

PORTARIA ANAC Nº 2959/SRE/SIA, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2014.

Dispõe sobre regras e diretrizes metodológicas para a obtenção dos indicadores de Serviços diretos, Disponibilidade de equipamentos, Instalações do lado ar e Sistema de Pistas que serão aplicadas no ano de 2015 pelas Concessionárias dos Aeroportos Internacionais de Confins e do Galeão.

OS SUPERINTENDENTES DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO E DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA, no uso das atribuições que lhes conferem respectivamente os art. 39, inciso XLIII, e 41, inciso XLIV, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, e tendo em vista o disposto no Capítulo XII e Apêndices relacionados do Anexo II do Contrato de Concessão dos Aeroportos Internacionais de Confins e do Galeão,

RESOLVEM:

Art. 1º Estabelecer regras e diretrizes metodológicas para obtenção dos indicadores de Serviços diretos, Disponibilidade de equipamentos, Instalações do lado ar e Sistema de Pistas a serem aplicadas para o ano de 2015.

Art. 2º As regras e diretrizes para obtenção dos indicadores de Serviços diretos, Disponibilidade de equipamentos, Instalações do lado ar e Sistema de Pistas, bem como demais orientações adicionais, encontram-se detalhadas no Anexo I desta Portaria.

Art. 3º A Concessionária deverá apresentar à ANAC, até o 25º (vigésimo quinto) dia do mês subsequente ao mês de coleta dos dados, um relatório com os dados coletados em cada mês para os indicadores de Serviços diretos, Disponibilidade de equipamentos, Instalações do lado ar e Sistema de Pistas.

§ 1º O relatório mencionado no *caput* deverá ser enviado em planilha eletrônica (.xls), conforme modelo do Anexo II desta Portaria.

§ 2º O relatório mencionado no *caput* deverá ser encaminhado mensalmente à ANAC para o e-mail facilitacao@anac.gov.br e protocolado em mídia digital até o 25º (vigésimo quinto) dia do mês subsequente ao da realização da coleta de dados.

Art. 4º Nos termos do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá apresentar à ANAC, até 31 de dezembro de 2014, o planejamento anual de manutenções para o ano de 2015.

Parágrafo único. A Concessionária deverá submeter novamente o planejamento anual de manutenções à ANAC sempre que novos equipamentos não listados nos planos anteriores entrarem em operação no aeroporto.

Art. 5º A ANAC poderá, a qualquer tempo, divulgar as informações relativas aos indicadores de Serviços diretos, Disponibilidade de equipamentos, Instalações do lado ar e Sistema de Pistas.

Art. 6º Caberá à ANAC, a seu critério, realizar validações das remessas de dados enviadas pelas Concessionárias.

Parágrafo único. O procedimento de validação poderá resultar na impugnação de dados coletados, sem prejuízo de medidas sancionatórias pertinentes.

Art. 7º A Concessionária deverá protocolar junto à ANAC parecer de empresa técnica especializada de auditoria independente, em até 30 (trinta) dias após o encerramento de cada trimestre, conforme disposto no Capítulo VII do Contrato de Concessão.

Parágrafo único. O parecer de empresa especializada de auditoria deverá conter, além das informações típicas, os resultados preliminares dos indicadores para o período analisado e a aderência da pesquisa às normas legais e regulamentares aplicáveis.

Art. 8º Casos omissos serão resolvidos pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado - SRE e pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA.

Art. 9º Os Anexos desta Portaria encontram-se publicados no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp) e igualmente disponíveis em sua página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 10. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação e terá validade até 31 de dezembro de 2015.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado

FABIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI

Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária

ANEXO I À PORTARIA ANAC Nº 2959/SRE/SIA, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2014.

REGRAS E DIRETRIZES METODOLÓGICAS PARA OBTENÇÃO DOS INDICADORES DE SERVIÇOS DIRETOS, DISPONIBILIDADE DE EQUIPAMENTOS, INSTALAÇÕES DO LADO AR E SISTEMA DE PISTAS

1. Indicadores de Serviços Diretos

1.1 Tempo na fila de inspeção de segurança

1.1.1 O indicador *Tempo na Fila de Inspeção de Segurança* será medido em todas as áreas de acesso de passageiros contendo canais de inspeção de segurança, e será contado a partir do primeiro momento no qual o passageiro para na fila aguardando seu atendimento até o momento em que o mesmo deposita seus objetos na esteira do raio-x, ou o momento em que o passageiro atravessa o pórtico detector de metais, o que ocorrer primeiro. Caso ocorra a formação de fila previamente ao ingresso na área especificamente destinada à formação de filas nos canais de inspeção de segurança (por exemplo, nos pontos de conferência/leitura do código de barras dos cartões de embarque), o tempo na fila de inspeção de segurança será contado a partir da chegada do passageiro à primeira fila.

1.1.2 A cada 1 (uma) hora, deverá ser medido o tempo de espera na fila para inspeção do primeiro passageiro que entrar na área de formação de fila, respeitados os horários delimitados para a pesquisa em cada aeroporto.

1.1.3 O primeiro horário de medição será às 06h00, e o último horário de medição será às 23h00.

1.1.4 Caso haja áreas de acesso que não operem durante todo o período compreendido entre 06h00 e 23h00, a Concessionária deverá informar à ANAC quais são os seus horários de funcionamento e realizar a medição apenas quando o acesso estiver em funcionamento. Nesta situação, deverá ser medido o tempo para o primeiro passageiro a entrar na fila após a abertura da área de acesso, independente do horário de abertura (ex.: se o portão de acesso é aberto às 9h20, deverá ser medido o primeiro passageiro a entrar na fila após esse horário, e a medição seguinte será às 10h00 caso a área de acesso ainda esteja aberta).

1.1.5 A Concessionária poderá optar pela coleta automatizada dos tempos em fila de inspeção de segurança.

1.1.6 Os dados das medições de tempo na fila de inspeção de segurança serão utilizados para a obtenção do percentual anual de passageiros que aguardaram mais de 5 minutos e mais de 15 minutos, conforme definido no PEA.

1.1.7 A utilização de métodos simultâneos e complementares ou a alteração da forma de coleta deste indicador deverá ser submetida pela Concessionária à aprovação prévia da ANAC.

1.2 Tempo de Atendimento a Passageiros com Necessidades de Assistência Especial (PNAE)

1.2.1 Para o indicador *Tempo de Atendimento a Passageiros com Necessidades de Assistência Especial (PNAE)* será avaliado o tempo para disponibilização do equipamento de ascenso e descenso para embarque e desembarque em aeronaves.

1.2.2 Deverá ser mensurado o tempo de atendimento para todas as operações de embarque e desembarque em que forem solicitados os equipamentos de ascenso e descenso para o operador aeroportuário, fazendo-se a distinção entre as informações sobre o tempo de atendimento nos casos em que o operador aéreo tenha prestado as informações previstas no art. 21 da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013 e os casos em que essas informações não tenham sido prestadas.

1.2.3 Para efeitos de medição deste indicador em operações de embarque, o tempo de atendimento é definido:

- a. como o tempo entre a chegada do PNAE na posição de espera designada pelo Concessionário no aeroporto e o momento em que o equipamento de ascenso e descenso esteja disponível nesta posição para o transporte e embarque do PNAE na aeronave, no caso de utilização de veículo com plataforma elevatória tipo “ambulift”. Caso o PNAE se apresente na posição designada antes do início do embarque (dado pela leitura do bilhete do primeiro passageiro no portão de embarque), a tempo inicial será dado pelo momento de leitura do bilhete do primeiro passageiro no embarque; ou
- b. como o tempo entre a chegada do PNAE na base da escada de embarque na aeronave e o momento em que o equipamento de ascenso e descenso esteja disponível nesta posição, no caso da utilização de cadeira mecanizada ou outro dispositivo equivalente.

1.2.4 Para efeitos de medição deste indicador em operações de desembarque, o tempo de atendimento é definido como o tempo entre o calço da aeronave e o momento em que o equipamento de ascenso e descenso esteja disponível na posição em que a aeronave está estacionada.

1.2.5 O tempo de atendimento em ponte de embarque deverá ser contabilizado e considerado igual a zero para os atendimentos ao PNAE em que a empresa aérea solicitar atendimento ao operador aeroportuário conforme definido no art. 21 da Resolução ANAC nº 280, de 2013.

1.2.6 A partir das medições de tempo de atendimento serão calculados, anualmente, indicadores de tempo de atendimento em operações de embarque e desembarque, com e sem prestação de informações previstas no art. 21 da Resolução ANAC nº 280, de 2013, separadamente, calculados pela média aritmética das medições.

1.3 Número de Eventos Graves Relatados

1.3.1 Para o indicador *Número de Eventos Graves Relatados* deverão ser contabilizados os seguintes eventos, que ocorrerem dentro do sítio aeroportuário, envolvendo os usuários do aeroporto:

- a. furtos;
- b. roubos; e
- c. outros crimes graves.

1.3.2 Os registros destes eventos devem ser obtidos junto à Secretaria de Segurança Pública local, ou órgão equivalente, responsável pelos registros dos boletins de ocorrência no aeroporto.

1.3.3 Nos casos em que a Secretaria de Segurança Pública ou órgão equivalente não fornecer as informações necessárias, a Concessionária deverá informar a ANAC, que poderá definir uma fonte alternativa para tais informações.

2. Indicadores de Disponibilidade de Equipamentos e Instalações Lado Ar

2.1 Disposições gerais

2.1.1 As regras e diretrizes metodológicas apresentadas neste Capítulo 2 são aplicáveis aos indicadores de disponibilidade de equipamentos e instalações lado ar, com exceção do indicador Atendimento de Pontes de Embarque. As informações sobre este indicador são apresentadas no Capítulo 3 deste Anexo.

2.1.2 A disponibilidade dos equipamentos e instalações deve ser apresentada mensalmente, a partir dos tempos em que os equipamentos e instalações estiveram indisponíveis e do tempo teórico total disponível.

2.1.3 O cálculo da disponibilidade dos equipamentos e instalações deve ser realizado em quatro etapas, conforme o detalhamento a seguir:

- a. identificação e contagem dos equipamentos que serão avaliados para cada indicador;
- b. cálculo do tempo teórico total disponível no mês;
- c. cálculo do tempo indisponível total no mês; e
- d. cálculo do indicador de disponibilidade real no mês.

2.1.4 Para cada indicador, os equipamentos que o compõem deverão ser identificados individualmente e contabilizados.

2.1.5 Os equipamentos deverão ser caracterizados de maneira suficiente para que seja possível localizá-los e identificá-los no aeroporto.

2.1.6 Deverão ser identificados todos os equipamentos e instalações que integrem os grupos constantes da tabela 1 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato de Concessão, enquadrados na definição apresentada no item 2.3.1 deste Anexo, que se destinam aos usuários do aeroporto e cuja manutenção seja de responsabilidade da Concessionária.

2.1.7 Não são considerados, para fins desta medição, equipamentos que estejam disponíveis para o uso exclusivo da Concessionária e de seus prepostos (ex.: elevador localizado em área administrativa do aeroporto).

2.1.8 O tempo teórico disponível deve ser calculado, em minutos, para cada grupo de equipamentos pertencentes ao mesmo indicador somando-se o tempo de disponibilização de cada equipamento ou instalação para uso no aeroporto, ao longo do mês objeto da medição.

2.1.9 O tempo indisponível é o somatório dos tempos indisponíveis para todos os equipamentos pertencentes ao indicador, descontando-se as exceções previstas nos termos do Apêndice C, Anexo 2 do Contrato de Concessão.

2.1.10 Quando um equipamento configurado em série estiver indisponível (por exemplo, se um trecho de uma sequência de esteiras de transporte de bagagens estiver em pane, inviabilizando o transporte de bagagens por todo o percurso), todos os demais equipamentos que dependem de tal equipamento também deverão ser considerados como indisponíveis.

2.2 Cálculo da disponibilidade real dos equipamentos

2.2.1 O cálculo da disponibilidade real dos equipamentos e instalações deverá ser feito de acordo com a seguinte fórmula:

$$D_{\%} = \left(1 - \frac{ID_r}{D_t}\right) \times 100$$

Onde,

$D_{\%}$ – Disponibilidade real (expressa em porcentagem);

ID_r – Indisponibilidade real, ou seja, o tempo, em minutos, durante o qual o equipamento ou instalação fica indisponível para uso durante o período analisado; e

D_t – Disponibilidade teórica, ou seja, o tempo, em minutos, durante o qual o equipamento ou instalação é disponibilizado para uso durante o período analisado.

2.2.2 Os resultados finais dos Indicadores de Disponibilidade de Equipamentos e Instalações serão dados pelas medições de Indisponibilidade real e Disponibilidade teórica, calculados anualmente.

2.2.3 A Concessionária deverá registrar todos os períodos em que os equipamentos e instalações definidos nos indicadores estejam indisponíveis, independentemente do motivo da paralisação, incluindo quaisquer circunstâncias onde o problema não foi causado pela Concessionária.

2.2.4 Para o cálculo do resultado dos indicadores de disponibilidade de equipamentos e instalações, nos casos em que a ANAC identificou equipamentos ou instalações indisponíveis, mas a informação não foi devidamente registrada pela Concessionária, será considerado que o equipamento ou instalação em tela esteve indisponível durante todo(s) o(s) dia(s) identificado(s).

2.3 Caracterização e identificação dos equipamentos

2.3.1 Nos termos da tabela 1 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato de Concessão, para fins de caracterização e identificação dos equipamentos pertencentes a cada indicador serão considerados os seguintes:

- a. *Elevadores, escadas e esteiras rolantes*: Os equipamentos eletromecânicos que atendem às necessidades de deslocamento dos usuários.

- b. *Sistema de processamento de bagagens (embarque)*: Todos os equipamentos que compõem o sistema que coleta, processa e distribui as bagagens no aeroporto, referente aos processos de embarque, incluindo as fases de despacho no “check-in”, tais como esteiras, transportadores, equipamentos de inspeção de segurança em bagagens, terminais de despacho automatizado de bagagens.
- c. *Sistema de restituição de bagagens (desembarque)*: Todos os equipamentos que compõem o sistema que processa a restituição das bagagens no aeroporto, tais como esteiras, transportadores e carrosséis.
- d. *Equipamento apropriado para embarque e desembarque de PNAE*: Os equipamentos de ascenso e descenso utilizados na assistência para embarque e desembarque do PNAE em aeronaves estacionadas em posição remota, disponibilizados pela Concessionária.
- e. *Ar pré-condicionado*: Equipamento ou instalação em terra, externo à aeronave, que irá fornecer ar filtrado, refrigerado ou aquecido à cabine do avião estacionado para embarque ou desembarque de passageiros.
- f. *Pontes de embarque*: A infraestrutura que permite ao passageiro a ligação direta entre a edificação do terminal de passageiros e a aeronave.
- g. *Fonte de Energia Elétrica Auxiliar*: Instalação fixa existente junto às posições de pátio cuja função é fornecer energia elétrica através de cabos à aeronave estacionada.
- h. *Posições de Pátio*: Todas as áreas designadas à parada de aeronaves, incluindo tanto posições remotas como posições com pontes de embarque.

2.3.2 A ANAC poderá requisitar a qualquer tempo o acesso aos dados do sistema de registro de manutenção da concessionária para verificação das informações relacionadas à disponibilidade dos equipamentos.

2.3.3 Caso a Concessionária não disponha de nenhum equipamento ou instalação especificados para um dado indicador apresentado no Apêndice C, Anexo 2 do Contrato de Concessão, a disponibilidade não será medida para esse indicador e não serão calculados os percentuais de acréscimo ou decréscimo da tarifa aeroportuária.

2.3.4 Se o equipamento em questão for disponibilizado pela Concessionária num momento futuro, o indicador deverá ser medido a partir do instante em que o equipamento ou instalação estiver disponível, sendo, então, calculados os percentuais de acréscimo ou decréscimo de tarifa correspondente. A Concessionária também deverá informar a localização de novos equipamentos ou instalações quando do início de sua operação. As informações deverão ser enviadas juntamente com o relatório dos dados coletados conforme definido no art. 3º desta Portaria.

3. Atendimento de pontes de embarque

3.1 O indicador *Atendimento de pontes de embarque* será medido em todos os terminais de passageiros do aeroporto, fazendo-se a distinção entre passageiros domésticos e internacionais, e deverá ser apresentado mensalmente.

3.2 O indicador será calculado a partir do número de passageiros que embarcaram ou desembarcaram em pontes de embarque e do total de passageiros que embarcaram ou desembarcaram no aeroporto, de acordo com a seguinte fórmula, considerando-se os voos regulares e não regulares realizados por empresas brasileiras e estrangeiras de transporte aéreo público, exceto empresas de táxi aéreo:

$$A_{\%} = \frac{P}{T} \times 100$$

Onde,

$A_{\%}$ – Atendimento de pontes de embarque (expresso em porcentagem);

P – Quantidade de passageiros que embarcaram e desembarcaram em pontes de embarque durante o mês de medição;

T – Total de passageiros que embarcaram e desembarcaram no aeroporto durante o mês de medição.

3.3 O resultado final do indicador *Atendimento de pontes de embarque* será dado pela quantidade de passageiros que embarcaram e desembarcaram durante o ano, calculando-se separadamente o atendimento a passageiros domésticos e o atendimento a passageiros internacionais em pontes de embarque.

4. Fluxo de pistas

4.1 Disposições gerais

4.1.1 O indicador *Fluxo de pistas* deverá ser apresentado mensalmente e será calculado a partir do fluxo de tráfego aéreo real e do número de referência do fluxo de tráfego aéreo, considerando-se os voos regulares e não regulares realizados por empresas brasileiras e estrangeiras de transporte aéreo público, exceto empresas de táxi aéreo.

4.1.2 O indicador é medido a cada Evento Relevante, cuja responsabilidade seja atribuída ao operador aeroportuário ou seus prepostos, que ocasiona um Impacto Operacional Relevante em termos do número de movimentos diferidos.

4.1.3 Considera-se como Evento Relevante os eventos ou situações específicas que geram impacto na movimentação (chegadas e partidas) das aeronaves no aeroporto. São exemplos de Eventos Relevantes passíveis de registro: falha no fornecimento de energia elétrica no aeroporto que leve a falha no radar ou outro equipamento de controle de tráfego ou sistemas essenciais; interdição total de pistas; interdição de áreas de manobra de aeronaves; falhas do sistema de iluminação de pista; falha de outro equipamento essencial; indisponibilidade de instalações devido a atraso de obras, manutenção ou reparos.

4.1.4 Não serão exigidas reduções tarifárias quando as operações forem afetadas devido à substituição ou reparo das instalações do Aeroporto, deixando-as temporariamente fora de serviço; um relevante investimento programado pela Concessionária no Complexo Aeroportuário ou no seu entorno afetar as operações; ou quando a Concessionária tiver realizado consulta formal sobre o(s) período(s) do evento às empresas aéreas usuárias do aeroporto e estas tiverem se manifestado.

4.1.5 O Impacto Operacional Relevante é caracterizado quando o número de fluxo de tráfego aéreo real (chegadas e partidas) é menor que o número acumulado de referência do fluxo em pelo menos

quatro movimentos durante o período do Evento Relevante até a remoção da restrição do fluxo, medido em intervalos de 1 (uma) hora.

4.1.6 O número de referência do fluxo é o número de chegadas e partidas no período em questão, determinados pela Concessionária e com base no cronograma de chegadas e partidas de aeronaves.

4.1.7 A Concessionária informará as companhias aéreas usuárias do aeroporto mensalmente sobre Eventos Relevantes do mês anterior, o Fluxo Máximo Diferido de Chegadas/Partidas, as pressuposições que suportam o nível esperado de chegadas ou partidas em cada hora durante o curso do Evento Relevante e a estimativa da proporção de responsabilidade.

4.1.8 A Concessionária deve estimar, de forma razoável, a proporção de sua responsabilidade sobre o Impacto Operacional Relevante, para cada Evento Relevante. A proporção de responsabilidade poderá ser menor quando um Evento Relevante causador de um Efeito Operacional Relevante for agravado em função de causas que estão fora do controle da Concessionária ou de seus prepostos.

4.1.9 A Concessionária deve se reunir com as empresas aéreas que operam voos no aeroporto para reportar os eventos que tenham sido registrados, o número de movimentos diferidos e as estimativas de proporção de responsabilidade.

4.1.10 A ANAC poderá requisitar a qualquer tempo o acesso aos registros das reuniões para verificação das informações relacionadas aos eventos relevantes ocorridos no aeroporto.

ANEXO II À PORTARIA ANAC Nº 2959/SRE/SIA, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2014.
DICIONÁRIO DE METADADOS E PADRÃO DE ENTREGA DOS DADOS
1. Dicionário de Metadados

DADO	FORMATO	RESPOSTAS	DESCRIÇÃO
AEROPORTO	Alfabético (Cód. OACI)	SBCF ou SBGL	SBCF = Aeroporto Internacional de Confins; SBGL = Aeroporto Internacional do Galeão
DIA_ATEND_PNAE	Numérico	dd/mm/aaaa	Dia em que foi realizada a medição de tempo de atendimento ao PNAE
DIA_EVENTO	Numérico	dd/mm/aaaa	Dia de ocorrência do evento grave
DIA_FILA_INSP	Numérico	dd/mm/aaaa	Dia em que foi realizada a medição de tempo na fila de inspeção de segurança
DIA_FIM_IR	Numérico	dd/mm/aaaa	Dia de término do Impacto Operacional Relevante
DIA_FIM_INDISP	Numérico	dd/mm/aaaa	Dia de término da indisponibilidade do equipamento/instalação
DIA_INICIO_IR	Numérico	dd/mm/aaaa	Dia de início do Impacto Operacional Relevante
DIA_INICIO_INDISP	Numérico	dd/mm/aaaa	Dia de início da indisponibilidade do equipamento/instalação
EMPRESA_PNAE	Alfabético (Cód. OACI)	-	Empresa aérea responsável pelo embarque ou desembarque do PNAE
EQUIP_INSTAL	Alfabético	-	Descrição do equipamento/instalação
FATOR_P	Numérico (Percentual)	-	Proporção de responsabilidade atribuída à Concessionária pelo Evento Relevante. Deve estar compreendido no intervalo de 0 a 100%
FIM_ATEND_PNAE	Numérico	hh:mm:ss	Hora de término do atendimento ao PNAE. Deve estar compreendido no intervalo de 00:00:00 a 23:59:59
FIM_IR	Numérico	0 a 23	Hora de término do Impacto Operacional Relevante. Deve estar compreendido no intervalo de 0 a 23
FIM_FILA_INSP	Alfanumérico	hh:mm:ss; "NA" ou "ND"	Hora de término da fila de inspeção de segurança, compreendido no intervalo de 00:00:00 a 23:59:59. Se não ocorrer a inspeção de passageiros durante a hora de coleta da amostra, inserir texto "NA". Se a área de acesso não estiver operando durante a hora de coleta da amostra, inserir texto "ND"
FIM_INDISP	Numérico	hh:mm:ss	Hora de término da indisponibilidade do equipamento/instalação. Deve estar compreendido no intervalo de 00:00:00 a 23:59:59

(continuação)

FLUXO_EFETIVO	Numérico	-	Número acumulado de fluxo de tráfego aéreo real (chegadas/partidas)
FLUXO_ESPERADO	Numérico	-	Número acumulado de referência do fluxo de tráfego aéreo (chegadas/partidas)
FONTE_EVENTO	Alfabético	-	Fonte de informação do evento ocorrido
GRUPO_DISP	Numérico	4; 5; 6; 7; 8; 9; 10 ou 11	Grupos de equipamentos conforme definido no Apêndice C do Anexo 2 do Contrato de Concessão: 4 = Elevadores, escadas e esteiras rolantes; 5 = Sistema de processamento de bagagens (embarque); 6 = Sistema de restituição de bagagens (desembarque); 7 = Equipamento apropriado para embarque e desembarque de Passageiros com Necessidades de Assistência Especial - PNAE; 8 = Ar pré-condicionado ("Preconditioned Air"); 9 = Pontes de embarque; 10 = Fonte de energia elétrica auxiliar; 11 = Posições de pátio;
HORA_FILA_INSP	Numérico	6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 22 ou 23	Respectiva hora completa para medição do tempo em fila de inspeção de segurança
INFO_ATEND_PNAE	Alfabético	"S" ou "N"	Informação antecipada pela Companhia Aérea acerca do embarque/desembarque de PNAE: S = Sim; N = Não
INICIO_ATEND_PNAE	Numérico	hh:mm:ss	Hora de início do atendimento ao PNAE. Deve estar compreendido no intervalo de 00:00:00 a 23:59:59
INICIO_IR	Numérico	0 a 23	Hora de início do Impacto Operacional Relevante. Deve estar compreendido no intervalo de 0 a 23
INICIO_FILA_INSP	Alfanumérico	hh:mm:ss; "NA" ou "ND"	Hora de início da fila de inspeção de segurança, compreendido no intervalo de 00:00:00 a 23:59:59. Se não ocorrer a inspeção de passageiros durante a hora de coleta da amostra, inserir texto "NA". Se a área de acesso não estiver operando durante a hora de coleta da amostra, inserir texto "ND"
INICIO_INDISP	Numérico	hh:mm:ss	Hora de início da indisponibilidade do equipamento/instalação. Deve estar compreendido no intervalo de 00:00:00 a 23:59:59
LOCAL_ATEND_PNAE	Alfabético	-	Local em que foi realizada a medição de tempo de atendimento ao PNAE
LOCAL_FILA_INSP	Alfabético	-	Local em que foi realizada a medição de tempo na fila de inspeção de segurança

MES	Numérico	1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11 ou 12	1 = Janeiro; 2 = Fevereiro; 3 = Março; 4 = Abril; 5 = Maio; 6 = Junho; 7 = Julho; 8 = Agosto; 9 = Setembro; 10 = Outubro; 11 = Novembro; 12 = Dezembro
-----	----------	---	--

(continuação)

MIN_INDISP_REAL	Numérico	-	Quantidade de minutos de indisponibilidade real do equipamento/instalação
MIN_MPLAN	Numérico	-	Quantidade de minutos de manutenção planejada
MIN_OUTROS	Numérico	-	Quantidade de minutos indisponíveis do equipamento devido a inspeções estabelecidas por lei; paralisações por motivos de segurança; obras de infraestrutura (desde que a ANAC e os usuários tenham sido notificados); uso inapropriado por terceiros ou eventos de força maior
MIN_PARADA	Numérico	-	Quantidade de minutos de indisponibilidade do equipamento/instalação independente do motivo
MOTIVO_INDISP	Alfabético	-	Descrição do motivo da indisponibilidade do equipamento/instalação
PAX_PONTE	Numérico	-	Quantidade de passageiros que embarcaram ou desembarcaram em pontes de embarque
PAX_TOTAL	Numérico	-	Total de passageiros que embarcaram ou desembarcaram no aeroporto
QUANT_PASSAGEIROS	Numérico	-	Quantidade de passageiros inspecionados nos respectivos canais de inspeção a cada mês
REF_EVENTO	Alfanumérico	-	Número/código sob o qual foi registrado o evento
REF_INDISP	Alfanumérico	-	Número/código sob o qual foi registrada a indisponibilidade do equipamento/instalação
TIPO_ATEND_PNAE	Alfabético	"D" ou "E"	Tipo de atendimento ao PNAE: D = Desembarque; E = Embarque
TIPO_EVENTO	Alfabético	"F"; "R" ou "O"	Tipo de evento ocorrido: F = Furto; R = Roubo; O = Outros crimes
TIPO_ER	Alfabético	-	Descrição do Evento Relevante
TIPO_INDISP	Alfabético	"C"; "P" ou "O"	Motivo da indisponibilidade do equipamento/instalação: C = manutenção corretiva; P = manutenção planejada; O = outros motivos;

TIPO_PAX	Alfabético	“D” ou “I”	Tipo de passageiro embarcado ou desembarcado: D = passageiro doméstico; I = passageiro internacional
VOO_PNAE	Numérico	-	Número do voo correspondente ao embarque ou desembarque do PNAE

2. Padrão de Entrega dos Dados

A - Tempo na fila de inspeção de segurança - Tabela 1

AEROPORTO	DIA_FILA_INSP	HORA_FILA_INSP	LOCAL_FILA_INSP	INICIO_FILA_INSP	FIM_FILA_INSP
SB??	01/01/2015	8	Term. 1 - Dom.	08:02:15	08:03:30
SB??	02/01/2015	14	Term. 1 - Inter.	14:01:00	14:06:45

B - Tempo na fila de inspeção de segurança - Tabela 2

AEROPORTO	MES	LOCAL_FILA_INSP	QUANT_PASSAGEIROS
SB??	1	Term. 1 - Dom.	1900155
SB??	1	Term. 1 - Inter.	1150530

C - Tempo de atendimento a Passageiros com Necessidades de Assistência Especial - PNAE

AEROPORTO	DIA_ATEND_PN AE	EMPRESA_PN AE	VOO_PNA E	TIPO_ATEND_PN AE	INFO_ATEND_PN AE	LOCAL_ATEND_PN AE	INICIO_ATEND_PN AE	FIM_ATEND_PN AE
SB??	01/01/2015	???	4058	E	S	Posição 02	10:00:00	10:09:00
SB??	02/01/2015	???	1404	D	N	Posição 14	14:06:00	14:08:00

D- Número de eventos graves relatados (roubos, furtos, atos violentos etc.)

AEROPORTO	DIA_EVENTO	TIPO_EVENTO	FONTE_EVENTO	REF_EVENTO
SB??	01/01/2015	R	Polícia Civil	002a001/2015
SB??	02/01/2015	F	Polícia Civil	ABC01012015Z

E - Disponibilidade de equipamentos e instalações - Tabela 1

AEROPORTO	MES	GRUPO_DISP	EQUIP_INSTAL	MIN_DISP_TEORICA	MIN_PARADA	MIN_MPLAN	MIN_OUTROS	MIN_INDISP_REAL
SB??	1	4	Elevador 01	44640	120	0	0	120
SB??	1	4	Esteira 05	44640	30	30	0	0

F - Disponibilidade de equipamentos e instalações - Tabela 2

AEROPORTO	DIA_INICIO_INDISP	DIA_FIM_INDISP	GRUPO_DISP	EQUIP_INSTAL	INICIO_INDISP	FIM_INDISP	MOTIVO_INDISP	REF_INDISP	TIPO_INDISP
SB??	01/01/2015	01/01/2015	4	Elevador 01	12:30:00	14:30:00	Falha no motor	OS0001	C
SB??	02/01/2015	02/01/2015	4	Esteira 05	04:00:00	04:30:00	Lubrificação	OS0002	P

G - Atendimento de pontes de embarque

AEROPORTO	MES	TIPO_PAX	PAX_PONTE	PAX_TOTAL
SB??	1	D	1250530	1900155
SB??	1	I	3550120	3695000

H - Fluxo de pistas

AEROPORTO	DIA_INICIO_IR	DIA_FIM_IR	INICIO_IR	FIM_IR	FLUXO_ESPERADO	FLUXO_EFETIVO	FATOR_P	TIPO_ER
SB??	05/01/2015	05/01/2015	17	20	76	70	100%	Atraso de obra na pista
SB??	20/01/2015	20/01/2015	12	13	24	20	90%	Falha no sistema de iluminação

Os dados de cada medição devem estar necessariamente em uma mesma linha e as informações relativas a cada variável específica devem constar de uma mesma coluna, respeitando a ordem apresentada nas tabelas anteriores. Os dados devem ser encaminhados em arquivo eletrônico de

extensão “.xls” e devem seguir o padrão exemplificado acima, onde na linha 1 devem ser apresentados os títulos das variáveis e, a partir da linha 2, ininterruptamente, devem ser acrescentadas as informações referentes a cada medição.

Todos os dados coletados em um determinado mês devem compor um único arquivo, cujo nome deve seguir o padrão “ANAC-SB??-AAAA-MM.xls”, onde SB?? representa o código OACI do aeroporto (Ex.: SBCF = Aeroporto Internacional de Confins), AAAA representa o ano dos dados coletados (Ex.: 2015) e MM representa o mês dos dados coletados (Ex.: 01 = Janeiro). Cada tabela de dados (A a H) corresponde a uma planilha do arquivo e deve ser nomeada conforme a sua letra correspondente (Ex.: A = Tempo na fila de inspeção de segurança - Tabela 1).