



VOTO

PROCESSO: 00058.031197/2018-09

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE ACOMPANHAMENTO DE SERVIÇOS AÉREOS - SAS

RELATOR: RICARDO BEZERRA

1. FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de criação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC), em seu art. 2º, dispõe que compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

1.2. Em relação à substituição, revisão ou revogação da regulamentação anterior à criação da Agência foi expressamente estabelecido no art. 47 do referido diploma legal o seguinte:

Art. 47. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:

I – os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC, sendo que as concessões, permissões e autorizações pertinentes a prestação de serviços aéreos e a exploração de áreas e instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras, enquanto não for editada nova regulamentação; (grifei).

1.3. No âmbito da ANAC, a competência para a edição de atos normativos é da Diretoria Colegiada, nos termos do inciso V do art. 11 da Lei nº 11.182/2005 e do inciso VIII do art. 24 do Regulamento da ANAC, anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, bem como no inciso VIII, do art. 9º do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016).

1.4. No escopo do Regimento Interno da ANAC tem-se ainda:

Art. 32. À Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos compete:

I - submeter à Diretoria:

a) **projetos de atos normativos relativos à exploração de serviços aéreos públicos**, inclusive no que se refere a direitos e deveres dos usuários de serviços de transporte aéreo público e condições de acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo, observadas as atribuições da SFI;

1.5. Tem-se nesse contexto que o presente processo trata da proposta de revogação da Instrução de Aviação Civil - IAC nº 1502-0699, aprovada pela Portaria nº 366/DGAC, de 8 de junho de 1999, que *estabelece procedimentos com vistas à avaliação da regularidade, da pontualidade e da eficiência operacional das empresas brasileiras de transporte aéreo regular.*

1.6. Observando os dispositivos antes mencionados, os quais dispõem sobre a competência da Diretoria para exercer o poder normativo no âmbito da Agência e que a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS detém, no rol de suas atribuições, a prerrogativa em submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos referentes à exploração de serviços aéreos públicos, conclui-se, portanto, que estão atendidos os requisitos de competência referente ao assunto em tela para deliberação pela Diretoria Colegiada da ANAC.

2. ANÁLISE

2.1. A IAC 1502 estabelece procedimentos com vistas ao cálculo dos índices de regularidade, de pontualidade e de eficiência operacional das empresas brasileiras de transporte aéreo regular. Compete

atualmente a Gerencia Técnica de Monitoramento de Serviços Aéreos (GTMS/GOPE) a elaboração e análise dos índices estipulados na referida IAC, subdivididos por empresa e aeroporto, dentre outros. Tais índices usam dados do Boletim de Alteração de Voo - BAV, regulamentado pela IAC 1504, nos quais as empresas de transporte aéreo regular reportam as alterações (antecipações, atrasos e cancelamentos) em seus serviços de transporte aéreo público regulares registrados no Sistema de Registros de Operações de Serviços Aéreos (SIROS) e suas respectivas justificativas e as inclusões de voos não previstos no SIROS.

2.2. A IAC que se pretende revogar, como pode ser observado em seu texto, trata apenas de procedimentos de cálculo. Ela contém essencialmente itens que tratam de procedimentos internos para o cálculo de índices de desempenho de serviços aéreos, que seriam utilizados por outras IAC's que já foram revogadas.

2.3. Adicionalmente, a Resolução nº 218, de 28 de fevereiro de 2012, já regula a divulgação das informações sobre atrasos e cancelamentos de voos do transporte aéreo público regular doméstico e internacional de passageiros no Brasil, operados por empresas brasileiras e estrangeiras, que devem ser prestadas diretamente para os passageiros. Por este motivo, também, entende-se que a publicação dos índices na forma estabelecida pela IAC 1502 também estaria superada.

2.4. A exemplo, há no item 7.1 da IAC em discussão a previsão de divulgação mensal dos índices de Regularidade e Pontualidade e de Eficiência Operacional, via INTERNET, e distribuídos a todas as empresas brasileiras de transporte aéreo regular, por intermédio da Comissão de Linhas Aéreas (CLA). Conforme esclarecido pela área técnica, referida Comissão já foi extinta com a revogação das IAC's e Portarias relacionadas ao HOTRAN. Tal divulgação hoje é perfeitamente substituída pela publicação mensal dos percentuais de atrasos e cancelamentos no sítio eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/percentuais-de-atrasos-e-cancelamentos>, nos termos da já citada Resolução nº 218, de 28 de fevereiro de 2012.

2.5. Por outro lado, no sentido de proteção e defesa do consumidor, a ação de garantia da informação de atrasos e cancelamentos ocorridos já está contemplada pela Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo, com a garantia de informação diretamente da empresa aérea aos passageiros, por escrito e mediante solicitação.

2.6. Ressalte-se que a IAC 1502 era usada como elemento subsidiário de outras outras normas do então Departamento de Aviação Civil (DAC), que foram revogadas com a publicação da Resolução nº 440, de 9 de agosto de 2017, que estabelece as regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo.

2.7. A área técnica destaca, ainda, que a IAC 1502 apresenta outros problemas/deficiências, tais como:

I - É direcionada somente a empresas brasileiras de transporte aéreo regular, não podendo ser aplicada a empresas estrangeiras ou a empresas de táxi aéreo que realizam Ligações Aéreas Sistemáticas (LAS);

II - A maneira como os índices são calculados atualmente podem apresentar resultados enviesados, uma vez que consideram as etapas canceladas não penalizáveis como etapas realizadas, para fins de regularidade, e as etapas não pontuais não penalizáveis como etapas pontuais;

III - Os índices podem gerar dificuldades de compreensão por parte dos passageiros e prejudicar a avaliação da real condição operacional do setor, uma vez que são abonadas as alterações de horários ocasionados por condições meteorológicas adversas ou restrições operacionais dos aeroportos;

IV - As definições trazidas pela norma não são as mais adequadas, visto que não contempla antecipações e atrasos na chegada do voo, proporcionando distorções às análises e divulgações à essa incorreção metodológica;

V - Não enumera uma aplicação do índice num contexto de monitoramento de serviços de transporte aéreo público, em que seja possibilitada ações da Agência. Vale destacar que algumas normas, como a Portaria nº 569/GC5/2000, que foi declarada inaplicável pela Resolução 440/2017, usavam critérios de índice de regularidade para cancelar a autorização de um HOTRAN doméstico;

VI - Os índices foram estabelecidos para que os regulados e a sociedade saibam como eles são calculados e para que não haja entendimento diversos destes índices, o que, na ótica regulatória vigente, pode ser estabelecido por outros instrumentos normativos, como Portaria, por exemplo. Entende-se, no entanto, que também deva haver um objetivo regulatório definido.

2.8. Por estes motivos, a opção recomendada é a revogação, visto que os objetivos desta norma (publicação de índices e definição de intervalos de atrasos e antecipações) são alcançados por meio da Resolução nº 218, de 2012, que estabelece procedimentos para divulgação de percentuais de atrasos e cancelamentos de serviços de transporte aéreo público regular de passageiros. A citada Resolução cumpre o papel de informação ao usuário, apresentando vantagens pela construção moderna de conceitos, pela demonstração clara de metodologia de cálculo dos percentuais, além de estabelecer sanções em caso de sua não publicação, ou de sua não atualização mensal pelas empresas aéreas ou seus prepostos, endereçando a questão de divulgação de informação de uma forma mais completa do que a IAC 1502.

2.9. Assim sendo, não se verifica prejuízo na proposta apresentada pela área técnica de revogação da IAC nº 1502-0699, aliás, a sua supressão estará em total consonância com o estabelecido nos itens II e V do artigo 3º da Instrução Normativa nº 107, de 21 de outubro de 2016[i], além de cumprir a orientação contida no inciso I, do art. 47, da Lei de Criação da ANAC.

3. RAZÕES DO VOTO

3.1. Ante o exposto, à vista dos documentos constantes dos autos, em especial a manifestação da área técnica contida na NOTA TÉCNICA Nº 32/2018/GTMS/GOPE/SAS (Doc. 2167838), bem como em face do posicionamento exarado pela Procuradoria desta Agência, por meio do Parecer nº 157/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 3369068), que analisou os aspectos jurídicos da proposta, **VOTO FAVORAVELMENTE** a revogação da Instrução de Aviação Civil nº 1502-0699 e da Portaria nº 366/DGAC, de 8 de junho de 1999, que aprovou a mencionada IAC, conforme minuta de Resolução contida nos autos (Doc. 3411048).

É como voto.

RICARDO BEZERRA

Diretor - Relator

[i] Art. 3º São diretrizes gerais para a elaboração de ato normativo finalístico na ANAC: II - a imposição do menor volume de regras necessário e V - a clareza, a consistência, a abrangência e a disponibilidade adequadas dos normativos, considerando-se o ponto de vista dos regulados impactados.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor**, em 05/11/2019, às 15:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3505560** e o código CRC **2BA581C2**.