

Quadro comparativo das alterações propostas

Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
Inexistente	“Art. 2º XVI-A - operador aéreo: pessoa física ou jurídica operando aeronave que realize serviços aéreos privados ou especializados.” (NR)	Inclusão da definição de termo específico utilizado na resolução.
“Art. 2º XVIII - passageiro quilômetro transportado pago (RPK): soma dos produtos obtidos ao multiplicar-se a quantidade de passageiros pagantes transportados em cada etapa de voo pela distância em quilômetros da etapa;”	“Art. 2º XVIII - publicação de dados sobre operações aéreas (PDO): informações sobre todas as operações aéreas realizadas e canceladas no aeroporto coordenado disponibilizadas pelo administrador aeroportuário para fins de monitoramento de <i>slots</i> .” (NR)	Alteração de redação em termo não aplicável a este regulamento para inclusão da definição de publicação de dados sobre operações aéreas (PDO).
“Art. 9º § 1º O Comando da Aeronáutica - COMAER informará à ANAC a declaração de capacidade do aeroporto coordenado, relativamente ao componente pista, observando os prazos estabelecidos no calendário de atividades.”	“Art. 9º § 1º O responsável pelo serviço de navegação aérea informará à ANAC a declaração de capacidade do aeroporto coordenado, relativamente ao componente pista, observando os prazos estabelecidos no calendário de atividades.” (NR)	Alteração no uso de nomes próprios para o uso de nomenclatura comum ao responsável pela atividade.
“Art. 28. Parágrafo único. Nessa etapa serão admitidos novos pedidos ou alterações de <i>slots</i> (incluindo séries de <i>slots</i>), sem que se altere a base de referência (BDR) constituída na primeira etapa de coordenação.”	“Art. 28. § 1º Nessa etapa serão admitidos novos pedidos ou alterações de <i>slots</i> , incluindo séries de <i>slots</i> .” (NR)	Adequação de redação para possibilitar alteração da base de referência (BDR).

Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
Inexistente	<p>“Art. 28. § 2º Caso seja comprovado tecnicamente o benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária, a ANAC poderá alterar a base de referência (BDR) constituída na primeira etapa de coordenação.” (NR)</p>	Inclusão de parágrafo com o critério para alteração da base de referência (BDR).
Inexistente	<p>“Art. 33. V - não remuneradas, em benefício exclusivo da empresa de transporte aéreo, quando previamente acordadas com os responsáveis pelo serviço navegação aérea e pela administração de infraestrutura aeroportuária” (NR)</p>	Inclusão de dispositivos para a caracterização do traslado de aeronaves sem fins comerciais (<i>ferry flight</i>), baseado na definição exposta pela OACI no <i>Doc. 9626, Manual on the Regulation of International Air Transport, Second Edition, 2014.</i>
Inexistente	<p>“Art. 33. Parágrafo único. Para o fim previsto no inciso V do caput, não se enquadram as operações aéreas que, em etapa de voo imediatamente anterior ou posterior, realizem de forma programada serviço de transporte aéreo.” (NR)</p>	
Inexistente	<p>“Art. 38. III - as publicações de dados sobre operações aéreas (PDO) para apuração dos índices de regularidade e pontualidade da série de <i>slots</i> disponibilizados pelo administrador do aeroporto.” (NR)</p>	Inclusão de dispositivo para uso de informações sobre todas as operações aéreas prestadas pelo administrador aeroportuário para fins de monitoramento de <i>slots</i> .

Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
<p>“Art. 39. O índice de regularidade da série de <i>slots</i> (IRs) é obtido pela divisão do número de operações realizadas pelo número de operações alocadas na base de referencia (BDR) daquela série de <i>slots</i>.”</p>	<p>“Art. 39. O índice de regularidade da série de <i>slots</i> (IRs) é obtido pela divisão do número de operações realizadas pelo número de operações alocadas na base de referencia (BDR) daquela série de <i>slots</i>, descontados os <i>slots</i> devolvidos até a data limite para devolução de <i>slots</i> (SRD).” (NR)</p>	<p>Adequação de redação para esclarecer o modo de cálculo do índice.</p>
<p>“Art. 42. § 2º Operações realizadas com desvio igual ou maior que 120 (cento e vinte) minutos do horário alocado serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade.”</p>	<p>“Art. 42. § 2º Operações realizadas com desvio maior que 120 (cento e vinte) minutos do horário alocado na base de <i>slots</i> vigentes serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade.” (NR)</p>	<p>Alteração de redação para estabelecer o desvio máximo em até 120 minutos, fixado hoje em 119 minutos, bem como para deixar expresso qual das bases de <i>slots</i> é utilizada no monitoramento.</p>
<p>“Art. 42. § 3º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC.</p>	<p>“Art. 42. § 3º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC.</p>	<p>Revogação de parágrafo para inclusão de artigo específico que estabelece os critérios para o abono da penalização de operações aéreas por segregação de responsabilidades entre os entes que compõe a cadeia do transporte aéreo.</p>

Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
Inexistente	<p>“Art. 42-A. No cálculo dos índices de pontualidade e regularidade, serão desconsiderados desvios de horários programados ou cancelamentos decorrentes de situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, desde que informadas conforme os procedimentos da portaria específica estabelecida pelo art. 3º, § 2º, desta Resolução.</p> <p>§ 1º Consideram-se ocorrências fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo os desvios dos horários programados ou cancelamentos motivados por condições climáticas adversas, por ação ou omissão do operador do aeroporto, por medida estabelecida pelo responsável pelo serviço de navegação aérea, ou por anormalidade na atividade de outros órgãos ou entidades públicas, desde que diretamente relacionadas com a prestação do serviço de transporte aéreo.</p> <p>§ 2º Não são considerados fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo os desvios dos horários programados ou cancelamentos causados por ação ou omissão de seus empregados ou de seus prestadores de serviço, por indisponibilidade de tripulação, de aeronave, de equipamentos, de sistemas, ou outros elementos intrínsecos à prestação do serviço de transporte aéreo.” (NR)</p>	<p>Inclusão de artigo que estabelece os critérios para o abono da penalização de operações aéreas por segregação de responsabilidades entre os entes que compõe a cadeia do transporte aéreo.</p>

Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
<p>“Art. 43. III - perda da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos;”</p>	<p>“Art. 43. III - perda da outorga para a exploração de serviços aéreos;” (NR)</p>	<p>Adequação de redação</p>
<p>Inexistente</p>	<p>“Art. 43. V - caso se verifique mau uso intencional do(s) <i>slot</i>(s) alocado(s).” (NR)</p>	
<p>Inexistente</p>	<p>“Art. 43. § 3º Caracteriza-se o mau uso intencional do <i>slot</i> a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. § 4º Não obstante o disposto do parágrafo anterior, ressalvado o disposto no art. 42-A, § 1º, desta Resolução, também caracteriza-se mau uso intencional do <i>slot</i> a empresa de transporte aéreo, deliberadamente, realizar operação aérea em horário consistentemente diferente do <i>slot</i> alocado, realizar operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i>, manter alocado <i>slot</i> que não pretende operar ou solicitar alocação de <i>slot</i> para uma operação diferente da planejada.” (NR)</p>	<p>Inclusão de dispositivos para o devido enquadramento de ocorrências consideradas mau uso intencional do <i>slot</i> as quais existe a possibilidade de perda do direito histórico e/ou aplicação de sanções com base em regulamentos locais e/ou legislação nacional, observadas as melhores práticas internacionais sobre <i>slots</i> dispostas na 8ª edição de Diretrizes Mundiais para <i>Slots</i> (WGS), item 8.9.</p>
<p>“Art. 44. II - perda ou suspensão da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos;”</p>	<p>“Art. 44. II - perda ou suspensão da outorga para a exploração de serviços aéreos;” (NR)</p>	<p>Adequação de redação.</p>

Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
Inexistente	<p>“CAPÍTULO VI-A DA PUBLICAÇÃO DOS DADOS SOBRE OPERAÇÕES AÉREAS EM AEROPORTOS COORDENADOS</p> <p>Art. 44-A. O operador do aeroporto é responsável pela publicação de dados sobre operações aéreas (PDO), conforme procedimentos estabelecidos pela ANAC.</p> <p>§ 1º Os procedimentos e prazos relativos à publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) estão dispostos na portaria específica estabelecida pelo art. 3º, § 2º, desta Resolução.</p> <p>§ 2º Caso seja necessário, para fins do monitoramento de <i>slots</i>, poderão ser utilizadas subsidiariamente informações disponibilizadas em outras bases de dados da ANAC, de outro operador aeroportuário, do responsável pelo serviço de navegação aérea ou de outros órgãos e entidades públicas.</p> <p>§ 3º Na elaboração da publicação de dados sobre operações aéreas (PDO), o operador aeroportuário poderá utilizar informações prestadas por empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos, buscando melhorar a sua eficiência operacional.” (NR)</p>	<p>Inclusão de dispositivos para uso de informações sobre todas as operações aéreas prestadas pelo administrador aeroportuário para fins de monitoramento de <i>slots</i>.</p>

Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
“CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES”	“CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES” (NR)	Adequação de redação
“Art. 45. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo deixar de realizar a operação aérea correspondente a um <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.”	“Art. 45. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo deixar de realizar deliberadamente a operação aérea correspondente ao <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.” (NR)	Adequação de redação com a introdução do termo “deliberadamente” para o devido enquadramento de ocorrências de mau uso intencional do <i>slot</i> , no caso, quando há a reserva da infraestrutura aeroportuária sem que exista a intenção de operar.
“Art. 45. § 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação cujo <i>slot</i> ou série de <i>slots</i> tenham sido devolvidos com menos de 3 (três) horas de antecedência da operação.”	“Art. 45. § 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação cujo <i>slot</i> ou série de <i>slots</i> tenham sido devolvidos com menos de 3 (três) horas de antecedência da operação. ”	Revogação de parágrafo devido à adequação de redação no caput do artigo correspondente. Desse modo, não se aplica critério temporal para classificar o mau uso intencional.
“Art. 46. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo operar deliberadamente em desacordo com as características dos <i>slots</i> alocados na base de <i>slots</i> vigentes.”	“Art. 46. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo realizar operação aérea deliberadamente em desacordo com as características do <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.” (NR)	Adequação de redação para deixar claro o objeto de fiscalização.
“Art. 46. § 1º Para os fins previstos no caput, serão consideradas apenas as operações aéreas realizadas com categorias de equipamento ou horários consistentemente diferentes da alocação do <i>slot</i> .”	“Art. 46. § 1º Para os fins previstos no caput, será considerada a operação aérea realizada com categoria de equipamento ou horário consistentemente diferentes do <i>slot</i> alocado.” (NR)	

Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
“Art. 47. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo realizar operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.”	“Art. 47. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo realizar deliberadamente operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.” (NR)	Adequação de redação com a introdução do termo “deliberadamente” para o devido enquadramento de ocorrências de mau uso intencional do <i>slot</i> , no caso, quando há realização intencional de operação aérea à revelia da regulamentação vigente.
Inexistente	“Art. 47-A. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto coordenado, o descumprimento às obrigações elencadas neste Título.” (NR)	Inclusão de artigo que estabelece como infração o descumprimento às obrigações estabelecidas ao operador do aeroporto coordenado nesse regulamento.
“Art. 48. As infrações previstas neste Capítulo aplicam-se independentemente da perda dos <i>slots</i> em decorrência do monitoramento.”	“Art. 48. As sanções administrativas previstas neste Capítulo aplicam-se independentemente da perda dos <i>slots</i> decorrentes do monitoramento.” (NR)	Adequação de redação.
Inexistente	“Art. 48. Parágrafo único. Para o fim do disposto no caput são aplicáveis os valores de multas em reais (R\$), com seus respectivos atenuantes e agravantes, dispostos nas tabelas constantes do Anexo desta Resolução.” (NR)	Inclusão de dispositivo correlato ao Anexo inserido à Resolução.
Inexistente	“Art. 50-A. O monitoramento da utilização dos <i>slots</i> alocados em cada temporada por meio da publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) e dos critérios para o abono de operações aéreas estabelecidos por esta Resolução iniciar-se-á a partir da temporada de Verão 2018.” (NR)	Inclusão de disposição transitória para estabelecer a vigência do monitoramento de <i>slots</i> com dados do aeroporto sob as novas regras de abono.

Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
<p>“Art. 53. Parágrafo único. Caberá a ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto como coordenado.”</p>	<p>“Art. 53. Parágrafo único. Caberá a ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto como aeroporto de interesse.” (NR)</p>	<p>Alteração de redação para correção do tipo de aeroporto “aeroporto de interesse” conexo ao Título II</p>
<p>“Art. 54. II - proceder a alocação respeitando as etapas previstas no art. 11, inciso II, facultado a participação nas etapas previstas nas alíneas E e G;”</p>	<p>“Art. 54. II - proceder a alocação respeitando as etapas previstas no art. 11, inciso II, desta Resolução, facultada a participação nas etapas previstas nas alíneas A, B, E e G do referido inciso;” (NR)</p>	<p>Alteração de redação para a devida classificação de etapas obrigatórias ao aeroporto de interesse. Dado que as etapas A (SHL) e B (AHD) são pertinentes ao aeroporto coordenado.</p>
<p>“Art. 54. § 1º Durante a etapa de alocação inicial os administradores dos aeroportos de interesse devem alocar prioritariamente os voos solicitados pelas empresas aéreas que constavam na base de referência da temporada equivalente anterior.”</p>	<p>“Art. 54. § 1º Durante a etapa de alocação inicial os administradores dos aeroportos de interesse devem alocar prioritariamente os voos solicitados pelas empresas aéreas que constavam na base de referência da temporada equivalente anterior, caso o operador do aeroporto decida por utilizar uma base de referência.” (NR)</p>	<p>Alteração de redação para deixar expreso quando há possibilidade de uso de base de referência na etapa de alocação inicial.</p>
<p>Inexistente</p>	<p>“Art. 54. § 4º Os operadores aéreos e empresas aéreas que operarem deliberadamente em desacordo com as características das alocações de horários de voos no aeroporto de interesse poderão receber uma menor prioridade na etapa de alocação inicial da temporada subsequente, desde que previamente informados.” (NR)</p>	<p>Inclusão de dispositivo que faculta à introdução de critério de priorização de <i>slots</i> na alocação inicial, atualmente incorporado às melhores práticas internacionais (WSG).</p>

Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
<p>“Art. 57. As empresas de transporte aéreo que operem ou pretendam operar em um aeroporto de interesse deverão submeter suas programações conforme disposto em Portaria que trata o art. 55 desta Resolução.”</p>	<p>“Art. 57. As empresas de transporte aéreo ou os operadores aéreos que operem ou pretendam operar em um aeroporto de interesse deverão submeter suas programações conforme disposto na portaria de que trata o art. 55 desta Resolução.” (NR)</p>	<p>Adequação de redação.</p>
<p>Inexistente</p>	<p>“Art. 59. Parágrafo único. Para o fim do disposto no caput aplica-se como sanção administrativa os valores de multas em reais (R\$), com seus respectivos atenuantes e agravantes, dispostos na tabela constante do Anexo desta Resolução.”</p>	<p>Inclusão de dispositivo correlato ao Anexo inserido à Resolução.</p>

Texto em vigor	Texto proposto					Justificativa da alteração	
Inexistente	I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO OPERADOR AÉREO Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados - <i>slots</i>					Inclusão de tabelas, na forma de Anexo à Resolução, e consequente revogação das tabelas correspondentes na Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008.	
	COD				P. FÍSICA		
	DOS	1. O operador aéreo deixar de realizar deliberadamente a operação aérea correspondente ao <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	7.000	14.000	21.000		
	ODS	2. O operador aéreo operar deliberadamente em desacordo com as características do <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	31.500	42.000		
	NOS	3. O operador aéreo realizar deliberadamente operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	42.000	63.000		
	II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados – <i>slots</i>						
	COD				P. FÍSICA		
	DOS	1. O operador aéreo deixar de realizar deliberadamente a operação aérea correspondente ao <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	12.000	21.000	30.000		
	ODS	2. O operador aéreo operar deliberadamente em desacordo com as características do <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	24.000	42.000	60.000		
	NOS	3. O operador aéreo realizar deliberadamente operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	36.000	63.000	90.000		
	III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO AEROPORTO Aeroporto Coordenado ou Aeroporto de Interesse						
	COD				P. FÍSICA		
	OCD	1. O operador do aeroporto coordenado descumprir suas obrigações elencadas no Título I da Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014	30.000	52.500	75.000		
OIN	2. O operador do aeroporto de interesse descumprir suas obrigações elencadas no Título II da Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014	30.000	52.500	75.000			