridades operacionais competentes; § 4º Para efeito da aplicabilidade da tarifa de permanência fica estabelecido que esta tarifa remunera os serviços prestados pelo aeroporto, e se inicia após o período de três horas iniciais com a aeronave estacionada e calçada em sua posição depois do pouso, até a retirada dos calços e início da rolagem da mesma com destino a sua decolagem. JUSTIFICATIVA: Primeiramente é essencial mencionar que as empresas aéreas consideram imprescindível o estabelecimento de processos claros e definições específicas no que tange a cobrança dos serviços aeroportuários. Dentro deste escopo, consideramos que a base para a cobrança das tarifas de pouso e permanência devem estar atreladas ao conceito de Blockin e Blockout time (calço dentro e calço fora). Pois, de acordo com as melhores práticas internacionais, convencionou-se, em grande partes dos aeroportos, que a tarifa de pouso está vinculada a operação de pouso e taximamento das aeronaves, e a tarifa de

permanência relacionadas ao uso das áreas de estacionamento da infraestrutura aeroportuária. Além disso, o conceito de Blockin e Blockout time (calço dentro e calço fora), para a definição da tarifa de pouso e permanência traz em seu bojo a necessidade das administrações aeroportuárias investirem em eficiência operacional, tanto em infraestrutura como em processos de melhoria operacional. A utilização do conceito de toque e descolamento da aeronave da pista como base para definição dos marcos para a cobrança destas tarifas causará significativo impacto para as empresas aéreas, o qual não foi estimado devidamente durante a elaboração da referida proposta pela ANAC, e deverá alcançar valores acima de milhão

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao definir, por meio do §1º, art. 6º, da minuta de resolução, o conceito de pouso como sendo o “toque na pista” está propondo uma definição bastante literal para o termo, a qual é importante para o disposto no §2º do mesmo artigo que trata do toque e arremetida.

Quanto à questão tarifária, por sua vez, observe que o caput do art. 6º inclui o período de 3 horas de estacionamento, após o pouso, conforme já previsto na Lei 6.009/73, abaixo transcrito. A norma apenas traz esses elementos para fins de consolidação normativa.

Lei 6.009/73

Art. 3º (...)

II - Tarifa de pouso - devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

Atualmente, não há qualquer dispositivo nas normas vigentes que determine que a contagem do período de 3 horas se dê após o calço da aeronave na posição de estacionamento. Os aeroportos que assim procedem o fazem por conveniência, estando, contudo, livres para considerar a contagem deste período após o toque na pista. Cumpre, portanto, esclarecer, que a presente proposta normativa não está propondo qualquer alteração ou impondo qualquer regra para contagem do período de 3 horas.

Quanto à possibilidade de se estabelecer como regra que a contagem do período de 3 horas se dê necessariamente após o calço da aeronave, esta Agência entende que tal medida não seria razoável tendo em vista que tal período é bastante extenso para a realização das atividades típicas de pátio de manobras. O que se observa, por sua

vez, é que em razão da extensão desse período, não há, muitas vezes, sequer a cobrança das tarifas de permanência, promovendo sub remuneração dessa infraestrutura e desincentivo ao investimento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

Contribuição em anexo: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>

Contribuição nº: 25
(Sequencial)

Contribuição nº: 3439
(Sistema)

Segue anexo as contribuições.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que em razão dos motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12º reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu que a presente Resolução deverá manter a definição de passageiro de conexão vigente na Resolução nº 274/2013/ANAC:

Art. 2º

X - passageiro em conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte;

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

Contribuição em anexo: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>

Contribuição nº: 26
(Sequencial)

Contribuição nº: 3440
(Sistema)

Segue anexo as contribuições.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que em razão dos motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12º reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu que a presente Resolução deverá manter a definição de passageiro de conexão vigente na Resolução nº 274/2013/ANAC:

Art. 2º

X - passageiro em conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte;

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** Italo Eduardo Barbosa Brito**Organização:****Contribuição em anexo:** <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>**Contribuição nº: 27**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3440**
(Sistema)

VIDE CONTRIBUIÇÃO EM ANEXO

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao definir, por meio do §1º, art. 6, da minuta de resolução, o conceito de pouso como sendo o “toque na pista” está propondo uma definição bastante literal para o termo, a qual é importante para o disposto no §2º do mesmo artigo que trata do toque e arremetida.

Quanto à questão tarifária, por sua vez, observe que o caput do art. 6º inclui o período de 3 horas de estacionamento, após o pouso, conforme já previsto na Lei 6.009/73, abaixo transcrito. A norma apenas traz esses elementos para fins de consolidação normativa.

Lei 6.009/73

Art. 3º (...)

II - Tarifa de pouso - devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

Atualmente, não há qualquer dispositivo nas normas vigentes que determine que a contagem do período de 3 horas se dê após o calço da aeronave na posição de estacionamento. Os aeroportos que assim procedem o fazem por conveniência, estando, contudo, livres para considerar a contagem deste período após o toque na pista. Cumpre, portanto, esclarecer, que a presente proposta normativa não está propondo qualquer alteração ou impondo qualquer regra para contagem do período de 3 horas.

Quanto à possibilidade de se estabelecer como regra que a contagem do período de 3 horas se dê necessariamente após o calço da aeronave, esta Agência entende que tal medida não seria razoável tendo em vista que tal período é bastante extenso para

a realização das atividades típicas de pátio de manobras. O que se observa, por sua vez, é que em razão da extensão desse período, não há, muitas vezes, sequer a cobrança das tarifas de permanência, promovendo sub remuneração dessa infraestrutura e desincentivo ao investimento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

Contribuição em anexo: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>

Contribuição nº: 28
(Sequencial)

Contribuição nº: 3440
(Sistema)

Segue anexo as contribuições.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em primeiro lugar, a medida vem cumprir com o disposto no Decreto 89.121/83, segundo o qual, em seus arts. 5º e 6º, as tarifas de pouso e permanência devem ser quantificadas em função do peso máximo de decolagem (PMD) constante de seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA).

Destaca-se que a metodologia vigente, baseada na aferição do PMD médio da frota, também não enfrenta a questão dos aeroportos com restrição operacional. Ambas as metodologias tratam-se de medidas de aproximação para o uso da infraestrutura, vez que a aferição do PMD efetivo da aeronave poderia tornar o procedimento de tarifação mais complexo e oneroso.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito	
Organização:	
Contribuição em anexo: http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016	
Contribuição nº: 29 (Sequencial)	Contribuição nº: 3441 (Sistema)
Segue anexo as contribuições.	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta tem como objetivo harmonizar os diversos conceitos com os dispositivos legais vigentes. Assim, a norma traz em seu Capítulo I a definição de voo de retorno constante do Decreto 89.121/83, revogando a definição disposta na Portaria nº 306/GC-5/2003.</p> <p>De acordo com o documento de Justificativa que acompanha a presente Audiência Pública, a definição constante na Portaria nº 306/GC-5/2003 fez com que a isenção se aplicasse a situações que tecnicamente não se configuram como voo de retorno. Por exemplo, destaca-se o prosseguimento para aeroporto de alternativa em razão de fechamento do aeroporto de destino por motivos diversos. Observe-se que a definição trazida pelo Decreto 89.121/83, embora incluía o aeroporto de alternativa, teve-se ao regresso da aeronave. O aeroporto de alternativa inclui-se, nesse caso, em situações de retorno em que, por motivos diversos, não é possível regressar à origem.</p> <p>Assim, conforme motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12ª reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu alterar o §1º do art. 23 (anteriormente art. 26), o qual passa a ter a seguinte redação:</p> <p style="text-align: center;">Art. 23</p> <p style="text-align: center;">§ 1º Para fins de concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não se considera voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa ao aeroporto de destino por motivos de ordem técnica ou meteorológica.</p> <p>Conforme justificativa constante do voto do diretor-relator, <i>optou-se pela restrição das hipóteses em que se considera o voo para aeroporto de alternativa isento, com a</i></p>	

exclusão da possibilidade para o aeroporto de alternativa ao aeroporto de destino, em razão de considerar que nesses casos não há retorno, mas prosseguimento.

Trata-se, portanto, de alteração com fito de adequação jurídica das normas da Agência à legislação vigente. Nesse sentido, destaca-se que a prática vigente extrapola a concessão de isenção tarifária permitida em Lei e, portanto, a orientação da d. Procuradoria Federal de que as isenções tarifárias devem estar estabelecidas em Lei, recomendando-se à Agência a adequação normativa nesse sentido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

Contribuição em anexo: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>

Contribuição nº: 30
(Sequencial)

Contribuição nº: 3442
(Sistema)

Segue anexo as contribuições.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em primeiro lugar, a medida vem cumprir com o disposto no Decreto 89.121/83, segundo o qual, em seus arts. 5º e 6º, as tarifas de pouso e permanência devem ser quantificadas em função do peso máximo de decolagem (PMD) constante de seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA).

Destaca-se que a metodologia vigente, baseada na aferição do PMD médio da frota, também não enfrenta a questão dos aeroportos com restrição operacional. Ambas as metodologias tratam-se de medidas de aproximação para o uso da infraestrutura, vez que a aferição do PMD efetivo da aeronave poderia tornar o procedimento de tarifação mais complexo e oneroso.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** HENRIQUE PORTUGAL PEDREIRA**Organização:****Contribuição em anexo:** <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>**Contribuição nº: 31**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3449**
(Sistema)

sugestões anexas

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece quanto aos temas relativos à Audiência Pública nº 06/2016 o que segue:

Quanto à criação de tarifa de embarque para passageiros do Grupo II, informa-se que, conforme documento de Justificativa que acompanha a presente proposta normativa, não faz parte do objeto da revisão e consolidação normativa em discussão a alteração da estrutura tarifária. De todo modo, a utilização da infraestrutura aeroportuária pelos passageiros do Grupo II não se dá de forma uniforme, como observado para os passageiros do Grupo I. O mesmo pode-se dizer quanto à criação de tarifa de desembarque.

Assim, em lugar de alterar a atual estrutura tarifária, bem como seus tetos, impondo a todos os aeroportos e usuários, de forma centralizada e uniforme, novas regras, tal questão necessita ser discutida de forma mais abrangente a fim de se buscar arranjos mais flexíveis que permitam atender a diversas situações. Nessa esteira, destaca-se que a minuta de resolução apresentada pela Audiência Pública nº 05/2016 caminha nesse sentido ao estabelecer um regime tarifário diferenciado aplicável aos aeroportos regionais, que permitirá a estes maior liberdade para buscar formas de equacionar a questão da remuneração da infraestrutura.

Quanto à retenção de 3,0% sobre o valor da tarifa de embarque, informa-se que, atualmente, por meio da Resolução nº 350/2014, é livre a negociação quanto ao ressarcimento do custo de arrecadação entre as partes (art. 10, §1º). Ressalte-se que a norma em discussão permitirá a todos os operadores de aeroportos estabelecer sistema próprio de cobrança e arrecadação tarifária. A partir desse momento, cada

operador poderá, portanto, discutir individualmente as questões relativas à cobrança e arrecadação tarifária junto a seus usuários.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** FELIPE STARLING MEDEIROS**Organização:****Contribuição em anexo:** <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>**Contribuição nº: 32**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3451**
(Sistema)

Arquivo anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

Quanto à proposta de estender a isenção aos aeroviários viajando a serviço, cumpre elucidar que a presente Resolução não está estabelecendo isenção tarifária para os tripulantes e tripulantes-extras, mas, sim, estabelecendo caso de não incidência tarifária. Destaca-se, ainda, o entendimento de que isenções tarifárias devem ser estabelecidas em Lei. Assim, considerando que o tripulante é inerente à realização do transporte aéreo e não se confunde ao passageiro, nos termos da regulamentação vigente, não há incidência tarifária. O mesmo raciocínio não se aplica aos aeroviários, ainda que estejam viajando a trabalho, tampouco cabe a esta Agência criar isenções adicionais àquelas existentes em Lei.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: FELIPE STARLING MEDEIROS	
Organização:	
Contribuição em anexo: http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016	
Contribuição nº: 33 (Sequencial)	Contribuição nº: 3451 (Sistema)
VIDE CONTRIBUIÇÃO EM ANEXO	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>Quanto à revogação da Portaria nº 440/SOP/94 e alteração do PMD a ser considerado para fins de tarifação, destaca-se que a proposta teve como objetivo simplificar as regras de aplicação das tarifas aeroportuárias.</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: FELIPE STARLING MEDEIROS	
Organização:	
Contribuição em anexo: http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016	
Contribuição nº: 34 (Sequencial)	Contribuição nº: 3451 (Sistema)
VIDE CONTRIBUIÇÃO EM ANEXO	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>Quanto à padronização do envio/recebimento de informações entre aeroportos e empresas aéreas, cumpre observar que a revisão normativa proposta pela Resolução em comento buscou simplificar as regras relativas à cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias, desregulamentando alguns aspectos relacionados ao assunto, bem como, permitir maior liberdade de arranjos entre os regulados (aeroportos e usuários). Nesse sentido, esta Agência entende que estabelecer um modelo único e padronizado a ser imposto a todos os regulados não é o melhor caminho. Alternativamente, propõe-se que as partes interessadas busquem, com o apoio de suas entidades representativas, os melhores arranjos possíveis.</p>	

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 35**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3463**
(Sistema)

CAPÍTULO I – DAS DEFINIÇÕES Art. 2º Para os efeitos de aplicação desta Resolução e seu Anexo, consideram-se as seguintes definições: (...) XXII – Voo de retorno: voo de regresso ao ponto de partida ou a um aeroporto de alternativa por motivo de ordem meteorológica ou técnica ou, ainda, em caso de acidente, seja relativo à aeronave ou ao aeródromo. Proposta: Alterar a redação para: XXII - Voo de retorno: voo de regresso ao ponto de partida ou a um aeroporto de alternativa por motivo de ordem meteorológica ou técnica. Justificativa: Segundo as justificativas apresentadas para elaboração da presente resolução, o conceito do voo de retorno está sendo revisado com a finalidade de adequá-lo ao disposto no Decreto nº 89.121, de 6 de dezembro de 1983. Todavia, a definição de “voo de retorno” previsto no § 2º do art. 18 do mencionado decreto, encontra-se com a seguinte redação: Art. 18. (...) § 2º Considera-se voo de retorno, para fins deste artigo, o regresso de uma aeronave, ao ponto de partida ou a um aeroporto de alternativa por motivo de ordem técnica ou meteorológica. Sendo assim, sugerimos suprimir o trecho “ou, ainda, em caso de acidente, seja relativo à aeronave ou ao aeródromo”, por exceder a previsão constante na legislação vigente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição será alterada para excluir o trecho “seja relativo à aeronave ou ao aeródromo” conforme sugerido, de modo a adequar o texto ao disposto no Decreto 89.121/83.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 36**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3464**
(Sistema)

CAPÍTULO II – DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS Art. 3º As tarifas aeroportuárias tratadas nessa Resolução são: (...) IV – Preço Unificado (PU); V – Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras (TPM); e VI – Tarifa de Permanência em Área de Estadia (TPE) Proposta: Retirar o “Preço Unificado” do rol das tarifas aeroportuárias, de forma que o art. 3º da presente resolução tenha a seguinte redação: Art. 3º As tarifas aeroportuárias tratadas nessa Resolução são: I – Tarifa de Embarque (TEM); II – Tarifa de Conexão (TCN); III – Tarifa de Pouso (TPO); e IV – Tarifa de Permanência em Pátio de Manobra (TPM); e V – Tarifa de Permanência em Área de Estadia (TPE). Justificativa: Em que pese a Lei nº 6.009, de 1973, ao disciplinar os preços que incidem sobre a utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto disponha, apenas, sobre TARIFAS AEROPORTUÁRIAS e PREÇOS ESPECÍFICOS, a Portaria nº 602/GC, de 22 de setembro de 2000, estabeleceu no § 3º do seu art. 5º a previsão de cobrança de PREÇO UNIFICADO, como forma de remunerar os serviços utilizados pelos passageiros das aeronaves da AVIAÇÃO GERAL (Grupo II), relativos a embarque e pouso. Tal artigo 5º, entretanto, foi revogado pelo artigo 2º da Resolução da ANAC nº 008, de 13 de março de 2007, mas a cobrança de PREÇO UNIFICADO permaneceu em vigor, tendo em vista a previsão contida no inciso V do artigo 2º da Portaria nº 631/DGAC, de 28 de abril de 2003, ratificada pelo inciso VIII do artigo 2º da Resolução da ANAC nº 350, de 19 de dezembro de 2014 (há proposta, na presente resolução, de revogação da Portaria nº 631/DGAC, de 28 de abril 2003, mas o inciso VIII do artigo 2º da Resolução da ANAC nº 350, de 19 de dezembro de 2014, permanecerá vigente). Assim, considerando que não há dúvida quanto à existência e vigência do preço unificado, como forma de remunerar os serviços utilizados pelos passageiros das aeronaves da aviação geral (Grupo II), relativos a embarque e pouso, mas que uma das finalidades desta resolução é a adequação ao disposto na Lei nº 6.009, de 1973, e no Decreto nº 89.121, de 1983, classificar o “Preço Unificado” como tarifa aeroportuária, propriamente dita, excede a previsão constante na legislação cogente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será alterada para indicar que se trata da unificação das tarifas de pouso e embarque a serem aplicadas às aeronaves do Grupo II, e não da criação de um novo tipo tarifário, conforme interpretação que se depreendeu do texto original da proposta de resolução.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 37 (Sequencial)	Contribuição nº: 3465 (Sistema)
<p>Art. 8º Preço Unificado é o preço que incide sobre o proprietário ou explorador das aeronaves do Grupo II e remunera os serviços e as facilidades pelo uso das: I - Instalações, facilidades e serviços de despacho e de embarque de passageiros, conforme descrito no Anexo desta Resolução; e II - Áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e permanência da aeronave até 3 (três) horas após o pouso, conforme descrito no Anexo desta Resolução. Proposta: Alterar o inciso II, no que tange ao prazo de permanência da aeronave para até 1 (uma hora) após o pouso, e incluir parágrafo único ao art. 8º: Art. 8º Preço Unificado é o preço que incide sobre o proprietário ou explorador das aeronaves do Grupo II e remunera os serviços e as facilidades pelo uso das: I - Instalações, facilidades e serviços de despacho e de embarque de passageiros, conforme descrito no Anexo desta Resolução; e II - Áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e permanência da aeronave até 1 (uma) hora após o pouso, conforme descrito no Anexo desta Resolução. Parágrafo único. A remuneração dos serviços e facilidades de que trata o caput, no caso de aeronaves que atendam acima de 10 (dez) passageiros e façam uso, nas operações de embarque e desembarque, dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações do Terminal de Passageiros, ocorrerá por meio de cobrança das tarifas de embarque. Justificativa: Se uma aeronave de grande porte (B737, B738, A320, A319, E-190, E-195) necessita de no máximo 1:30 hora para embarque, desembarque, catering, push back para saída, abastecimento, carga e descarga de bagagens entre outros serviços, porque uma aeronave bem menor necessitaria de 3 horas para a mesma atividade? Conforme consta no HOTRAN da ANAC, os tempos médios de permanência de aeronaves em pátio de manobras é de 1:30 hora para voos domésticos e no SDU ou CGH este tempo chega a ser menor. A adoção de 3 horas de isenção é um legado normativo da época em que, por não existirem equipamentos modernos de carga e descarga das aeronaves e o embarque de passageiros ser feito somente de forma remota (sem uso de pontes de embarque), era necessário um tempo maior. Desta forma, o limite estabelecido no inciso II do art. 8º deve ser revisto, adotando-se o tempo de 1 hora para a aviação geral (Grupo II),</p>	

proporcionando aos usuários e passageiros celeridade no embarque e desembarque e disponibilizando os espaços aeroportuários a um maior número de usuários e passageiros. Quanto à inclusão do parágrafo único, trata-se de isonomia e igualdade tarifária, ou seja, cada usuário paga exatamente o mesmo valor para obter os mesmos serviços. Quando uma aeronave do Grupo II (aviação geral) é embarcada/desembarcada em hangar, os passageiros não utilizam os serviços de infraestrutura de TPS do operador aeroportuário (luz, água, wi-fi, acesso a lanchonetes e restaurantes, entre outras facilidades). No entanto, quando uma aeronave do Grupo II não embarcada/des

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, segundo a Lei 6.009/73, a tarifa de pouso é devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave. Assim, uma vez que o preço unificado representa a união das tarifas de pouso e embarque, a ser aplicado às aeronaves do grupo II, o mesmo está sujeito aos ditames da citada Lei. A redução deste período requer, portanto, alteração legislativa.

Quanto à criação de tarifa de embarque para passageiros do grupo II, informa-se que, conforme documento de Justificativa que acompanha a presente proposta normativa, não faz parte do objeto da revisão e consolidação normativa em discussão a alteração da estrutura tarifária. Tal questão necessita ser discutida de forma mais abrangente a fim de se buscar arranjos mais flexíveis que permitam atender a diversas situações.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 38**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3466**
(Sistema)

Art. 9º A Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações, conforme descrito no Anexo desta Resolução, utilizados em função do estacionamento da aeronave no pátio de manobras. § 1º Até três horas após o pouso, não haverá incidência da tarifa de permanência em pátio de manobras. § 2º A permanência da aeronave no pátio de manobras deve ser limitada ao tempo mínimo necessário ao embarque e desembarque de passageiros, ao carregamento e à descarga da aeronave e ao seu preparo para voo. Proposta: Alterar o § 1º, no que tange ao prazo de permanência da aeronave para até 1 (uma hora) após o pouso: Art. 9º A Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações, conforme descrito no Anexo desta Resolução, utilizados em função do estacionamento da aeronave no pátio de manobras. § 1º Até duas horas após o pouso, não haverá incidência da tarifa de permanência em pátio de manobras. § 2º A permanência da aeronave no pátio de manobras deve ser limitada ao tempo mínimo necessário ao embarque e desembarque de passageiros, ao carregamento e à descarga da aeronave e ao seu preparo para voo. Justificativa: Igualdade e proporcionalidade tarifária. Se uma aeronave de grande porte (B737, B738, A320, A319, E-190, E-195) necessita de no máximo 1:30 hora para embarque, desembarque, catering, push back para saída, abastecimento, carga e descarga de bagagens entre outros serviços, porque uma aeronave bem menor necessitaria de 3 horas para tanto? Conforme consta no HOTRAN da ANAC, os tempos médios de permanência de aeronaves em pátio de manobras é de 1:30 hora para voos domésticos e no SDU ou CGH este tempo chega a ser menor. A adoção de 3 horas de isenção é um legado normativo da época em que, por não existirem equipamentos modernos de carga e descarga das aeronaves e o embarque de passageiros ser feito somente de forma remota (sem uso de pontes de embarque), era necessário um tempo maior. Além disso, o tempo de 3 horas de isenção colaboram diretamente para

o descumprimento do § 2º. Desta forma, tanto o art. 9º como o art. 8º devem ser revistos, estabelecendo-se o limite de 2 horas para a aviação regular e de 1 hora para a aviação geral, proporcionando aos usuários e passageiros celeridade no embarque e desembarque e disponibilizando os espaços aeroportuários a um maior número de usuários e passageiros. Caso omissos, tais como usuários com dificuldade de locomoção, pode-se adotar o prazo hoje já estabelecido de 3 horas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, segundo a Lei 6.009/73, a tarifa de pouso é devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso. Já a tarifa de permanência é devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso.

Portanto, a redução deste período somente seria possível com alteração da citada Lei o que, naturalmente, está fora do alcance desta proposta de resolução.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 39 (Sequencial)	Contribuição nº: 3467 (Sistema)
<p>Art. 10. A remuneração em função da Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras é definida conforme a fórmula abaixo: (...) n = número de horas ou fração de permanência no pátio de manobras. Proposta: Acrescentar a seguinte observação: “O tempo de permanência será indicado em horas inteiras, arredondando-se a fração minutos para a hora inteira seguinte”. Justificativa: Desde os primeiros regramentos se adotou o arredondamento da fração para a hora inteira seguinte, sendo que se fez constar nas edições da ICA 102-8, que disciplina a padronização dos procedimentos de confecção e veiculação das mensagens CONFAC. Com a saída da ANAC do processo, e a conseqüente extinção do SICONFAC, há uma forte tendência a se revogar a referida ICA, considerando que os procedimentos de confecção das Mensagens CONFAC visavam a padronização das mesmas, cujo destino final era o SICONFAC. Ressalte-se que o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) utiliza os dados reais do movimento do tráfego aéreo brasileiro, coletados nos órgãos tarifadores, para realizar o faturamento e cobrança das Tarifas de TAN, TAT APP e TAT ADR. Assim, as informações do SICONFAC, extraídas a partir das mensagens CONFAC, já não lhes tem utilidade.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta não será acatada, uma vez que a minuta de resolução tem como objetivo ser menos prescritiva, onde possível, em relação ao detalhamento das regras de cobrança das tarifas aeroportuárias, permitindo maior flexibilidade aos operadores.</p>	

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 40**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3468**
(Sistema)

Art. 11. A Tarifa de Permanência em Área de Estadia, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações, conforme descrito no Anexo desta Resolução, utilizados em função do estacionamento da aeronave na área de estadia.

§ 1º Até três horas após o pouso, não haverá incidência da tarifa de permanência em área de estadia. § 2º A Tarifa de Permanência em Área de Estadia é também devida pelas aeronaves que estacionarem em área arrendada cuja atividade-fim do arrendatário não justifique tal permanência. Proposta: Alterar o § 1º, no que tange ao prazo de permanência da aeronave para até 1 (uma hora) após o pouso: Art. 11. A Tarifa de Permanência em Área de Estadia, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações, conforme descrito no Anexo desta Resolução, utilizados em função do estacionamento da aeronave na área de estadia. § 1º Até uma hora após o pouso, não haverá incidência da tarifa de permanência em área de estadia. § 2º A Tarifa de Permanência em Área de Estadia é também devida pelas aeronaves que estacionarem em área arrendada cuja atividade-fim do arrendatário não justifique tal permanência. Justificativa: Igualdade e proporcionalidade tarifária. Se uma aeronave de grande porte (B737, B738, A320, A319, E-190, E-195) necessita de no máximo 1:30 hora para embarque, desembarque, catering, push back para saída, abastecimento, carga e descarga de bagagens entre outros serviços, porque uma aeronave bem menor necessitaria de 3 horas para tal? Conforme consta no HOTRAN da ANAC, os tempos médios de permanência de aeronaves em pátio de manobras é de 1:30 hora para voos domésticos e no SDU ou CGH este tempo chega a ser menor. A adoção de 3 horas de isenção é um legado normativo da época onde por não existirem equipamentos modernos de carga e descarga das aeronaves e o embarque de passageiros era feito somente de forma remota (sem uso de pontes de embarque), era necessário um tempo maior.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, segundo a Lei 6.009/73, a tarifa de pouso é devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso. Já a tarifa de permanência é devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso.

Portanto, a redução deste período somente seria possível com alteração da citada Lei o que, naturalmente, está fora do alcance desta proposta de resolução.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 41 (Sequencial)	Contribuição nº: 3469 (Sistema)
<p>Art. 12. A remuneração em função da Tarifa de Permanência em Área de Estadia é definida conforme a fórmula abaixo: (...) $n = \text{número de horas ou fração de permanência em área de estadia}$. Proposta: Acrescentar a seguinte observação: “O tempo de permanência será indicado em horas inteiras, arredondando-se a fração minutos para a hora inteira seguinte”. Justificativa: Desde os primeiros regramentos se adotou o arredondamento da fração para a hora inteira seguinte, sendo que se fez constar nas edições da ICA 102-8, que disciplina a padronização dos procedimentos de confecção e veiculação das mensagens CONFAC. Com a saída da ANAC do processo, e a conseqüente extinção do SICONFAC, há uma forte tendência a se revogar a referida ICA, considerando que os procedimentos de confecção das Mensagens CONFAC visavam a padronização das mesmas, cujo destino final era o SICONFAC. Ressalte-se que o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) utiliza os dados reais do movimento do tráfego aéreo brasileiro, coletados nos órgãos tarifadores, para realizar o faturamento e cobrança das Tarifas de TAN, TAT APP e TAT ADR. Assim, as informações do SICONFAC, extraídas a partir das mensagens CONFAC, já não lhes tem utilidade.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta não será acatada, uma vez que a minuta de resolução tem como objetivo ser menos prescritiva, onde possível, em relação ao detalhamento das regras de cobrança das tarifas aeroportuárias, permitindo maior flexibilidade aos operadores.</p>	

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 42**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3470**
(Sistema)

Art. 13. Para os fins a que esta norma se destina, as áreas de permanência em pátio de manobras e em área de estadia são as delimitadas nos Planos Diretores dos aeroportos, ou na falta destes, as estabelecidas pelos operadores aeroportuários. Proposta: Excluir o trecho "as delimitadas nos Planos Diretores dos aeroportos, ou na falta destes" Art. 13. Para os fins a que esta norma se destina, as áreas de permanência em pátio de manobras e em área de estadia são as estabelecidas pelos operadores aeroportuários visando promover melhor aproveitamento no fluxo de aeronaves e atendimento ao maior número de passageiros envolvidos. Justificativa: A área de manobras é área que deve ser utilizada para embarque/desembarque de carga e de passageiros e para abastecimento de aeronaves. A delimitação dever ser efetuada pelo operador aeroportuário.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o trecho "as delimitadas nos Planos Diretores dos aeroportos" do art. 13 da minuta de resolução será excluído para esclarecer que cabe somente ao operador do aeródromo a delimitação das áreas aeroportuárias.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 43**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3471**
(Sistema)

Art. 18. Os operadores de aeródromos tarifadores enviarão à ANAC a relação de todas as operações de pouso e permanência do Grupo II efetivamente pagas aos proprietários ou exploradores de aeronaves, bem como aquelas contestadas, tanto referente a suas próprias tarifas quanto às tarifas dos aeródromos que também utilizam dos seus serviços de cobrança de tarifas, conforme regulamentação específica da Agência. Proposta: Alterar o termo “efetivamente pagas” por “efetivamente faturadas”:

Art. 18. Os operadores de aeródromos tarifadores enviarão à ANAC a relação de todas as operações de pouso e permanência do Grupo II efetivamente faturadas aos proprietários ou exploradores de aeronaves, bem como aquelas contestadas, tanto referente a suas próprias tarifas quanto às tarifas dos aeródromos que também utilizam dos seus serviços de cobrança de tarifas, conforme regulamentação específica da Agência. Justificativa: Considerando o tempo que alguns operadores de aeronaves da aviação geral levam para realizar o pagamento de suas operações.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o art. 18 será excluído, vez que o assunto será disposto em norma específica cujo objetivo é garantir o recebimento, pela ANAC, das informações referentes às operações do grupo II, obtidas, atualmente, por meio das mensagens CONFAC.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 44 (Sequencial)	Contribuição nº: 3472 (Sistema)
<p>Art. 20. O valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele estabelecido em tabela própria do operador do aeródromo na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro. § 1º Para efeitos de cobrança da tarifa de embarque deve ser considerada a natureza da viagem, doméstica ou internacional, conforme tarifário vigente. Nos contratos de transporte que envolvam trechos domésticos e internacionais, o passageiro deve ser cobrado especificamente quanto à natureza do voo que realiza em cada trecho da viagem, observando-se os casos em que o passageiro esteja em trânsito. Proposta: Alterar o trecho “natureza do voo” por “natureza da viagem”, constante no § 1º, e incluir § 2º ao art. 20. Art. 20. O valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele estabelecido em tabela própria do operador do aeródromo na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro. § 1º Para efeitos de cobrança da tarifa de embarque deve ser considerada a natureza da viagem, doméstica ou internacional, conforme tarifário vigente. Nos contratos de transporte que envolvam trechos domésticos e internacionais, o passageiro deve ser cobrado especificamente quanto à natureza da viagem que realiza em cada trecho da viagem, observando-se os casos em que o passageiro esteja em trânsito. § 2º Para aeronaves do Grupo II que transportem mais de 10 passageiros, que façam uso dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações do Terminal de Passageiros, as tarifas de embarque deverão ser pagas antecipadamente ao embarque e seu comprovante exibido no ato do embarque dos passageiros. Justificativa: A alteração do termo “natureza do voo” para “natureza da viagem” se faz necessária, em razão de a natureza do voo poder ser diferente da natureza da viagem que o passageiro efetivamente adquiriu e está realizando. Por exemplo, o passageiro poderá estar alocado em um voo de natureza internacional e realizando trechos apenas domésticos, ou seja, viagens domésticas. Já a inclusão do § 2º, visa garantir o recebimento pelo serviço prestado.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a viagem corresponde ao contrato de transporte firmado entre empresa aérea e passageiro. Assim, uma viagem internacional poderia contar com trechos domésticos. Por exemplo, a viagem BSB-GRU-LHR é internacional, mas o trecho BSB-GRU é doméstico, para o qual deverá ser arrecadada a tarifa de embarque doméstica. Nesse caso, a despeito da viagem ser de natureza internacional, para os trechos domésticos, deve-se considerar a natureza do voo. Quanto aos casos em que os passageiros alocados em voos internacionais estejam realizando viagens domésticas deve-se considerar a natureza da viagem conforme informa o primeiro trecho do parágrafo.

Quanto à inclusão do parágrafo 2º, informa-se que, conforme documento de Justificativa que acompanha a presente proposta normativa, não faz parte do objeto da revisão e consolidação normativa em discussão a alteração da estrutura tarifária. Tal questão necessita ser discutida de forma mais abrangente a fim de se buscar arranjos mais flexíveis que permitam atender a diversas situações.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 45**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3473**
(Sistema)

Art. 21. As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas, antes do embarque, e recolhidas ao operador do aeródromo, sendo livre a negociação do ressarcimento do custo de arrecadação entre as partes. Proposta: Art. 21. As tarifas de embarque serão arrecadadas pelos operadores aeroportuário ou pelas empresas aéreas, antes do embarque, e recolhidas ao operador do aeródromo, sendo livre a negociação do ressarcimento do custo de arrecadação entre as partes. Justificativa: Embora as arrecadações das tarifas de embarque sejam realizadas pelas empresas aéreas, se trata de uma tarifa do operador aeroportuário e que, portanto, tem que ter a previsão de arrecadação pelo próprio operador. Por outro lado, não havendo essa previsão, fica prejudicada a negociação de ressarcimento com as empresas aéreas, haja vista que o operador aeroportuário não de ele próprio arrecadas as tarifas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a obrigatoriedade de arrecadação da tarifa de embarque pela empresa aérea tem como objetivo assegurar que a referida tarifa seja arrecadada antes do embarque do passageiro no aeroporto a fim de dar cumprimento à recomendação constante do Anexo 9 da ICAO, segundo a qual, para fins de facilitação, os Estados Membros devem procurar evitar que tarifas ou quaisquer outras taxas sejam cobradas diretamente do passageiro no aeroporto. Tal recomendação, ao facilitar o trânsito do passageiro pelo terminal, evitando também atrasos no seu embarque, beneficia todo o setor de transporte aéreo, inclusive as empresas aéreas. Trata-se, portanto, de obrigação imposta pelo regulador às empresas aéreas, entre outras, que visa alcançar melhor desenvolvimento da aviação civil

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 46**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3474**
(Sistema)

Art. 26. A cobrança das tarifas aeroportuárias tratadas nesta Resolução deve observar as isenções tarifárias previstas em lei. § 1º Para fins de concessão das isenções previstas na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não considera-se voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa por motivo de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino. § 2º A tarifa de embarque não incide sobre os passageiros em caso de reembarque em aeroporto de alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino. § 3º Para fins de concessão da isenção prevista na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, em seu art. 7º, incisos I e V, alíneas g e f, respectivamente, consideram-se como convidados do Governo Brasileiro os representantes diplomáticos estrangeiros e respectivas famílias, quando portadores de identidade diplomática e em atendimento à reciprocidade de tratamento. Proposta: Alterar a redação do § 2º e incluir §§ 4º, 5º e 6º ao art. 26. Art. 26. A cobrança das tarifas aeroportuárias tratadas nesta Resolução deve observar as isenções tarifárias previstas em lei. § 1º Para fins de concessão das isenções previstas na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não considera-se voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa por motivo de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino. § 2º Nos casos de voos cancelados, com deslocamento de passageiros por via terrestre para outro aeroporto, ou alocação de passageiros em outra aeronave, independentemente de mudança de companhia aérea, a tarifa de embarque é devida ao aeroporto onde foi processado esse embarque. § 3º Para fins de concessão da isenção prevista na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, em seu art. 7º, incisos I e V, alíneas g e f, respectivamente, consideram-se como convidados do Governo Brasileiro os representantes diplomáticos estrangeiros e respectivas famílias, quando portadores de identidade diplomática e em atendimento à reciprocidade de tratamento. § 4º Será publicada em regulamentação específica a relação dos países que deverão ter atendimento à reciprocidade de tratamento, para fins de concessão da isenção prevista na Lei 6.009, de 1973, em seu art. 7º, incisos

I, II, III e V, alíneas “f”, “d”, “b” e “e”, respectivamente. § 5º No caso de voo de instrução, para fins de concessão da isenção prevista na alínea b do inciso II do art. 7º da Lei 6.009, de 1973, o interessado deverá apresentar à Sala AIS, do aeródromo de decolagem da aeronave, o formulário de isenção - ISE devidamente preenchido e assinado pelo piloto responsável pelo voo ou pelo DOV. § 6º No caso de voo de experiência, para fins de concessão da isenção prevista na alínea b do inciso II do art. 7º da Lei 6.009, de 1973, o interessado deverá apresentar à Sala AIS, do aeródromo de decolagem da aeronave, o documento comprobatório de manutenção

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o quanto segue:

Inicialmente, cumpre esclarecer que os parágrafos adicionados ao art. 26 tem como objetivo prestar esclarecimentos quanto à concessão das isenções tarifárias previstas em lei. Assim, verifica-se que a proposta de alteração para o §2º trata de tema estranho ao tratado pelo art. 26. Contudo, tendo em vista que a proposta traz esclarecimentos importantes quanto ao recolhimento da tarifa de embarque, será incluído dispositivo na Seção I, do Capítulo IV, da norma em discussão, que trata das especificidades da arrecadação da tarifa de embarque, que terá como objetivo esclarecer de forma geral quanto à incidência da tarifa de embarque:

CAPÍTULO IV - DA ARRECADAÇÃO DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

Seção I - Da tarifa de embarque

Art. 21

§7º A tarifa de embarque é devida ao aeroporto no qual foi executado o transporte aéreo

Quanto ao §4º, a Resolução será alterada para incluir dispositivo a respeito da publicação da relação dos países que deverão ter atendimento à reciprocidade de tratamento, para fins de concessão da isenção prevista na Lei 6.009/73.

Por fim, quanto às sugestões para os §§5º e 6º, verifica-se que os termos utilizados na proposta remetem ao documento ICA 102-8, editado pelo DECEA, por meio da Portaria nº 13/DGCEA, de 17 de março de 2013. As disposições desse documento a respeito do formulário de isenção inserem-se em um contexto de geração das mensagens CONFAC. Tais disposições perdem significado a medida que o SICONFAC e as mensagens CONFAC deixarem de existir e os sistemas de arrecadação passarem a ser, em grande parte, descentralizados.

Logo, no lugar dos parágrafos sugeridos na contribuição, a Resolução será alterada para indicar o que segue:

§5º para fins de concessão da isenção prevista na alínea b do inciso II do art. 7º da Lei 6.009, de 1973, o interessado deverá prestar as informações requeridas pelo aeródromo tarifador a fim de caracterizar o voo como sendo de instrução ou de experiência, conforme definições constantes nesta Resolução.

Assim, conforme tem se buscado ao longo desta revisão normativa, o objetivo desse dispositivo em contraponto ao sugerido é o de permitir maior liberdade de arranjos entre aeroportos e seus usuários. Dessa forma, poderá o operador aeroportuário definir formulário próprio para concessão de isenção para voos de instrução e experiência.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 47**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3475**
(Sistema)

Art. 32. Ficam revogados: I - Portaria 712/SIE, de 29 de outubro de 1999, publicada no Diário Oficial da União, Seção I, em 11 de novembro de 1999; (...) Proposta: Inclusão de um artigo específico de regramento constante na Portaria 712/SIE, de 1999, conforme segue: Art. Xx. As contestações de cobranças realizadas pela administração aeroportuária devem ser realizadas junto aos aeroportos no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, a contar do vencimento da cobrança, assim como os lançamentos a débito. § 1º Não se aplica o prazo instituído quando o lançamento a débito decorrer de reprocessamento de cobranças anteriores. § 2º As administrações aeroportuárias deverão responder as contestações apresentadas no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da data de recebimento da consulta. Justificativa: Entendemos tratar-se de regramento que deve ficar estabelecido na resolução, considerando que a definição por aeródromo tarifador extrapola os seus limites de atuação, ficando uma regra dessa natureza destituída de validade jurídica. Assim, sugerimos que essa agência, smj, avalie junto as demais agências quanto aos prazos estabelecidos para os serviços prestados com cobertura das tarifas de energia elétrica, água e esgoto e se for o caso, faça constar na presente Resolução.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Procuradoria Federal junto à ANAC, em sua manifestação sobre o assunto, expôs o quanto segue:

Quanto ao prazo prescricional quinquenal previsto no Decreto nº 20.910/1932 e em face do disposto no art. 2º do Decreto-lei nº 4.597/1942, há entendimento do Superior Tribunal de Justiça, a quem cabe uniformizar a interpretação das leis federais, no sentido de que este prazo se aplicaria às empresas públicas responsáveis pela prestação de serviços públicos próprios do Estado, havendo, inclusive, decisão monocrática nesse sentido quanto à INFRAERO.

Considerando-se a aplicabilidade em face da INFRAERO do prazo quinquenal previsto no Decreto nº 20.910/1932, que tem força de lei e, em face do princípio da

inafastabilidade da jurisdição (art. 5º, XXXV, da Constituição Federal), em razão do qual somente a lei pode estabelecer limitações ao direito de ação, eventuais ações judiciais para revisão da cobrança de tarifas submeter-se-ia ao prazo prescricional de cinco anos, independentemente da previsão de prazo diverso em ato normativo infralegal. Portanto, o prazo quinquenal disposto no art. 1º do Decreto nº 20.910/1932 prevalece, insofismavelmente, sobre qualquer prazo estabelecido em norma infralegal, devendo ser considerado para a revisão de cobrança em questão.

Contudo, ressalte-se que tal entendimento não impede a definição de prazo preclusivo administrativo, a ser definido pelos operadores aeroportuários, o que serviria para frear os pleitos de revisão do âmbito administrativo. Tal prazo, entretanto, ainda que fosse estabelecido pela ANAC, não se confunde com o prazo prescricional previsto no Decreto nº 20.910/1932, não afastando, portanto, a possibilidade de discussão judicial durante prazo quinquenal.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO**Organização:****Contribuição em anexo:****Contribuição nº: 48**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3476**
(Sistema)

Art. 20. O valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele estabelecido em tabela própria do operador do aeródromo na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro. § 1º Para efeitos de cobrança da tarifa de embarque deve ser considerada a natureza da viagem, doméstica ou internacional, conforme tarifário vigente. Nos contratos de transporte que envolvam trechos domésticos e internacionais, o passageiro deve ser cobrado especificamente quanto à natureza do voo que realiza em cada trecho da viagem, observando-se os casos em que o passageiro esteja em trânsito. Proposta: Alterar o trecho “natureza do voo” por “natureza da viagem”, constante no § 1º, e incluir § 2º ao art. 20. Art. 20. O valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele estabelecido em tabela própria do operador do aeródromo na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro. § 1º Para efeitos de cobrança da tarifa de embarque deve ser considerada a natureza da viagem, doméstica ou internacional, conforme tarifário vigente. Nos contratos de transporte que envolvam trechos domésticos e internacionais, o passageiro deve ser cobrado especificamente quanto à natureza da viagem que realiza em cada trecho da viagem, observando-se os casos em que o passageiro esteja em trânsito. § 2º Para aeronaves do Grupo II que transportem mais de 10 passageiros, que façam uso dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações do Terminal de Passageiros, as tarifas de embarque deverão ser pagas antecipadamente ao embarque e seu comprovante exibido no ato do embarque dos passageiros. Justificativa: A alteração do termo “natureza do voo” para “natureza da viagem” se faz necessária, em razão de a natureza do voo poder ser diferente da natureza da viagem que o passageiro efetivamente adquiriu e está realizando. Por exemplo, o passageiro poderá estar alocado em um voo de natureza internacional e realizando trechos apenas domésticos, ou seja, viagens domésticas. Já a inclusão do § 2º, visa garantir o recebimento pelo serviço prestado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a viagem corresponde ao contrato de transporte firmado entre empresa aérea e passageiro. Assim, uma viagem internacional poderia contar com trechos domésticos. Por exemplo, a viagem BSB-GRU-LHR é internacional, mas o trecho BSB-GRU é doméstico, para o qual deverá ser arrecadada a tarifa de embarque doméstica. Nesse caso, a despeito da viagem ser de natureza internacional, para os trechos domésticos, deve-se considerar a natureza do voo. Quanto aos casos em que os passageiros alocados em voos internacionais estejam realizando viagens domésticas, deve-se considerar a natureza da viagem conforme informa o primeiro trecho do parágrafo.

Quanto à inclusão do parágrafo 2º, informa-se que, conforme documento de Justificativa que acompanha a presente proposta normativa, não faz parte do objeto da revisão e consolidação normativa em discussão a alteração da estrutura tarifária. Tal questão necessita ser discutida de forma mais abrangente a fim de se buscar arranjos mais flexíveis que permitam atender a diversas situações.

DADOS DO COLABORADOR**Nome:** VRG Linhas Aéreas S.A.**Organização:****Contribuição em anexo:** <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>**Contribuição nº: 49**
(Sequencial)**Contribuição nº: 3477**
(Sistema)

CONTRIBUIÇÕES DA VRG LINHAS AÉREAS S.A. AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 06/2016 Tarifa de Pouso Texto Original: Art. 7º A remuneração em função da Tarifa de Pouso é definida conforme a fórmula abaixo: $PPO = PMD \times TPO$ Onde: PPO = remuneração em função da Tarifa de Pouso; PMD = peso máximo de decolagem, constante do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou outro documento que, segundo entendimento da ANAC, o substitua; TPO = Tarifa de Pouso, conforme tabela do aeroporto onde se efetuar a operação. Sugestão VRG: a remuneração deverá ser feita com base no prefixo da aeronave. Justificativa: com a alteração haverá uma redução de 3,6% nos valores pagos, gerando uma economia significativa para a Companhia Aérea. Tarifa de Permanência em Pátio de Manobra (TPM) Texto Original: Art. 10º A remuneração em função da Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras é definida conforme a fórmula abaixo: $PPM = PMD \times TPM \times n$ Onde: PPM = remuneração em função da tarifa de permanência em pátio de manobras; PMD = peso máximo de decolagem, constante do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou outro documento que, segundo entendimento da ANAC, o substitua; TPM = Tarifa de permanência em pátio de manobras, conforme tabela do aeroporto onde se efetuar a operação; n = número de horas ou fração de permanência no pátio de manobras. Sugestão VRG: a remuneração deverá ser feita com base no prefixo da aeronave. Justificativa: com a alteração haverá uma redução de 3,6% nos valores pagos, gerando uma economia significativa para a Companhia Aérea. Tarifa de Permanência em Área de Estadia (TPE) Texto Original: Art. 12. A remuneração em função da Tarifa de Permanência em Área de Estadia é definida conforme a fórmula abaixo: $PPE = PMD \times TPE \times n$ Onde: PPE = remuneração em função da tarifa de permanência em área de estadia; PMD = peso máximo de decolagem, constante do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou outro documento que, segundo entendimento da ANAC, o substitua; TPE = Tarifa de permanência em área de estadia, conforme tabela do aeroporto onde se efetuar a operação; n = número de horas ou fração de permanência em área de estadia. Sugestão VRG: a remuneração

deverá ser feita com base no prefixo da aeronave. Justificativa: com a alteração haverá uma redução de 3,6% nos valores pagos, gerando uma economia significativa para a Companhia Aérea.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e entende que a mesma se posiciona favoravelmente à alteração proposta pela ANAC quanto ao PMD a ser considerado na aplicação das tarifas de pouso e permanência para aeronaves do Grupo I.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Robson Bertolossi	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 50 (Sequencial)	Contribuição nº: 3485 (Sistema)
<p>No Artigo 6º tem-se que a Tarifa de Pouso é aplicável até três horas após o pouso (momento de toque da aeronave na pista de pouso - segundo o § 1º). Entendemos que tal tarifa deveria ser aplicável a partir do momento do calço da aeronave no finger ou em área remota, prática em vigor no momento, e que visa promover a eficiência operacional das administrações aeroportuárias e das empresas aéreas, redundando na eficiência dos procedimentos na área de movimento e também na otimização do consumo de combustível de aviação. Tal é a justificativa para a proposta acima apresentada.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, quanto à possibilidade de se estabelecer como regra que a contagem do período de 3 horas se dê necessariamente após o calço da aeronave, esta Agência entende que a proposta não seria razoável tendo em vista que tal período é bastante extenso para a realização das atividades típicas de pátio de manobras. O que se observa, por sua vez, é que em razão da extensão desse período, não há, muitas vezes, sequer a cobrança das tarifas de permanência, promovendo sub remuneração dessa infraestrutura e desincentivo ao investimento.</p>	

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Robson Bertolossi

Organização:

Contribuição em anexo:

Contribuição nº: 51
(Sequencial)

Contribuição nº: 3486
(Sistema)

No artigo 5º tem-se que a Tarifa de Conexão incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave, o que julgamos incorreto, visto que deveria incidir sobre o real usuário dos serviços remunerados por tal tarifa: o passageiro. Visto que tal procedimento foi instituído pela Lei 12.648, de 17 de maio de 2012, não nos cabe sugerir alterações nesta minuta, que não poderiam, de nenhuma maneira, ser consideradas pela ANAC. Entretanto há uma proposta da Câmara Técnica do Marco Tarifário, contida em seu relatório final, e apresentada e aprovada durante a 28ª Reunião do Conselho Consultivo da ANAC, realizada em 12 de março de 2015, através da qual sugere-se que a ANAC e a SAC busquem alterar esta Lei junto ao Congresso Nacional. Gostaríamos de solicitar que o assunto seja passado pelos responsáveis por esta Audiência Pública à nova Diretoria Colegiada da ANAC para análise e possível cumprimento..

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que alteração tem sido discutida no processo de revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Pedro Gilson Azambuja	
Organização:	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 52 (Sequencial)	Contribuição nº: 3488 (Sistema)
CONTRIBUIÇÃO DO SINEAA COM O DOCUMENTO ANEXO (enc. Por e-mail)	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece quanto aos temas relativos à Audiência Pública nº 06/2016 o que segue:</p> <p>Quanto à criação de tarifa de embarque para passageiros do Grupo II, informa-se que, conforme documento de Justificativa que acompanha a presente proposta de resolução, não faz parte do objeto da revisão e consolidação normativa em discussão a alteração da estrutura tarifária. De todo modo, a utilização da infraestrutura aeroportuária pelos passageiros do Grupo II não se dá de forma uniforme, como observado para os passageiros do Grupo I.</p> <p>Quanto à tarifa de permanência, informa-se na mesma linha apresentada acima, que não faz parte do objeto da revisão em discussão a alteração da estrutura tarifária, tampouco se propõe à discussão da regulação dos tetos tarifários. Nesse sentido, cumpre observar que a afirmação de que a infraestrutura utilizada pelas aeronaves é a mesma, seja em pátio de manobras ou área de estadia, não corresponde necessariamente à realidade da infraestrutura aeroportuária de modo geral.</p> <p>Assim, em lugar de alterar a atual estrutura tarifária, bem como seus tetos, impondo a todos os aeroportos e usuários, de forma centralizada e uniforme, novas regras, tal questão necessita ser discutida de forma mais abrangente a fim de se buscar arranjos mais flexíveis que permitam atender a diversas situações. Nessa esteira, destaca-se que a minuta de resolução apresentada pela Audiência Pública nº 05/2016 caminha nesse sentido ao estabelecer um regime tarifário diferenciado aplicável aos aeroportos regionais, que permitirá a estes maior liberdade para buscar equacionar a questão da remuneração da infraestrutura.</p>	

II – ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PROTOCOLADAS NA ANAC

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: GRU AIRPORT - Aeroporto Internacional de São Paulo	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 53 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042639/2016
VIDE DOCUMENTO PROTOCOLADO	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>Quanto ao pedido de esclarecimento relativo à aplicação da tarifa de pouso em casos em que a natureza do voo é alterada entre o pouso e subsequente decolagem, informa-se que a referida tarifa deve acompanhar a natureza do voo quando ocorrida a respectiva operação de pouso. Logo, uma aeronave cujos pontos de origem e destino estejam em território nacional, portanto realizando um voo de natureza nacional, deve ser cobrado pela operação realizada no momento do pouso.</p> <p>Observe-se, ainda, que o art. 24 da minuta de Resolução estabelece que o valor da tarifa de pouso, permanência, preço unificado e conexão, domésticos ou internacionais, deve ser aquele vigente na data da prestação do serviço. Portanto, a tarifa de pouso a ser aplicada deve ser aquela relativa à natureza do voo correspondente no momento do toque na pista. O fato de, na decolagem, houver mudança da natureza do voo para a aeronave em questão, não pode afetar a tarifação para as operações de pouso e permanência realizadas anteriormente.</p> <p>Quanto à sugestão de redução do período de permanência remunerado pela tarifa de pouso de 3 horas para 01 hora, informa-se que tal período de tempo está estabelecido na Lei nº 6.009/73, portanto, não passível de alteração por norma infralegal.</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 54 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(i) Conceito de contrato de transporte</p> <p>Art. 2º Para os efeitos de aplicação desta Resolução e seu Anexo, consideram-se as seguintes definições:</p> <p>[...]</p> <p>IV - Contrato de transporte: instrumento jurídico que obriga a empresa aérea a transportar, por meio de aeronave, passageiro, carga, encomenda ou mala postal. Considera-se um só contrato de transporte quando formalizado por único ato jurídico, ainda que existam vários bilhetes de passagem e que o contrato seja executado, sucessivamente, por mais de uma empresa aérea;</p> <p>Comentário</p> <p>Sugerimos que, para este inciso, seja utilizada a mesma definição prevista na minuta de Resolução objeto da Audiência Pública 03/2016, que trata das Condições Gerais de Transporte Aéreo.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que considera a busca pela harmonização entre as normas da Agência essencial para melhor compreensão do arcabouço regulatório. Contudo, observe-se que a norma apresentada na Audiência Pública nº 03/2016 não traz a definição de contrato de transporte, embora aborde o assunto. Cabe destacar, ainda, que a definição trazida pela norma em comento foi trazida do Código Brasileiro de Aeronáutica e busca permitir a compreensão de outras definições necessárias para a correta aplicação das regras tarifárias constantes da norma.</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 55 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(i) Conceito de Passageiro em Conexão</p> <p>Art. 2º Para os efeitos de aplicação desta Resolução e seu Anexo, consideram-se as seguintes definições:</p> <p>[...]</p> <p>XI - Passageiro em conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte, considerando o período máximo de 24 horas entre os horários de desembarque e de reembarque previstos no contrato, exceto quando esse período for ultrapassado por motivos técnicos ou operacionais não previstos, meteorológicos, ou causados por acidentes;</p> <p>Comentário</p> <p>Cumprir fazer os seguintes esclarecimentos sobre o passageiro em conexão. Entendemos que o prazo definido como período máximo para conexão de 24 horas pode culminar em desvio de finalidade do conceito de conexão, descaracterizando-a. Isso porque a finalidade da tarifa de conexão é a de remunerar o aeródromo pela permanência temporária e restrita do passageiro em conexão. Ao determinar prazo de 24 horas bem como ampliar o rol de atividades remuneradas pela tarifa de conexão, o passageiro em conexão poderá fruir de todos os benefícios de uma viagem padrão.</p> <p>Adicionalmente, destaca-se o conteúdo do Art. 14, §1º, III da Resolução ANAC 141/2010, que estabelece que, a partir de 04 (quatro) horas de atraso do voo, deva ser providenciada acomodação e, se for o caso, continuidade da viagem pela companhia aérea. Se o período de 04 (quatro) horas é tido como tempo de espera intolérável, dados os desconfortos que causaria ao passageiro, natural considerar que</p>	

qualquer espera superior demandaria uso da bagagem, de infraestrutura aeroportuária e de outras facilidades.

Neste sentido, entendemos que, sem prejuízo ao disposto no Contrato de Concessão e sem motivar o desvio da finalidade da conexão, o dispositivo proposto deveria levar em consideração os seguintes pontos: (i) o passageiro em conexão que utilizar os serviços da área de pré-embarque, climatização de pré-embarque ou sistema de esteira de bagagens deve ter sua conexão descaracterizada; (ii) o passageiro com contrato de transporte constando conexão superior a 4 horas deve ter sua conexão descaracterizada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que em razão dos motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12ª reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu que a presente Resolução deverá manter a definição de passageiro de conexão vigente na Resolução nº 274/2013/ANAC:

Art. 2º

X - passageiro em conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte;

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 56 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(ii) Conceito de Voo de Retorno</p> <p>Art. 2º Para os efeitos de aplicação desta Resolução e seu Anexo, consideram-se as seguintes definições:</p> <p>[...]</p> <p>XXII - Voo de retorno: voo de regresso ao ponto de partida ou a um aeroporto de alternativa por motivo de ordem meteorológica ou técnica, ou, ainda, em caso de acidente, seja relativo à aeronave ou ao aeródromo.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
A ANAC agradece a contribuição.	

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 57 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(iii) Descrição sobre a tarifa de embarque</p> <p>Art. 4º A Tarifa de Embarque, incidente sobre o passageiro, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações utilizados no despacho, embarque e desembarque do passageiro pelo Terminal de Passageiros, conforme descrito no Anexo desta Resolução.</p> <p>Comentário</p> <p>É importante que a descrição sobre a Tarifa de Embarque prevista nesse artigo, esteja em consonância com o que vem definido nos Contratos de Concessão, como, por exemplo, no Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de Brasília</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a norma em discussão dispõe o seguinte sobre a sua aplicação aos aeroportos concedidos:</p> <p>§ 1º O disposto nesta Resolução aplica-se, no que couber, aos aeroportos sob condições específicas constantes em contratos de concessão de exploração de infraestrutura aeroportuária regidos pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.</p> <p>§ 2º Em caso de divergência entre o disposto nesta Resolução e os contratos de concessão, prevalecerá o disposto nos contratos de concessão.</p> <p>Assim, havendo divergência entre a relação de itens remunerados pelas tarifas aeroportuárias constante do Anexo I da Resolução e aquela constante nos Contratos de Concessão, ficarão as Concessionárias submetidas às disposições contratuais. Destaca-se que o rol constante no Anexo I foi trazido da Portaria nº 306/2003 aplicável aos demais aeroportos públicos.</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 58 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(iv) Tarifa de conexão</p> <p>Art. 5º A Tarifa de Conexão, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave e cobrada em função do número de passageiros em conexão, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações por eles utilizados quando em atividade de conexão, conforme descrito no Anexo desta Resolução.</p> <p>Comentário</p> <p>Em relação à tarifa de conexão prevista pelo artigo supracitado, cumpre aqui solicitar o seguinte esclarecimento: Com a redação deste novo artigo, todos os aeroportos passarão a ter direito a esta tarifa?</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, de acordo com a norma em discussão:</p> <p>§ 1º O disposto nesta Resolução aplica-se, no que couber, aos aeroportos sob condições específicas constantes em contratos de concessão de exploração de infraestrutura aeroportuária regidos pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.</p> <p>§ 2º Em caso de divergência entre o disposto nesta Resolução e os contratos de concessão, prevalecerá o disposto nos contratos de concessão.</p> <p>Dessa forma, observe-se que o Anexo 4 dos Contratos de Concessão traz as tarifas a serem observadas pelas Concessionárias. Portanto, a tarifa de conexão não é aplicável aos contratos que não previram sua cobrança, uma vez que o equilíbrio econômico-financeiro foi estabelecido considerando as condições de exploração definidas em Contrato e Edital.</p>	

Cumpra esclarecer, ainda, que a minuta de resolução em discussão tem como principal objetivo consolidar diversos normativos vigentes. Entre os quais, destaca-se a Resolução nº 274/2013 que dispõe o seguinte:

Art. 4º A tarifa de conexão será devida pelo proprietário ou explorador da aeronave e será cobrada em função do número de passageiros em conexão.

Veja que a minuta de resolução apenas acrescentou a informação relativa à abrangência da tarifa de conexão. Portanto, se a Resolução nº 274/2013 não permitiu a cobrança da citada tarifa pelas Concessionárias cujos contratos não previam essa possibilidade, tampouco é possível concluir que a norma proposta permite essa interpretação.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 59 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(v) Tarifa de pouso</p> <p>Art. 6º A Tarifa de Pouso, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações utilizados nas operações de pouso, decolagem, rolagem e permanência da aeronave até três horas após o pouso, conforme descrito no Anexo desta Resolução.</p> <p>§ 1º Considera-se pouso, para os fins a que esta norma se destina, o momento de toque da aeronave na pista de pouso; decolagem o momento em que a aeronave se descola da pista; e rolagem o deslocamento da aeronave pelas pistas de taxiamento do aeroporto.</p> <p>Comentário</p> <p>Conforme se pode concluir do texto utilizado pela ANAC em sua justificaco para a proposta de resolução, a ausência de definição legal para o início da contagem do período de 03 (três) horas para a cobrana da Tarifa de Permanência permitiu que os aeroportos, inclusive os concedidos, criassem suas respectivas políticas tarifárias com base na definição literal da palavra "pouso". Contudo, ao definir que o "toque da aeronave na pista de pouso"  considerado como pouso, mas não considerado como pouso para fins tarifários, permite-se a alteração unilateral do contrato de concessão, na medida em que potenciais receitas dos aeroportos poderão ser diminuídas.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento apresentado na contribuição quanto ao disposto no art. 6º, §§1º e 2º, da norma em discussão está incorreto. Não há qualquer alteração normativa quanto à regra de contagem do período de 3 horas estabelecido em Lei. Veja que por meio das disposições vigentes já é facultado ao operador aeroportuário considerar a contagem desse período após o toque na pista.</p>	

O §2º, por sua vez, trata das situações de pouso e arremetida, esclarecendo que em tais situações não cabe tarifa de pouso, como já é de praxe, uma vez que não houve a prestação completa dos serviços remunerados pela tarifa (pouso, rolagem e permanência por até 3 horas). Ressalte-se, ainda, que o disposto no §2º não interfere na política a ser adotada pelo operador aeroportuário quanto ao início da contagem do período de 3 horas, a qual poderá considerar o toque na pista ou o calço para início da contagem do período.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 60 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(vii) Permanência da aeronave no pátio de manobras</p> <p>Art. 9º. A Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações, conforme descrito no Anexo desta Resolução, utilizados em função do estacionamento da aeronave no pátio de manobras.</p> <p>[...]</p> <p>§ 2º A permanência da aeronave no pátio de manobras deve ser limitada ao tempo mínimo necessário ao embarque e desembarque de passageiros, ao carregamento e à descarga da aeronave e ao seu preparo para voo.</p> <p>Comentário</p> <p>Tendo em vista a existência de legislação específica que trata do tempo de atraso em chegada e partida de aeronave, deve ser estabelecido um prazo limite para a operação de permanência da aeronave no pátio de manobras.</p> <p>Com efeito, a Resolução ANAC 141/2010, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros, estabelece as providências a serem adotadas pelo transportador diante de atrasos, cancelamento de voo e de interrupção do serviço. Como exemplo, pode-se citar o art. 3º, que estabelece que, para os atrasos superiores a 4 horas, deve o transportador oferecer ao passageiro acomodação e reembolso.</p> <p>O art. 4º, por sua vez, determina que, se o atraso superior a 4 horas ocorrer no aeroporto de escala ou de conexão, deve o transportador oferecer acomodação, reembolso e também a conclusão do serviço por outra modalidade de transporte.</p> <p>Sendo assim, tais implicações deverão ser consideradas na mensuração do prazo limite para a permanência da aeronave no pátio de manobras, a fim de que sejam</p>	

evitadas as consequências previstas na Resolução ANAC 141/2010 e na resolução ANAC 338 de 22 de julho de 2014.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o disposto no §2º, art. 9º, tem como objetivo estabelecer diretriz para utilização da área de pátio de manobras. Contudo, o estabelecimento pela ANAC de um prazo limite para utilização da área a ser aplicado a todos aeroportos foge do escopo da revisão normativa em discussão, uma vez que requer avaliação quanto aos procedimentos operacionais realizados pelas diferentes empresas aéreas em pátio de manobra, considerações acerca da eficiência das operações, entre outros aspectos que claramente extrapolam o tema, essencialmente relacionado às tarifas aeroportuárias.

Além disso, a diretriz dada pela norma, tem como fito permitir ao aeroporto tomar as medidas necessárias para determinar a transferência das aeronaves estacionadas em pátio de manobras, por tempo superior ao necessário, para a área de estadia. Por outro lado, verifica-se que a opção da empresa aérea em permanecer em pátio de manobras implica em pagamento pelo valor correspondente ao da infraestrutura utilizada, observando-se que a tarifa de permanência em pátio de manobras é superior à tarifa correspondente à área de estadia.

Assim, estabelecer um prazo único e fixo a ser aplicável a todos os aeroportos e empresas aéreas não parece, a princípio, a solução mais adequada, vez que a Agência tem buscado flexibilizar a regulação tarifária, onde possível e desejável, a fim de permitir aos regulados buscarem soluções adequadas às suas realidades.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 61 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(viii) Estabelecimento, pela INFRAERO, de percentual sobre os valores faturados</p> <p>Art. 14. O processamento, a cobrança e a arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência serão feitos pelo próprio aeródromo tarifador, por sistema por ele gerido, ou pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), por meio do Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias (SUCOTAP), para os aeródromos conveniados ao sistema.</p> <p>[...]</p> <p>§ 2º A INFRAERO poderá estabelecer percentual sobre os valores faturados, a título de remuneração pelos serviços prestados, em montante suficiente para cobrir os custos incorridos com o processamento, cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias dos aeródromos conveniados ao SUCOTAP.</p> <p>Comentário</p> <p>A menção a percentual pode fazer com que haja uma caracterização de serviço, para o que é necessária a incidência dos tributos característicos sobre essa prestação de serviços por parte da INFRAERO, além da retenção por aqueles que a ela serão atendidos. Desta forma, sugere-se que seja adotado, para o texto da Resolução em comento, o mesmo previsto no seu art. 21, bem como no art. 10, § 1º da Resolução ANAC n. 350/2014, nos seguintes termos:</p> <p>“As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas e recolhidas ao operador aeroportuário, sendo livre a negociação do ressarcimento do custo de arrecadação entre as partes.”</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto será alterado para indicar que se trata de ressarcimento de custos das atividades relacionadas ao processamento, cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias.

DADOS DO COLABORADOR

Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA

Contribuição em anexo:

Contribuição nº: 62
(Sequencial)

Protocolo nº: 00058.042488/2016

Informações para fins de cobrança tarifária

Art. 14. O processamento, a cobrança e a arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência serão feitos pelo próprio aeródromo tarifador, por sistema por ele gerido, ou pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), por meio do Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias (SUCOTAP), para os aeródromos conveniados ao sistema.

[...]

§ 4º O operador do aeródromo é responsável pelo repasse de informações corretas, prestadas para fins de cobrança tarifária, podendo a INFRAERO cobrar percentual adicional do valor a ser faturado com o objetivo de ressarcir os custos incorridos por procedimentos executados sobre informações incorretas.

Comentário

Sugere-se aqui a exclusão do parágrafo 4º do art. 14, tendo em vista os riscos tributários envolvendo uma possível caracterização de serviço, o que ensejaria a cobrança de certos tributos, conforme mencionado acima em relação ao § 2º do art. 14, devendo ser adotada, deste modo, a redação constante do art. 21 da resolução em comento, bem como do art. 10, § 1º da Resolução ANAC n. 350/2014, conforme citado em item anterior. Ademais, não há razão para que a cobrança adicional seja feita em face do operador do aeródromo, tendo em vista que as informações constantes do Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota – SUCOTAP procedem da Infraero, que é a única que possui pleno acesso ao banco de dados, bem como o domínio da interação dos sistemas com Companhias Aéreas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo tem como objetivo indicar que ao aderir ao SUCOTAP o operador de aeroporto deverá ser capaz de encaminhar diretamente à INFRAERO as informações necessárias ao processamento da cobrança. Veja que, com a mudança de sistemática, as mensagens CONFAC deixarão de ser encaminhadas à ANAC para serem enviadas diretamente à INFRAERO. Assim, é importante que essas informações sejam repassadas de maneira correta ao SUCOTAP. De qualquer modo, informa-se que o dispositivo será alterado para indicar que o interessado em permanecer no SUCOTAP deverá aderir aos termos de funcionamento do sistema a serem estabelecidos pela INFRAERO.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 63 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(x) Auditoria no sistema de arrecadação</p> <p>Art. 16. A ANAC poderá solicitar, a qualquer tempo, desde que devidamente motivada, a realização de auditoria no sistema de arrecadação do aeródromo tarifador, por meio de empresa de auditoria independente a ser indicada, contratada e remunerada pelo aeródromo.</p> <p>Comentário</p> <p>Tendo em vista que os contratos de concessão já preveem que as concessionárias sejam auditadas por solicitação da ANAC em relação a diversos temas, inclusive sobre as tarifas arrecadadas, não é necessário que a resolução em comento possua previsão neste sentido.</p> <p>Ademais, os custos com auditores independentes podem ultrapassar o valor de R\$ 1 milhão de reais para cada processo, de modo que, quanto mais hipóteses de solicitação de auditoria, maiores os gastos possíveis com estes trabalhos, o que representaria uma oneração aos operadores do aeródromo. Sendo assim, faz-se necessária a exclusão do presente artigo ou a apresentação de estudo de relevância e impacto do tema, conforme preconiza a Instrução Normativa ANAC n. 61/2012, que estabelece os procedimentos gerais para realização de análise preliminar para proposição de atos normativos e decisórios no âmbito da ANAC e, em seu art. 2º, § 1º, III, devendo-se atentar ainda para os critérios de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão previstos pelo art. 58 da Lei 8.666/1993.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contratação de auditoria independente, a pedido do Poder Público, já é prevista nos contratos de concessão para diferentes situações. A presente norma, portanto, não inova nesse aspecto. Adicionalmente, cumpre ressaltar que se trata de medida extrema e, conforme estabelece o dispositivo, deverá ser adotada motivadamente pela ANAC. Não se</p>	

trata, portanto, de medida a ser tomada regularmente pela Agência. Adicionalmente, ressalte-se que a norma se aplica subsidiariamente ao contrato de concessão, de forma que, no caso das Concessionária, a realização de auditoria deverá se aplicar observando-se em primeiro lugar o disposto nos Contratos de Concessão sobre o assunto.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 64 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xi) Inclusão do termo “acessos”</p> <p>Art. 17. As empresas aéreas deverão fornecer todas as informações necessárias para a devida arrecadação das tarifas aeroportuárias, respeitados os critérios de confidencialidade acordados e atestados pela ANAC, conforme padrão definido pelo aeródromo tarifador ou, no caso de aeródromos conveniados ao SUCOTAP, nos padrões estabelecidos pela INFRAERO.</p> <p>Comentário</p> <p>Sugerimos incluir a palavra “acessos” ao texto do artigo a fim de que também eles sejam disponibilizados, de modo que a redação do artigo reste da seguinte forma:</p> <p>Art. 17. As empresas aéreas deverão fornecer todas as informações e acessos necessários para a devida arrecadação das tarifas aeroportuárias, respeitados os critérios de confidencialidade acordados e atestados pela ANAC, conforme padrão definido pelo aeródromo tarifador ou, no caso de aeródromos conveniados ao SUCOTAP, nos padrões estabelecidos pela INFRAERO.</p> <p>Ademais, sugerimos ainda a fixação do prazo de 24 horas para que as empresas aéreas forneçam as informações necessárias à devida arrecadação das tarifas aeroportuárias, ou correção e/ou esclarecimentos de eventuais informações inexatas que tenham sido prestadas. O objetivo é gerar obrigatoriedade para que as empresas aéreas entreguem o relatório dentro de um prazo previsto em regulamentação e permitir que os operadores aeroportuários recebam sua tarifa em um curto espaço de tempo, visto que, principalmente as tarifas de embarque, ficam retidas pelas empresas aéreas por um longo espaço de tempo desde o momento da arrecadação pela empresa aérea até seu efetivo repasse ao administrador do aeroporto.</p> <p>Sugere-se ainda que a resolução estabeleça que o relatório de informações necessárias à arrecadação das tarifas aeroportuárias observe o padrão da International Air Transport Association – IATA, de tal modo que apresente a segregação entre os tipos de tarifa, principalmente as de embarque e conexão,</p>	

garantindo que o operador aeroportuário tenha condições de mensurar quais suas possíveis perdas financeiras no tocante aos isentos, uma vez que, atualmente, não é possível identificar se ao falar-se em passageiro isento de tarifa, trata-se a tarifa de conexão ou de embarque.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão de incluir o termo “acessos” no disposto do art. 17 não acompanhou motivação e descrição dos objetivos relacionados. Além disso, a redação proposta poderá gerar dúvidas e questionamentos pelos usuários, quanto ao alcance dos “acessos” a que se refere a proposta.

Quanto à fixação de prazo para envio de informações pelas empresas aéreas, cumpre esclarecer que a medida vai contra o proposto no dispositivo, qual seja, permitir que o próprio operador de aeródromo estabeleça as regras sobre o assunto. Adicionalmente, destaca-se que se tratam de tarifas diversas e que contam com formas de arrecadação diferentes. Portanto, estabelecer um único período para envio de todas essas informações, as quais, ressalte-se, a Agência não tem conhecimento de quais sejam, não se mostra como solução mais adequada para a questão, pois poderia se configurar como uma obrigação não factível de ser cumprida pelas empresas aéreas. Quanto à sugestão para envio de informações de acordo com padrão IATA, por sua vez, informa-se que tal medida poderá ser adotada pelo próprio operador aeroportuário.

Nesse sentido, esta Agência aproveita para recomendar que o assunto de que dispõe o art. 17 da minuta de resolução seja discutido entre os aeroportos e empresas aéreas, ou pelas entidades que os representam, para que se construa em consenso um modelo adequado para envio das informações necessárias para fins de tarifação.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 65 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xii) Prestação de informações dos operadores de aeródromos</p> <p>Art. 18. Os operadores de aeródromos tarifadores enviarão à ANAC a relação de todas as operações de pouso e permanência do Grupo II efetivamente pagas pelos proprietários ou exploradores de aeronaves, bem como aquelas contestadas, tanto referente a suas próprias tarifas quanto às tarifas dos aeródromos que também utilizam dos seus serviços de cobrança de tarifas, conforme regulamentação específica da Agência.</p> <p>Comentário</p> <p>Para que haja uma adequada prestação de informações à ANAC, bem como adequada cobrança, deve ser obrigatória a apresentação do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) de aeronaves do Grupo II para fins de cobrança do explorador/proprietário.</p> <p>Além disso, atualmente existe uma dificuldade em aferir o PMD de aeronaves estrangeiras, de modo que, a fim de conferir maior detalhamento e segurança na cobrança tarifária e nos relatórios, sugere-se que a resolução torne obrigatória também a informação do PMD no SIAVANAC, sendo oficial e disponível a informação para acesso da concessionária.</p> <p>Considerando que o relatório atual fornecido pela concessionária informa todas as movimentações tarifadas de Grupo I e II (independente de pagamento), talvez fosse mais adequado manter este modelo atual. Neste caso, questionamos como ficaria a questão da inadimplência momentânea.</p> <p>Também é importante que haja uma maior periodicidade de atualização/manutenção do Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB, pois a falta de atualização poderá gerar cobranças indevidas e em relação a pessoas incorretas.</p> <p>Questionamos a razão pela qual o Grupo I não foi mencionado no artigo 18.</p> <p>É essencial para operação do aeródromo uma definição sobre qual PMD deverá ser considerado para fins de tarifação nos casos em que os Certificados de</p>	

Aeronavegabilidade não sejam entregues em tempo hábil. Além disso, é importante a definição de qual o prazo para entrega de tais certificados.

Quanto a isso, sugerimos que os Certificados de Aeronavegabilidade sejam enviados à administração aeroportuária antes do pouso, para a modalidade a posteriori, ou antes da decolagem, para a modalidade a vista. Caso os CAs não sejam entregues, o PMD considerado deverá ser o máximo constante no manual do fabricante para o modelo ou o PMD máximo constante nas bases de dados da administração aeroportuária para o mesmo modelo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o art. 18 será excluído, vez que o assunto será disposto em norma específica cujo objetivo é garantir o recebimento, pela ANAC, das informações referentes às operações do grupo II, obtidas, atualmente, por meio das mensagens CONFAC.

Quanto ao envio do Certificado de Aeronavegabilidade, informa-se que tal informação faz parte daquelas a serem encaminhadas pelas empresas aéreas nos termos do art. 17. Trata-se, portanto, de questão a ser tratada entre os aeroportos e seus usuários.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 66 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xiii) Adesão compulsória ao Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota – SUCOTAP</p> <p>Art. 19. A ANAC poderá estabelecer, motivadamente e a qualquer tempo, a adesão compulsória de operador de aeródromo ao SUCOTAP.</p> <p>Comentário</p> <p>Tal hipótese apenas é admissível se o Operador não possuir sistema próprio ou caso seja constatado risco, contingência, grave impacto ao erário público, dentre outros fatores. Não estando estas situações descritas na norma, corre-se o risco de que se configure protecionismo por parte da ANAC em relação INFRAERO, em detrimento a outras propostas e sistemas. Desse modo, é necessário que as hipóteses estejam descritas de maneira detalhada na resolução, em observância aos princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência na Administração Pública.</p> <p>Ademais, sugere-se que a redação seja alterada no sentido de excluir da aplicação deste artigo os aeroportos regidos por contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a adesão compulsória ao SUCOTAP prevista na proposta de resolução tem como objetivo permitir ao Regulador ter a prerrogativa de, motivadamente, ao determinar a adesão ao SUCOTAP, resguardar o interesse público.</p> <p>Trata-se de medida extrema em face de grave ofensa às normas vigentes. As razões para tal podem ser diversas, desde o não recolhimento e repasse dos adicionais tarifários, bem como não cumprimento de forma recorrente das regras tarifárias</p>	

dispostas nesta Resolução que possam gerar danos significativos aos usuários. Adicionalmente, destaca-se que os Contratos de Concessão já preveem que a autorização para estabelecimento de sistema próprio de cobrança e arrecadação tarifária se dá em caráter precário.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 67 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xiv) Resilição do contrato e reembolso de tarifas</p> <p>Art. 21. As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas, antes do embarque, e recolhidas ao operador do aeródromo, sendo livre a negociação do ressarcimento do custo de arrecadação entre as partes.</p> <p>[...]</p> <p>§ 2º Os valores das tarifas de embarque, em caso de resilição do contrato, serão reembolsados integralmente aos passageiros pelas empresas aéreas.</p> <p>Comentário</p> <p>Deve-se destacar que este reembolso apenas é possível quando não ocorrido o embarque ou a conexão. A resilição do contrato pode se dar, tanto na esfera administrativa como por meio de ação judicial, posteriormente ao acesso e utilização da infraestrutura, o que não deve ensejar a devolução de tarifas. Sugere-se, portanto, que seja feita ressalva em relação à resilição posterior à utilização da infraestrutura, excluindo tais situações da previsão de reembolso de tarifas, o que poderá ser feito em novo parágrafo ou no próprio parágrafo 2º do art. 21.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece que em razão dos motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12º reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu pela exclusão dos §§ 1º e 2º do art. 20, os quais contém previsões já constantes da Resolução nº 400/2016/ANAC, em especial nos seus arts. 9º e 10, que versam sobre o direito dos passageiros, uma vez que a matéria está afeta àquela norma, e, ademais, para evitar a duplicidade de regras em instrumentos normativos da agência.</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 68 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xv) Auditoria, pelo operador do aeródromo, sobre as informações prestadas pelas empresas aéreas</p> <p>Art. 22. O operador do aeródromo, com vistas à correta arrecadação da tarifa de embarque e de conexão, poderá auditar as informações prestadas pela empresa aérea, para o que deverá ter acesso aos contratos de transporte e aos demais documentos de voo que deram origem àquelas informações.</p> <p>Comentário</p> <p>Cabe aqui solicitar esclarecimento sobre quem deverá ser penalizado em razão de eventuais irregularidades apuradas nesta auditoria. O art. 16 trata da possibilidade de que a ANAC solicite a realização de auditoria no sistema de arrecadação do aeródromo tarifador, hipótese em que o operador do aeródromo é quem será penalizado em razão de eventual irregularidade e, em consequência, responsável pelo pagamento da multa dela decorrente. Neste caso, como a previsão é de que o Aeroporto peça a realização de auditoria sobre as informações prestadas pela empresa aérea, será então a empresa aérea que será penalizada por irregularidades, bem como quem deverá pagar a multa?</p> <p>Por fim, tendo em vista possíveis fragilidades existentes nos relatórios e demais documentos que possam ser fornecidos pelas empresas aéreas para fins de tarifação de embarque e conexão, entendemos ser necessária a previsão, pelo art. 22, acerca da possibilidade de a administração aeroportuária realizar contagem dos passageiros embarcados em qualquer voo, tal como previsto anteriormente pela Portaria nº 602/2000, em seu art. 9º, VI.</p> <p>É essencial ainda que sejam definidos os valores das tarifas a título de embarque e conexão caso a empresa aérea não nos forneça os documentos solicitados e/ou em tempo hábil.</p>	

RESPOSTA DA ANAC:

A ANA agradece a contribuição e esclarece que o art. 22 será revogado. Em seu lugar será incluído dispositivo que tem como objetivo dar comando geral, em relação a todas as tarifas, quanto a prerrogativa dos operadores aeroportuários de checarem as informações recebidas para fins de tarifação. Destaca-se que a proposta está em consonância com a norma colocada em discussão na Audiência Pública nº 07/2016 que dispõe sobre a apresentação de informações relativas à movimentação aeroportuária.

Por fim, uniformiza-se que eventuais irregularidades por parte das empresas aéreas e demais usuárias deverão ser informadas à ANAC que poderá tomar as medidas administrativas cabíveis.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 69 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xvi) Manutenção, pelo prazo de 180 dias a contar da publicação da resolução, da adesão ao Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota – SUCOTAP.</p> <p>Art. 25. Pelo período de 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta norma, ficam mantidas a adesão ao SUCOTAP e a sistemática de envio das mensagens CONFACS à ANAC conforme disposto na Portaria n.º 306/GC-5, de 25 de março de 2003.</p> <p>[...]</p> <p>§ 1º Após este período, os aeroportos que se mantiverem conveniados ao SUCOTAP deverão enviar as mensagens CONFAC diretamente ao SUCOTAP, de acordo com requisitos a serem estabelecidos pela INFRAERO, bem como estarão sujeitos ao pagamento de percentual a título de remuneração de que trata o §2º do Art. 14 desta Resolução.</p> <p>Comentário</p> <p>O prazo previsto pelo caput deve ser alterado para, no mínimo, um ano, tendo em vista a necessidade de adaptação às novas formas de envio de informações à ANAC. Ademais, há grande complexidade envolvida no desenvolvimento ou aquisição de um sistema dessa natureza, devendo a ANAC considerar, ainda, o prazo necessário à homologação do sistema, a qual pode levar mais de 180 dias, se considerados os atuais processos da Agência para a aprovação de projetos, análise de reequilíbrios, metodologias de pesquisas, dentre outros.</p> <p>Ademais, em relação ao pagamento percentual a título de remuneração, previsto ao final do § 1º, torna-se a chamar atenção para a necessidade de que se adote o disposto no artigo 21 desta resolução, bem como no art. 10, § 1º da Resolução 350/2014 da ANAC, cujos termos são:</p>	

“As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas e recolhidas ao operador aeroportuário, sendo livre a negociação do ressarcimento do custo de arrecadação entre as partes.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, segundo §2º, art. 25, o prazo de 180 relativo à transição para nova sistemática poderá ser prorrogado a critério da ANAC. Portanto, não considera-se pertinente ampliar esse prazo para todos os aeroportos e usuários além do que já se encontra estabelecido na proposta.

Quanto ao disposto no §1º, a norma será alterada para indicar que se trata de ressarcimento de custos, conforme sugerido pela contribuição.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 70 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xvii) Esclarecimento sobre o conceito de voo de retorno</p> <p>[Redação original] Art. 26. A cobrança das tarifas aeroportuárias tratadas nesta Resolução deve observar as isenções tarifárias previstas em lei.</p> <p>[...]</p> <p>§ 1º Para fins de concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não considera-se voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino.</p> <p>Comentário</p> <p>Em situações em que o avião está no chão do aeroporto de origem, na iminência de partir para o aeroporto de destino, sabendo que o mesmo está fechado, não se trata de alternância de voo, mas de recomposição de malha, ou seja, solicitação de HOTRAN (Horário de Transporte), para que se possa pousar antes da decolagem. Tal esclarecimento deve ser feito no parágrafo em comento, a fim de que passe a existir com a seguinte redação:</p> <p>§ 1º Para fins de concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não considera-se voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa em rota ou em voo por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o exemplo fornecido na contribuição, caso tenha sido devidamente compreendido, trata-se de voos que tem a decolagem abortada, ainda em solo. Nesses casos, não há que se falar em voo de retorno, uma vez que não houve voo.</p> <p>Além disso, não restou clara a relação do parágrafo sugerido com o exemplo citado.</p>	

Cumprido destacar que, conforme motivos expostos no voto do Diretor-Relator do processo 00058.086312/2015-21, a Diretoria Colegiada da ANAC, por ocasião da 12ª reunião deliberativa, realizada em 13/06/2017, decidiu alterar o §1º do art. 23 (anteriormente art. 26), o qual passa a ter a seguinte redação:

Art. 23

§ 1º Para fins de concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não se considera voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa ao aeroporto de destino por motivos de ordem técnica ou meteorológica.

Conforme justificativa constante do voto do diretor-relator, *optou-se pela restrição das hipóteses em que se considera o voo para aeroporto de alternativa isento, com a exclusão da possibilidade para o aeroporto de alternativa ao aeroporto de destino, em razão de considerar que nesses casos não há retorno, mas prosseguimento.*

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 71 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xviii) Tarifa de embarque</p> <p>Art. 26. A cobrança das tarifas aeroportuárias tratadas nesta Resolução deve observar as isenções tarifárias previstas em lei.</p> <p>[...]</p> <p>§ 2º A tarifa de embarque não incide sobre os passageiros em caso de reembarque em aeroporto de alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino.</p> <p>Comentário</p> <p>O parágrafo em comento exige maior detalhamento, conforme descrição contida no Anexo I, no sentido de esclarecer que a tarifa de embarque tem como objetivo a remuneração do Aeroporto pela utilização, dos usuários, em relação às infraestruturas de (i) sala de embarque; (ii) ponte de embarque; (iii) sistema de esteiras para despacho de bagagem; (iii) carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens; (iv) ônibus para transporte de passageiros e (v) inspeção de segurança contra atos de interferência ilícita.</p> <p>Cabe ainda solicitar o seguinte esclarecimento sobre o § 2º: Caso o usuário acesse o aeroporto e utilize infraestrutura durante reembarque decorrente de questão técnica ou meteorológica, o operador aeroportuário não irá receber?</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o §2º, do art. 23, tem como objetivo esclarecer que o uso do aeroporto de alterativa por motivos relacionados ao aeroporto de destino, não ensejam a cobrança de nova tarifa de embarque do passageiro, independente do uso que se faça do aeroporto. Observe-se que, neste caso, o passageiro, ao adquirir a passagem, efetuou o pagamento da tarifa de embarque referente ao uso do aeroporto de origem, não estando o aeroporto de alternativa previsto em seu contrato de transporte. Nessa esteira, cumpre esclarecer que a</p>	

arrecadação da tarifa de embarque somente é devida com a efetivação do contrato de transporte, nos termos em que foi firmado entre passageiro e empresa aérea. Ressalte-se que há entre passageiro e aeroporto uma relação de consumo dependente da relação existente entre o passageiro e a empresa aérea, uma vez que não é viável a contratação daquele sem a desta. Assim, observe-se que, nos termos do art. 92 do Código Civil, “Principal é o bem que existe sobre si, abstrata ou concretamente; acessório, aquele cuja existência supõe a do principal”.

Adicionalmente, ressalte-se que, diante das situações descritas no §1º, a aplicação da tarifa de embarque restaria inviável uma vez que o passageiro estaria desembarcando para reembarcar em aeroporto de alternativa (que, nesse caso, se tornaria um aeroporto intermediário). Nessas condições, conceitualmente, o passageiro estaria em conexão.

Todavia, para sanar qualquer dúvida a respeito da aplicação das tarifas aeroportuárias nas situações de que trata o §1º do art. 23 (anteriormente art. 26), considerou-se pertinente prever o disposto no §2º do mesmo artigo.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 72 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xix) Não aplicação, aos Contratos de Concessão das 1ª e 2ª Rodadas de Leilões, das hipóteses de isenção tarifária previstas pela Lei nº 6.009/1973 ou pelas normas que a regulamentam</p> <p>Art. 26. A cobrança das tarifas aeroportuárias tratadas nesta Resolução deve observar as isenções tarifárias previstas em lei.</p> <p>[...]</p> <p>§ 3º Para fins de concessão da isenção prevista na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, em seu art. 7º, incisos I e V, alíneas g e f, respectivamente, consideram-se como convidados do Governo Brasileiro os representantes diplomáticos estrangeiros e respectivas famílias quando portadores de identidade diplomática e em atendimento à reciprocidade de tratamento.</p> <p>Comentário</p> <p>Sobre o tema das isenções, o professor Tércio Sampaio Ferraz Jr, em recente parecer à ANEAA sobre a aplicabilidade da Lei 6.009 de 1973 aos Concessionários afirma o seguinte:</p> <p>“Contudo, não se aplicam aos Contratos de Concessão das 1ª e 2ª Rodadas de Leilões as hipóteses de isenção tarifária previstas pela Lei nº 6.009/1973 ou pelas normas que a regulamentam. A um, por se tratar de legislação específica anterior, cuja incidência é vedada em função do § 1º do artigo 9º da Lei nº 8.987/1995; a dois, pois tais normas regulamentam o sistema Infraero, que é substancialmente diferente e inconfundível com o sistema tarifário aplicável às Concessões das 1ª e 2ª Rodadas de Leilões.”</p> <p>Desse modo, entendemos que a ANAC deve excetuar os Concessionários nesta Minuta quando se refere à Lei 6.009/1973, de modo a atender exclusivamente o constante do Anexo 4 dos Contratos de Concessão, que tratam das tarifas. Além disso, sugere-se que seja inserida, ao final do parágrafo, a expressão “conforme determina a legislação em vigor.”</p>	

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o disposto no §1º, art. 9º, da Lei de Concessões, visa indicar que a regulação tarifária relativa às concessões de serviço público não fica necessariamente vinculada a uma legislação específica anterior, permitindo que os contratos de concessão, ou normas supervenientes dos agentes reguladores, estabeleçam regras próprias. No entanto, tal possibilidade não impede a observância dos preceitos mais gerais estabelecidos em Lei anterior. Assim, tal dispositivo teve como objetivo permitir o estabelecimento de modelos regulatórios específicos aplicáveis às concessionárias de serviço público, notadamente no que se refere aos reajustes e revisões tarifárias. Nesse sentido, destaca-se, ainda, que os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária, à parte das regras de atualização das tarifas, determinam expressamente a observância das isenções estabelecidas em Lei e normativos vigentes. Portanto, não há o que se falar em não aplicação do disposto na Lei 6.009/73 às concessionárias de aeroportos, principalmente no que se refere às isenções tarifárias.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 73 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xx) Não incidência de tarifas de embarque sobre tripulantes e tripulantes extras</p> <p>[Redação atual] Art. 28. As tarifas de embarque não incidem sobre tripulantes e tripulantes extras.</p> <p>Comentário</p> <p>Tendo em vista que as isenções de tarifa pública apenas são possíveis mediante lei específica, é necessário que o art. 28 passe a existir com a seguinte redação:</p> <p>Art. 28. As tarifas de embarque não incidem sobre tripulantes e tripulantes extras, conforme determinado em Lei ou nos normativos da ANAC.</p> <p>Com efeito, é possível citar o exemplo da inclusão de isenções de tarifas em Acordos Coletivos firmados entre terceiros em que a concessionária não é parte. Usando o princípio da reciprocidade, poderão ser incluídas isenções de passagens aéreas nos Acordos Coletivos firmados pelos Concessionários, associados à ANEAA, para os funcionários dos aeroportos?</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em relação aos tripulantes e tripulantes-extras, não se trata de isenção, mas, sim, de claro caso de não incidência tarifária, pois não há base legal para cobrança, vez que a Lei nº 6.009/73 prevê sua incidência sobre o passageiro do transporte aéreo. O tripulante, por sua vez, não pode ser considerado passageiro, uma vez que não há relação contratual de prestação de serviço de transporte aéreo. Adicionalmente, destaca-se que a definição de tripulante e tripulante-extra resta determinada de forma clara na norma em discussão, não sendo possível a aplicação do conceito de não incidência a demais funcionários das empresas aéreas.</p> <p>Por fim, respondendo ao questionamento, não resta qualquer cabimento, sob hipótese de reciprocidade, para imposição, pela Agência, de não incidência da tarifa do transporte aéreo sobre funcionários dos aeroportos. Destaca-se que, enquanto as</p>	

tarifas aéreas são estabelecidas em regime de liberdade tarifária, as tarifas aeroportuárias são reguladas e tem seus limites estabelecidos pela regulamentação vigente e contratos de concessão. De outro modo, veja-se que em relação aos funcionários dos aeroportos não há qualquer razão para não incidência tarifária, diferentemente do que se verifica quanto aos tripulantes e tripulantes-extras.

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 74 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xxi) Ausência de cobrança tarifa de permanência em relação a aeronaves estacionadas em áreas arrendadas para oficinas homologadas pela ANAC</p> <p>Art. 29. As tarifas de permanência não incidem sobre as aeronaves estacionadas em áreas arrendadas para oficinas homologadas pela ANAC, enquanto perdurar o serviço de manutenção.</p> <p>Comentário</p> <p>Entendemos que este artigo deva estabelecer que o proprietário ou explorador da aeronave ou, ainda, a oficina homologada, deverá comprovar a realização do serviço e o tempo de duração e forma de comprovação, tendo em vista que (i) as áreas arrendadas para oficinas e homologadas pela ANAC são áreas particulares e a administração aeroportuária poderá não ter livre acesso e (ii) há a dificuldade em identificar se as aeronaves estão em serviço e quanto perdurou o serviço.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o art. 17 já permite ao operador aeroportuário determinar as regras quanto ao envio das informações necessárias para tarifação, o que compreende, naturalmente, o envio de informações para que se excetue a cobrança de determinada tarifa, como é o caso da tarifa de permanência quando se tratar de oficinas homologadas. Contudo, o artigo será alterado para abranger, além das empresas aéreas, demais proprietários ou exploradores de aeronaves</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 75 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xxii) Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC e do Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO</p> <p>Art. 31. O Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, instituído pela Lei 9.825, de 23 de agosto de 1999, e o Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO, instituído pela Lei 7.920, de 07 de setembro de 1989, deverão ser cobrados juntamente com as tarifas.</p> <p>Parágrafo único. Os procedimentos e critérios relativos ao recolhimento do Adicional do FNAC e do ATAERO deverão observar regulamentação específica.</p> <p>Comentário</p> <p>É necessário inserir, para além do recolhimento do FNAC e do ATAERO, o seu repasse, tendo em vista a necessidade de que também ele receba regulamentação específica, de modo que o parágrafo único fique da seguinte forma:</p> <p>Parágrafo único. Os procedimentos e critérios relativos ao recolhimento e repasse do Adicional do FNAC e do ATAERO deverão observar regulamentação específica.</p>	
RESPOSTA DA ANAC:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o artigo 31 será alterado para para refletir a extinção do ATAERO, em razão da aprovação da Medida Provisória nº 714/2016. Contudo, o parágrafo único será alterado para indicar que, no caso do Adicional do FNAC, deverão ser observados os critérios relativos ao recolhimento e repasse, conforme sugerido na contribuição.</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Organização: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA	
Contribuição em anexo:	
Contribuição nº: 76 (Sequencial)	Protocolo nº: 00058.042488/2016
<p>(xxiii) Necessidade de revogação da Portaria n. 219/GC-5/2001.</p> <p>Art. 32. Ficam revogados:</p> <p>I - Portaria nº 712/SIE, de 29 de outubro de 1999, publicada no Diário Oficial da União, Seção I, em 11 de novembro de 1999;</p> <p>II - Portaria nº 140/DGAC, de 29 de janeiro de 2003, publicada no Diário Oficial da União nº 23, de 31 de janeiro de 2003;</p> <p>III - Portaria nº 631/DGAC, de 28 de abril de 2003, publicada no Diário Oficial da União nº 83, Seção I, de 2 de maio de 2003;</p> <p>IV - Portaria nº 634/DGAC, de 28 de abril de 2003, publicada no Diário Oficial da União nº 83, Seção I, de 2 de maio de 2003;</p> <p>V - Portaria nº 905/DGAC, de 2 de setembro de 2005, publicada no Diário Oficial da União nº 171, Seção I, de 2 de setembro de 2005;</p> <p>VI - Portaria nº 440/SOP, de 30 de setembro de 1994, publicada no Diário Oficial da União, em 19 de outubro de 1994;</p> <p>VII - os seguintes itens da IAC 160/1003, aprovada pela Portaria DAC nº 1305/DGAC, de 19 de dezembro de 2005:</p> <p>a) Item 3.1 “Da Tarifa de Embarque” e respectivo Anexo; e</p> <p>b) Item 3.2 “Das Tarifas de Pouso e Permanência e das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota” somente no que tange às Tarifas de Pouso e Permanência.</p> <p>VIII - Resolução nº 8, de 13 de março de 2007, publicada no Diário Oficial da União de 29 de março de 2007, Seção 1, página 35;</p> <p>IX - Resolução nº 274, de 29 de maio de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 3 de junho de 2013, Seção 1, página 3; e</p>	

X - os arts. 10, 11 e 12 da Resolução nº 350, de 19 dezembro de 2014, publicada no Diário Oficial da União de 24 de dezembro de 2014, Seção 1, página 6.

Comentário

Faz-se necessária ainda a revogação da Portaria n. 219/GC-5/2001, que aprova critérios e fixa valores para a aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia, sobre cargas importadas e a serem exportadas ou em situações especiais, tendo em vista que as isenções podem vir previstas apenas em lei ou nos contratos de concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Portaria nº 219/2001, que regulamenta as tarifas de armazenagem e capatazia, não está no escopo da revisão e consolidação normativa discutida nesta Audiência Pública. Destaca-se que a revisão da citada Portaria requer discussão acerca das especificidades que envolvem as referidas tarifas. Nesse sentido, aproveita-se para informar que faz parte da Agenda Regulatória, sob tema 42, a discussão a respeito da estrutura tarifária aplicável às atividades de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada.