

PORTARIA Nº 731/GC5, DE 31 DE JULHO DE 2003.

Altera dispositivos da POLÍTICA PARA OS
SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO
COMERCIAL DO BRASIL.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, de conformidade com o previsto no parágrafo único do art. 18 e no art. 19 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999; tendo em vista o disposto no art. 63 do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967; no art. 193 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o "Código Brasileiro de Aeronáutica"; e na Portaria nº 243/GC5, de 13 de março de 2003; e considerando a evolução do transporte aéreo no País, desde a aprovação da Política para os Serviços de Transporte Aéreo Comercial no Brasil, em 1992; que parte dos objetivos definidos naquela Política, em especial os relativos ao transporte aéreo nacional regular, já foram atingidos com a aplicação das respectivas diretrizes gerais; e a atual e difícil conjuntura que vem atravessando a indústria de transporte aéreo nacional, resolve:

Art. 1º Alterar as "DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE AÉREO NACIONAL" previstas na "POLÍTICA PARA OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL DO BRASIL", aprovada pelo Aviso nº 001/GM5/004, de 19 de fevereiro de 1992, do Ministro da Aeronáutica, as quais passam a vigorar com a redação constante do Anexo a esta Portaria.

Art. 2º Determinar ao Departamento de Aviação Civil (DAC) o atendimento imediato das novas "DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE AÉREO NACIONAL" constantes do Anexo a esta Portaria, observando, também, o disposto na Portaria nº 243/GC5, de 13 de março de 2003.

Art. 3º Esta Portaria entrará em vigor na data da sua publicação.

Art. 4º Revoga-se o art. 8º da Portaria nº 569/GC5, de 5 de setembro de 2000, publicada no Diário Oficial da União nº 173-E, de 6 de setembro de 2000, Seção 1, página 6.


Ten.-Brig.-do-Ar LUIZ CARLOS DA SILVA BUENO
Comandante da Aeronáutica

ANEXO

**“POLÍTICA PARA OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO
COMERCIAL DO BRASIL”**

DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE AÉREO NACIONAL

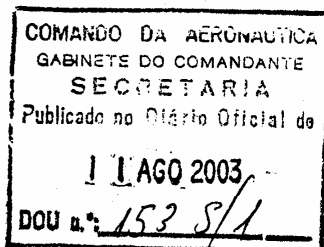
A crise na indústria do transporte aéreo brasileiro torna necessário que a “Autoridade Aeronáutica” promova esforços para a revisão da regulamentação existente dentro de um novo cenário nacional, com a finalidade de ADEQUAR A OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO, FEITA PELAS EMPRESAS AÉREAS, À EVOLUÇÃO DA DEMANDA.

A entrada de novas empresas no mercado constitui-se em saudável processo, na medida em que estimula a concorrência, promovendo a melhoria dos serviços e o incremento de opções de voo e de operações, com nítidas vantagens pela disponibilidade de maiores alternativas para o usuário. Contudo, a capacidade de auto-regulação do mercado, mediante a livre atuação das forças que nele interagem, deve ser buscada como meta de longo prazo, cabendo ao órgão regulador (Departamento de Aviação Civil – DAC) uma função moderadora, com a finalidade de impedir uma competição danosa e irracional, com práticas predatórias de conseqüências indesejáveis sobre todas as empresas, razão pela qual se deverá CONSIDERAR, QUANDO DA ANÁLISE PARA CRIAÇÃO DE NOVAS EMPRESAS, O COMPORTAMENTO E A ESPECIFICIDADE DO MERCADO FOCO DE ATUAÇÃO E A SITUAÇÃO ECONÔMICA DAS EMPRESAS EXISTENTES, PRINCIPALMENTE QUANTO A COMPROMISSOS ASSUMIDOS.

O excesso de oferta tem, normalmente, um impacto sério e adverso sobre a viabilidade econômica das operações. Em alguns casos, é impossível a não-coincidência de rotas e horários, devido às dimensões continentais do País. Deve, portanto, ser prioritária a compatibilização desses fatores. Assim, SERÁ EVITADA A SUPERPOSIÇÃO DE LINHAS COM PROXIMIDADE DE HORÁRIOS, RESGUARDANDO-SE O INTERESSE DO USUÁRIO. CASO SEJA NECESSÁRIA A CONCESSÃO DE UM NOVO HORÁRIO PRÓXIMO A OUTRO, O NOVO HORÁRIO DEVERÁ SER POSTERIOR AO JÁ AUTORIZADO.

A liberação tarifária é um objetivo já atingido. No entanto, a experiência de desregulamentação ocorrida no mundo, num passado recente, é uma valiosa fonte de conhecimento que deve ser levada em consideração no balizamento do momento e do grau em que a liberalização for implantada. No caso brasileiro, tendo em vista o tamanho do mercado e o número de empresas que o servem ou que potencialmente poderão vir a servi-lo, é fundamental evitar que um maior nível de competição entre operadores, via preços, comprometa sua saúde financeira e ocasione elevação do grau de concentração na indústria, ou que, contrariamente, as tarifas cobradas se mostrem abusivas em relação aos custos reais de operação, em função de práticas monopolísticas ou cartelizantes.

Assim sendo, DEVE SER MANTIDO UM ACOMPANHAMENTO CONTÍNUO DA EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA DE CUSTOS OPERACIONAIS DO SETOR, PARA, EM ESTREITA LIGAÇÃO COM OS ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS DAS ÁREAS DE ECONOMIA E JUSTIÇA, COIBIR OS ABUSOS, A CARTELIZAÇÃO E O DUMPING.




Ten.-Brig.-do-Ar LUIZ CARLOS DA SILVA BUENO
Comandante da Aeronáutica