

## RESOLUÇÃO Nº 336, DE 9 DE JULHO DE 2014.

Regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas – *slots* – no Aeroporto de Congonhas (SBSP), localizado no Município de São Paulo/SP, e dá outras providências.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe conferem o art. 8º, incisos XIX, XX e XLVI, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista a determinação da Resolução nº 3, de julho de 2014, do Conselho de Aviação Civil - CONAC, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em de 9 de julho de 2014,

### RESOLVE:

Art. 1º Regulamentar a alocação de horários de chegadas e partidas no Aeroporto de Congonhas (SBSP), localizado no Município de São Paulo/SP.

## TÍTULO I DO AEROPORTO DE CONGONHAS

### CAPÍTULO I DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os fins da presente Resolução, considera-se:

I - *aeroporto coordenado*: aeroporto cujo nível de saturação comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dias da semana, ou períodos do ano. Para efeitos desta Resolução, considera-se como tal o Aeroporto de Congonhas (SBSP), localizado no Município de São Paulo/SP;

II - *alocação inicial (SAL)*: alocação de *séries de slots* para cada empresa de transporte aéreo para a *temporada*, após o processamento da *submissão inicial*, sendo divulgada até a data limite definida pelo *calendário de atividades*;

III - *aviação regional*: voos que tenham origem ou destino em aeroportos que não atendam às capitais dos Estados e Distrito Federal, conforme Anexo a esta Resolução;

IV - *banco de slots*: conjunto de *slots* disponíveis para alocação às empresas de transporte aéreo na *temporada*, após a alocação das *séries de slots* provenientes do *histórico de slots* e suas alterações;

V - *base de referência (BDR)*: base de dados selecionada em datas definidas pelo *calendário de atividades* e usada como referência para monitorar as *séries de slots* de cada empresa de transporte aéreo, visando à determinação do *histórico de slots*;

VI - *base de slots vigentes*: conjunto de *slots* vigentes em um dado dia de operação da *temporada*;

VII - *capacidade aeroportuária*: medida de capacidade de processamento dos componentes aeroportuários definida pelo componente mais restritivo, podendo envolver: pessoas, aeronaves, bagagens ou carga;

VIII - *calendário de atividades*: calendário com todas as atividades e prazos relacionados aos procedimentos de coordenação e alocação de *slots* para as *temporadas* de verão e inverno nos *aeroportos coordenados*;

IX - *Conferência Nacional de slots* (SCB): fórum realizado no Brasil e organizado pela ANAC com o objetivo de promover o encontro com as empresas de transporte aéreo, visando otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária dos *aeroportos coordenados*, que ocorre duas vezes ao ano, para as *temporadas* de verão e inverno, nas datas e local previstos no *calendário de atividades*;

X - *data limite para devolução de slots* (SRD): procedimento previsto no *calendário de atividades* no qual as empresas de transporte aéreo têm a possibilidade de devolver os *slots* que não pretendam mais operar na *temporada*, excluindo-os da formação da *base de referência*;

XI - *eficiência operacional nacional* é a média entre a porcentagem de pontualidade e de regularidade dos voos regulares de uma empresa em uma determinada temporada.

XII - *empresa aérea atuante*: empresa de transporte aéreo cuja quantidade de *slots* após processamento de uma *série de slots* solicitada num *aeroporto coordenado*, somadas as quantidades de *slots* das empresas do mesmo *grupo econômico*, fique acima da quantidade de *slots* definida;

XIII - *empresa aérea entrante*: empresa de transporte aéreo cuja quantidade de *slots* após processamento de uma *série de slots* solicitada num *aeroporto coordenado*, somadas as quantidades de *slots* das empresas do mesmo *grupo econômico*, fique igual ou abaixo da quantidade de *slots* definida para aquele dia da semana em uma *temporada*;

XIV - *grupo econômico*: compõem o grupo econômico a empresa aérea, suas controladoras, controladas e coligadas, bem como as controladas e coligadas das controladoras e das controladas das empresas aéreas;

XV - *histórico de slots* - série de *slots* de uma empresa de transporte aéreo alocada na base de referência da temporada equivalente anterior cuja operação tenha atingido as metas de regularidade e de pontualidade;

XVI - *lista de histórico de slots* (SHL): relação de *históricos de slots* aos quais a empresa de transporte aéreo possui prioridade na *alocação inicial* para a *temporada*, sendo divulgada até a data limite definida pelo *calendário de atividades*;

XVII - *parâmetros de coordenação* (*parâmetros*): expressão, em termos operacionais, de toda a capacidade declarada de atribuição de *slots* em um aeroporto durante cada período de coordenação, que leva em conta todos os fatores técnicos, operacionais e ambientais que afetam o desempenho da infraestrutura aeroportuária e seus vários subsistemas;

XVIII - *passageiro pago transportado por quilometro* (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;

XIX - *série de slots*: conjunto de *slots* alocados para a mesma empresa de transporte aéreo em semanas consecutivas, no mesmo dia da semana, na mesma hora ou com variação de até quinze minutos entre os horários alocados;

XX - *slot*: é o horário de chegada ou de partida alocado para o movimento de uma aeronave numa data específica em um *aeroporto coordenado*, sendo que, para efeitos de planejamento, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente;

XXI - *submissão inicial* (ISD): solicitação de *séries de slots* realizada pelas empresas de transporte aéreo para uma *temporada* até a data limite definida pelo *calendário de atividades*;

XXII - *temporadas*: períodos de coordenação, alocação e operação dos *slots*, definidos em duas *temporadas* por ano, verão e inverno (referente às estações no hemisfério norte). Os períodos dessas *temporadas* respeitam o cronograma definido pelo *calendário de atividades*. *Temporadas equivalentes* se referem a duas *temporadas* de verão consecutivas ou duas *temporadas* de inverno consecutivas. *Temporadas subsequentes* se referem à continuação de diferentes *temporadas*, sejam verão e inverno do mesmo ano, ou inverno de um ano e verão do próximo; e

XXIII - *validação de histórico de slots* (AHD): fase de definição do *histórico de slots* após a avaliação de eventuais pedidos de reconsideração formulados pelas empresas de transporte aéreo.

## CAPÍTULO II DA PARAMETRIZAÇÃO DO AEROPORTO DE CONGONHAS

Art. 3º A coordenação do Aeroporto de Congonhas ocorrerá nos sete dias da semana em todos os horários de funcionamento do aeroporto durante toda a temporada prevista no *calendário de atividades*.

Art. 4º Os serviços de transporte aéreo público – regular e não-regular – devem solicitar *slots* previamente à operação.

Art. 5º Os *slots* redistribuídos de acordo com a presente Resolução devem ser operados por aeronaves com, no mínimo, 90 (noventa) assentos.

Art. 6º São elegíveis para constituição de *série de slots* apenas os serviços de transporte aéreo público regular de passageiros.

Art. 7º Na utilização das *séries de slots* deve ser observado mínimo de 90% de regularidade e 80% de pontualidade.

Art. 8º Será considerada empresa aérea entrante a empresa que tiver 5 *slots* ou menos para aquele dia da semana.

Parágrafo único. Para a primeira distribuição de novos *slots* no aeroporto e a primeira redistribuição de *slots*, será considerada empresa entrante a empresa que detenha até 12% do total de *slots* disponíveis no aeroporto.

Art. 9º Será distribuído inicialmente às *empresas aéreas entrantes* no aeroporto 80% do *banco de slots*.

Parágrafo único. Na primeira distribuição de novos *slots* no aeroporto, após a publicação desta Resolução, serão destinados 100% dos *slots* novos às empresas entrantes.

Art. 10. A quantidade mínima de *slots* para ser considerada uma *série de slots* é de 5 (cinco).

### CAPÍTULO III DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DO AEROPORTO DE CONGONHAS

Art. 11. O operador do aeroporto é responsável pela declaração da capacidade aeroportuária, relativamente aos componentes pátio e terminal, conforme regulamentação específica, devendo observar os prazos estabelecidos no *calendário de atividades*.

Parágrafo Único. O Comando da Aeronáutica informará à ANAC a declaração da capacidade aeroportuária, relativamente ao componente pista, visando a sua publicação, observando o calendário de atividades.

Art. 12. A declaração de capacidade de aeroporto coordenado para as temporadas de verão e de inverno será publicada conforme prazos definidos no *calendário de atividades*.

### CAPÍTULO IV DO PROCESSO DE COORDENAÇÃO E DA ALOCAÇÃO DE *SLOTS*

Art. 13. O processo de coordenação para alocação de *slots* deverá seguir as etapas previstas nas Seções do presente Capítulo:

I - publicação do calendário de atividades;

II - primeira etapa de coordenação, que compreende as seguintes fases:

a) divulgação da lista de histórico de *slots* (SHL);

b) validação do histórico de *slots* (AHD);

c) submissão inicial (ISD);

d) alocação inicial (SAL);

e) Conferência Nacional de *slots* (SCB);

f) data limite para devolução de *slots* (SRD); e

g) definição da base de referência (BDR).

III - segunda etapa de coordenação; e

IV - terceira etapa de coordenação.

Parágrafo único. Para qualquer alocação de *slots* deve-se respeitar a declaração de capacidade do aeroporto em todas as etapas do processo de coordenação.

#### **Seção I** **Publicação do *Calendário de Atividades***

Art. 14. O processo de coordenação inicia-se com a publicação do *calendário de atividades* contendo os prazos relacionados aos procedimentos de alocação de *slots* para a *temporada*.

## **Seção II** **Primeira Etapa de Coordenação**

Art. 15. A primeira etapa de coordenação tem por objetivo definir a *base de referência* (BDR) que será utilizada para o monitoramento das operações nos *aeroportos coordenados*, visando à identificação dos *históricos de slots* que serão utilizados na próxima *temporada equivalente*.

Art. 16. Na primeira etapa serão processadas apenas as solicitações que constituem *séries de slots*.

Parágrafo único. As solicitações que não constituírem uma *série de slots* somente serão alocadas após a determinação da *base de referência* (BDR).

Art. 17. Para as operações já estabelecidas no aeroporto, na primeira alocação de *slots* o *histórico de slots* será obtido pela base de dados vigente de voos regulares registrados na ANAC.

Art. 18. Nas temporadas seguintes o *histórico de slots* será obtido pela diferença entre o estabelecido na base de referência e o resultado do monitoramento do efetivamente realizado pelas empresas aéreas.

## **Subseção I** **Divulgação da Lista de Histórico de Slots (SHL)**

Art. 19. No prazo assinalado no *calendário de atividades* será divulgada a *lista de histórico de slots* (SHL), que constitui a relação das *séries de slots* às quais a empresa de transporte aéreo possui prioridade na *alocação inicial* (SAL).

## **Subseção II** **Validação do Histórico de Slots (AHD)**

Art. 20. Em caso de discordância quanto ao resultado da *lista de histórico de slots* (SHL), as empresas de transporte aéreo poderão requerer reconsideração no prazo estabelecido no *calendário de atividades*.

Art. 21. Decorrido o prazo mencionado no artigo anterior, proceder-se-á à *validação do histórico de slots* (AHD) até a data estabelecida no *calendário de atividades*.

## **Subseção III** **Submissão Inicial (ISD)**

Art. 22. Após a fase de *validação do histórico de slots* (AHD) se dará a *submissão inicial* (ISD), em que as empresas de transporte aéreo devem identificar no *histórico de slots* aquelas *séries de slots* que pretendam operar na *temporada* e proceder à sua solicitação.

Parágrafo único. Caso a empresa de transporte aéreo detentora de *histórico de slot* deixe de submeter a sua programação até o prazo de *submissão inicial* (ISD), poderá concorrer para a *temporada* apenas pelo *banco de slots* após a respectiva *Conferência Nacional de slots* (SCB), segundo análise da capacidade disponível.

#### **Subseção IV** **Alocação Inicial (SAL)**

Art. 23. Decorrido o prazo de *submissão inicial (ISD)*, as *séries de slots* solicitadas pelas empresas de transporte aéreo serão processadas e se procederá à *alocação inicial (SAL)*.

Art. 24. A *alocação inicial (SAL) de slots* para cada *temporada* observará a seguinte ordem de prioridade:

- I - histórico de slots;
- II - alteração do histórico de slots; e
- III - novas solicitações de slots (banco de slots).

Parágrafo único. Para a primeira alocação de *slots decorrentes de ampliação da capacidade do sistema de pistas do aeroporto*, após a publicação desta Resolução, deverá ser observado o disposto no parágrafo único do art. 9º bem como a ordem disposta no art. 25.

Art. 25. As novas solicitações de *slots* serão alocadas segundo a seguinte ordem:

- I - continuação da temporada subsequente anterior; e
- II - nova operação.

Parágrafo único. Serão alocados inicialmente *slots* às *empresas aéreas entrantes*, de acordo com o percentual mínimo definido no art. 9º.

Art. 26. Durante a alocação de novas solicitações de *slots* (banco de slots), caso o número de solicitações de séries de *slots* exceda toda a quantidade de *slots* disponíveis do *banco de slots*, a alocação de *slots* às empresas obedecerá aos seguintes critérios:

I - percentual de participação de cada empresa de transporte aéreo regular de passageiros no mercado nacional, medida com base no critério de *passageiro pago transportado por quilômetro (RPK)*, durante a temporada equivalente anterior;

II - percentual de participação de cada empresa de transporte aéreo regular de passageiros no mercado de aviação regional do país, medida com base no critério de *passageiro pago transportado por quilômetro*, durante a temporada equivalente anterior;

III - *Eficiência Operacional Nacional* durante a temporada equivalente anterior.

§ 1º Para fins dessa resolução, consideram-se voos regionais aqueles que tenham como origem ou destino aeroporto que não atenda às capitais dos Estados e do Distrito Federal (Anexo).

§ 2º Para cada um dos critérios será definido uma empresa líder à qual será concedida nota de valor dez.

§ 3º A pontuação das demais empresas em cada um dos critérios será a proporcional ao resultado da empresa líder.

§ 4º A soma das pontuações dos três critérios resultará na pontuação total da empresa aérea (PTEA).

§ 5º Os *slots* do *banco de slots* serão distribuídos na mesma proporção da soma da pontuação total da empresa.

$$PTEA_i(\%) = \frac{PTEA_i}{\sum_{i=1}^n PTEA_i} ; \quad \text{onde } i \text{ representa as empresas que operam no Brasil}$$

Art. 27. Aplicam-se subsidiariamente os seguintes critérios em casos de empate ou conflito na alocação de *slots*, na seguinte ordem de prioridade:

I - serviço aéreo regular de passageiros:

- a) maior *série de slots* (período de operação);
- b) maior aeronave (número de assentos);
- c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) na temporada equivalente anterior.

II - serviço aéreo regular de carga:

- a) maior *série de slots* (período de operação);
- b) maior aeronave (carga transportada);
- c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) na temporada equivalente anterior.

III - demais operações.

#### **Subseção V Conferência Nacional de Slots (SC)**

Art. 28. Realizada a *alocação inicial* (SAL), é facultado às empresas de transporte aéreo participar da *Conferência Nacional de slots* (SCB), na qual é oportunizada a realização de ajustes nos *slots* alocados.

#### **Subseção VI Data limite para devolução de slots (SRD)**

Art. 29. Após o processamento de todas as mensagens na *alocação inicial* (SAL), as empresas de transporte aéreo poderão proceder à devolução de *slots* que não serão operados na *temporada* até a data limite definida no *calendário de atividades*.

Parágrafo único. Caso a devolução de *slots* descaracterize a *série de slots*, poderá ser determinada a perda de todos os *slots* da *série*.

#### **Subseção VII Definição da Base de Referência (BDR)**

Art. 30. A *base de referência* (BDR) é o resultado da primeira etapa de coordenação, consistindo nas *séries de slots* alocados às empresas aéreas, a serem operados na *temporada*.

Parágrafo único. A BDR será utilizada para monitorar as *séries de slots* de cada empresa de transporte aéreo, com a finalidade de estabelecer o *histórico de slots* para a próxima *temporada equivalente*.

Art. 31. A *base de referência* (BDR) de cada *temporada* será definida conforme datas fixadas no *calendário de atividades*.

### **Seção III** **Segunda Etapa de Coordenação**

Art. 32. A segunda etapa de coordenação consiste no processamento das solicitações que não constituem *séries de slots*, iniciando-se após a definição da *base de referência* (BDR) e encerrando-se com o início das operações na *temporada*.

§ 1º Serão admitidos novos pedidos ou alterações de *slots* (incluindo *séries de slots*), sem prejuízo da *base de referência* (BDR) constituída na primeira etapa de coordenação.

§ 2º Serão observadas as prioridades estabelecidas no art. 26 na alocação dos *slots* solicitados nesta etapa, caso seja identificada demanda superior ao disponível no *banco de slots*.

### **Seção IV** **Terceira Etapa de Coordenação**

Art. 33. A terceira etapa de coordenação envolve o monitoramento das operações, e corresponde ao período compreendido entre o primeiro e o último dia de operações na *temporada*.

Parágrafo único. Serão admitidos novos pedidos ou alterações de *slots* (incluindo *séries de slots*), sem prejuízo da *base de referência* (BDR) constituída na primeira etapa de coordenação.

### **Seção V** **Disposições Gerais**

Art. 34. O *slot* não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, sendo vedada a sua comercialização ou cessão, gratuita ou onerosa.

§ 1º É permitida a cessão gratuita de *slots* entre as empresas aéreas pertencentes ao mesmo *grupo econômico*, desde que respeitada a capacidade da infraestrutura aeroportuária.

§ 2º A cessão de *slots* entre empresas que não se comprovarem do mesmo *grupo econômico* será invalidada e todos os *slots* envolvidos na cessão retornarão ao *banco de slots*.

§ 3º As empresas deverão dar ciência à ANAC quando compuserem um *grupo econômico* até a data limite para *submissão inicial* (ISD) para garantir seus efeitos na temporada.

Art. 35. Admite-se a troca de *slots* entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto.



§ 1º A troca de *slots* entre diferentes empresas poderá ser anulada caso uma delas deixe de operar o *slot* depois de efetuada a troca, excetuando-se a troca realizada entre empresas aéreas pertencentes ao mesmo Grupo Econômico.

§ 2º É vedada a troca de *slots* que tenham sido alocados para empresa aérea entrante, exceto:

I - se a série de *slots* tiver atingido as metas para a obtenção de histórico de *slots* por duas temporadas equivalentes;

II - se ambas as empresas forem consideradas empresas aéreas entrantes na alocação da série de *slots*;

III - se a alteração beneficiar a infraestrutura aeroportuária, a critério, em ato fundamentado, da área técnica responsável pelas atividades de coordenação e alocação de *slots*.

Art. 36. Independem de alocação de *slots* as seguintes operações:

I - emergência, salvamento ou resgate (SAR);

II - transporte aeromédico ou de órgãos vitais para transplante humano;

III - militar; ou

IV - transporte de chefe de Estado ou de governo.

Art. 37. Os *slots* serão alocados em minutos múltiplos de cinco.

Art. 38. Em caso de redução de capacidade em *aeroporto coordenado* que impossibilite a alocação de todos os *históricos de slots* solicitados, serão aplicadas as regras de prioridade estabelecidas no art. 26.

Art. 39. A empresa de transporte aéreo terá garantido o *histórico de slots* para a *temporada* caso tenha atingido as metas de eficiência de regularidade e de pontualidade da *série de slots* da *temporada equivalente* anterior, conjuntamente, ressalvada a hipótese prevista no artigo anterior.

## CAPÍTULO V DO MONITORAMENTO DAS OPERAÇÕES DOS *SLOTS* ALOCADOS

Art. 40. O monitoramento dos *slots* alocados em cada *temporada* será feito utilizando-se:

I - a *base de referência* (BDR) para a apuração do índice de regularidade da *série de slots*; e

II - a *base de slots vigentes* para a apuração do índice de pontualidade da *série de slots*.

§ 1º Os *slots* alocados serão monitorados durante toda a *temporada*, de forma a se obter os índices de regularidade e de pontualidade da série de *slots*.

§ 2º Para fins de determinação de histórico de *slots* serão consideradas as séries de *slots* alocadas na base de referência (BDR).

Art. 41. O índice de regularidade da série de slots (IRs) é obtido pela divisão do número de operações realizadas pelo número de operações alocadas na base de referencia (BDR) daquela série de slots.

$$IRs = \frac{\text{Número de Operações Realizadas}}{\text{Número de Operações Alocadas (na BDR)}} \quad (\%)$$

Art. 42. O índice de pontualidade da série de slots (IPs) é obtido pela divisão do número de operações pontuais pelo número de operações realizadas daquela série de slots.

$$IPs = \frac{\text{Número de Operações Pontuais}}{\text{Número de Operações Realizadas}} \quad (\%)$$

Art. 43. O índice de eficiência operacional da *série de slots* (EOs) é obtido pela multiplicação do índice de regularidade da *série de slots* com o índice de pontualidade da *série de slots*, e o índice de eficiência operacional total (EOsT) é obtido pela média do EOs.

$$EOs = IR * IP \quad (\%) \quad EOsT = \frac{\sum EOs}{\text{Número de Séries de Slots}}$$

Art. 44. Os índices de regularidade e de pontualidade são obtidos para cada *série de slots*, individualmente.

§ 1º Para a aferição da pontualidade, será tolerado desvio de até 30 minutos em relação ao horário do *slot* alocado para as chegadas e partidas.

§ 2º Considera-se não realizada, a operação cujo *slot* ou *série de slots* tenham sido devolvidos com menos de três horas de antecedência da operação.

§ 3º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade.

§ 4º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC.

§ 5º O *ranking* das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente do EOsT para cada *temporada* e será utilizado como fator de desempate na alocação de *slots* para a próxima *temporada equivalente*, conforme art. 27.

Art. 45. A empresa de transporte aéreo não obterá o *histórico de slots* para a próxima *temporada equivalente* na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:

I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade previstos no art. 7º;

II - operação abaixo do mínimo da meta de pontualidade previstos no art. 7º;

III - perda da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; ou

IV - caso se verifique, posteriormente, que a empresa de transporte aéreo não detinha *histórico de slots*.

Parágrafo único. As *séries de slots* que não gerarem *histórico de slots* serão transferidas para o *banco de slots* da próxima *temporada equivalente*.

Art. 46. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os *slots* ou as *séries de slots* durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:

I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade previstos no art. 7º;

II - perda ou suspensão da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos;

III - caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo não detinha o *histórico de slots*;

IV - caso não sejam sanadas as pendências informadas durante o processo de alocação de um *slot* em até dois dias da data de operação ou do início da *série de slots*; ou

V - caso a empresa de transporte aéreo proceda à devolução de *slots* de maneira a descaracterizar uma *série de slots*.

§ 1º Todos os *slots* provenientes das regras deste artigo serão transferidos para o *banco de slots* da *temporada*, além de não gerarem *histórico de slots* para a próxima *temporada equivalente*.

§ 2º Para os fins previstos no inciso I, a perda da *série de slots* ocorrerá a partir do momento em que se verifique que a empresa de transporte aéreo não tenha condições de cumprir com a meta de regularidade até o final da *temporada*, apenas para os casos em que não tenha sido iniciado o serviço aéreo referente à *série de slots* alocada, ou a qualquer momento no caso dos incisos II, III, IV e V.

## CAPÍTULO VI DAS INFRAÇÕES

Art. 47. 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 *slot* alocado na *base de slots vigentes*.

Parágrafo único. Na apuração desta infração, será considerado cada *slot* individualmente.

Art. 48. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo operar deliberadamente em desacordo com as características dos *slots* alocados na *base de slots vigentes*.

§ 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 *slot*.

§ 2º Na apuração desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.

Art. 49. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo realizar operação aérea sem prévia alocação do *slot* na *base de slots vigentes*.

Parágrafo único. Na apuração desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.

Art. 50. As sanções decorrentes das infrações previstas no presente Capítulo aplicam-se independentemente da perda dos *slots* em decorrência do monitoramento.

Art. 51. Na dosimetria das infrações aplicadas em decorrência da presente Resolução, serão levados em consideração os seguintes critérios:

- I - risco à segurança das operações ou à segurança da aviação civil;
- II - número de passageiros afetados;
- III - grau de impacto no planejamento e operação da infraestrutura aeroportuária; e
- IV - porte do agente econômico.

## CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 52. Os cálculos dos índices estipulados e a aplicação de todos os mecanismos estabelecidos se iniciarão a partir da próxima temporada, a partir da publicação desta Resolução.

## TÍTULO II DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 53. Os *slots* alocados às empresas de transporte aéreo não as desobrigam de cumprir com os demais regulamentos da ANAC ou de outros órgãos.

Art. 54. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

**MARCELO PACHECO DOS GUARANYS**  
Diretor-Presidente

**ANEXO À RESOLUÇÃO Nº 336, DE 9 DE JULHO DE 2014.**

**Lista de Aeroportos que atendem às Capitais dos Estados e ao Distrito Federal**

<b>Sigla</b>	<b>Capital Atendida</b>
SBAR	Aracajú
SBBE	Belém
SBBH	Belo Horizonte
SBBR	Brasília
SBBV	Boa Vista
SBCF	Belo Horizonte
SBCG	Campo Grande
SBCT	Curitiba
SBCY	Cuiabá
SBEG	Manaus
SBFL	Florianópolis
SBFZ	Fortaleza
SBGL	Rio de Janeiro
SBGO	Goiânia
SBGR	São Paulo
SBJP	João Pessoa
SBKP	São Paulo
SBMO	Maceió
SBMQ	Macapá
SBSG	Natal
SBPA	Porto Alegre
SBPJ	Palmas
SBPV	Porto Velho
SBRB	Rio Branco
SBRF	Recife
SBRJ	Rio de Janeiro
SBSL	São Luis
SBSP	São Paulo
SBSV	Salvador
SBTE	Teresina
SBVT	Vitória