

RESOLUÇÃO Nº 338, DE 22 DE JULHO DE 2014.

Regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados (*slots*) e dispõe sobre os aeroportos de interesse.

(Texto compilado)

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 8º, incisos XIX e XX, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando o que consta do processo nº 60800.188236/2011-36, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 22 de julho de 2014,

RESOLVE:

Art. 1º Regulamentar a alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados e dispor sobre os aeroportos de interesse.

§1º Os aeroportos serão declarados coordenados pela ANAC, conforme disposto no Capítulo III do Título I desta Resolução.

§2º Os aeroportos de interesse são definidos no Título II desta Resolução.

TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS

CAPÍTULO I DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os fins desta 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, bem como em outras hipóteses previstas nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC;

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 - *banco de slots*: conjunto de *slots* disponíveis para alocação às empresas de transporte aéreo e aos operadores aéreos na temporada, após a alocação das séries de *slots* provenientes do histórico de *slots* e suas alterações; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

IV - *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*;

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

VI - *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;

VII - *Conferência Internacional de slots* (SC): fórum internacional organizado pelas empresas de transporte aéreo com o objetivo de promover o encontro entre essas empresas, coordenadores e facilitadores de aeroportos, visando otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária, que ocorre duas vezes ao ano, para as temporadas de verão e inverno, nas datas e locais previstos no calendário de atividades; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

VIII - *capacidade aeroportuária*: medida de capacidade de processamento dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal) podendo envolver: pessoas, aeronaves, bagagens ou carga;

IX - *Conferência Nacional de slots* (SCB): fórum complementar à Conferência Internacional de *slots* 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 e dos aeroportos de interesse, que ocorre duas vezes ao ano, para as temporadas de verão e inverno, nas datas e locais previstos no calendário de atividades; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

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 - *declaração de capacidade*: documento emitido pelo operador do aeroporto e, no que couber, em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo, informando à ANAC a capacidade aeroportuária para cada temporada; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

XII - *empresa aérea atuante*: empresa de transporte aéreo cuja quantidade de *slots* alocados por dia, após processamento de uma série de *slots* solicitada num aeroporto coordenado, somadas as quantidades de *slots* das empresas do mesmo grupo econômico, seja maior que cinco *slots*;

XIII - *empresa aérea entrante*: empresa de transporte aéreo cuja quantidade de *slots* alocados por dia, 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 menor que 5 (cinco) *slots*; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

XIV - *grupo econômico*: compõem o grupo econômico a empresa de transporte aéreo, suas controladoras, controladas e coligadas, bem como as controladas e coligadas das controladoras e das controladas das empresas de transporte aéreo; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

XV - *histórico de slots*: série de *slots* de uma empresa de transporte aéreo alocada na base de referência da temporada equivalente anterior que terá prioridade na alocação inicial (SAL) da próxima temporada equivalente; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

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;

XVI-A - mau uso do slot: utilização inadequada da infraestrutura aeroportuária de um aeroporto coordenado por operação aérea realizada sem a prévia alocação do slot, por operação aérea realizada em desacordo com as características do slot alocado, ou ainda por manter slot alocado que não pretende operar; [\(Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

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 - [\(Revogado pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

XVIII-A - publicação de dados sobre operações aéreas (PDO): informações sobre todas as operações aéreas realizadas e canceladas em um aeroporto disponibilizadas pelo operador do aeroporto, sendo que, para fins de monitoramento do uso dos *slots* alocados, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente; [\(Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

XIX - *série de slots*: conjunto de no mínimo 5 (cinco) *slots* alocados para a mesma empresa de transporte aéreo em semanas consecutivas, no mesmo dia da semana, no mesmo horário; [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

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 2 (duas) temporadas de verão consecutivas ou 2 (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 da lista de histórico de slots (AHD)*: fase de validação da lista de histórico de *slots* após a avaliação de eventuais pedidos de reconsideração formulados pelas empresas de transporte aéreo. [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS DA COORDENAÇÃO DE *SLOTS*

Art. 3º A atividade de coordenação e alocação de *slots* nos aeroportos coordenados deve ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando os princípios da transparência, não discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade aeroportuária declarada, devendo ainda: [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

I - zelar pelo cumprimento dos prazos estabelecidos no calendário de atividades e daqueles previstos nesta Resolução;

II - responder fundamentada e tempestivamente a todas as solicitações de *slots*;

III - respeitar os parâmetros de declaração de capacidade do aeroporto;

IV - monitorar o uso dos *slots* alocados nos aeroportos coordenados; e (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

V - dar publicidade às atividades de coordenação e alocação de *slots*. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º A Superintendência competente designará a equipe responsável pelas atividades de coordenação e alocação de *slots*.

§ 2º A Superintendência competente publicará Portaria específica contendo procedimentos acessórios ao processo de coordenação de aeroportos.

§ 3º A atividade prevista no *caput* deverá ser fundamentada em decisões técnicas inerentes ao processo de coordenação e alocação de *slots*.

Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de *slots* deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.

CAPÍTULO III DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO

Art. 5º Nos casos em que o nível de saturação de determinado aeroporto comprometa a utilização de um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, dias da semana, ou períodos do ano, a ANAC poderá declará-lo coordenado, nos termos desta Resolução.

Art. 6º A declaração de aeroporto coordenado será feita por ato da Diretoria da ANAC em qualquer das seguintes circunstâncias:

I - as limitações de capacidade aeroportuária sejam graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

II - for identificado comportamento por parte de empresas de transporte aéreo, operadores aéreos ou operador do aeroporto, ou ainda aplicada medida por parte do responsável pelo controle do espaço aéreo, que estejam restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a otimização da utilização da infraestrutura aeroportuária; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

III - situação emergencial;

IV - caso fortuito ou força maior; ou

V - interesse público.

§ 1º A declaração de aeroporto coordenado perdurará enquanto vigorar a situação que a motivou e seu cancelamento dependerá de expressa manifestação da ANAC.

§ 2º A declaração de aeroporto coordenado deverá ser publicada em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.

Art. 7º A declaração de aeroporto coordenado poderá ser motivada pela ANAC ou mediante solicitação fundamentada:

I - das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo; [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

II - do operador do aeroporto; ou

III - do responsável pelo controle do espaço aéreo.

Parágrafo único. Caberá a ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto como coordenado.

Art. 8º Devem constar na declaração de aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação:

I - nome do aeroporto;

II - motivo da coordenação;

III - período, dias da semana e horários que serão coordenados;

IV - modalidades de serviços aéreos que devem solicitar *slots*;

V - modalidades de serviços aéreos que são elegíveis para constituição de séries de *slots*;

VI - limitações de operação, relacionadas a aspectos técnicos;

VII - meta de regularidade para avaliação da eficiência na utilização das séries de *slots* no aeroporto; [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

VII-A - desvio tolerado em relação ao horário do *slot* alocado para avaliação da pontualidade de chegadas e partidas no aeroporto; e [\(Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

VIII - percentual do banco de *slots* que será distribuído inicialmente às empresas aéreas entrantes no aeroporto;

§ 1º A definição dos parâmetros de coordenação será feita de forma individualizada para cada aeroporto coordenado.

§ 2º O parâmetro mencionado no inciso VIII do *caput* deverá ser fixado em, no mínimo, 50% (cinquenta por cento).

§ 3º Os parâmetros para a meta de regularidade e para o desvio tolerado, mencionados nos incisos VII e VII-A do *caput*, deverão ser fixados em valores não inferiores a 80% (oitenta por cento) e a 15 (quinze) minutos, respectivamente. [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

§ 4º Caso seja comprovado tecnicamente o benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária, a ANAC poderá definir na declaração de aeroporto coordenado valores superiores ao previsto nesta Resolução quanto aos critérios:

I - número de *slots* alocados por dia, por empresa de transporte aéreo, para ser considerada empresa aérea entrante no aeroporto;

II - quantidade mínima de *slots* para ser considerada uma série de *slots* no aeroporto; e

III - (Revogado pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

CAPÍTULO IV DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE AEROPORTO COORDENADO

Art. 9º O operador do aeroporto é responsável pela declaração da capacidade aeroportuária do aeroporto coordenado relativamente aos componentes pista, pátio e terminal, conforme regulamentação específica, devendo observar os prazos estabelecidos no calendário de atividades. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º A capacidade operacional de pista e as respectivas regras de alocação devem ser estabelecidas em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 2º Na elaboração da declaração de capacidade do aeroporto coordenado, o operador do aeroporto poderá levar em consideração as sugestões e acordos realizados com todos os setores envolvidos na dinâmica do aeroporto, buscando melhorar a sua eficiência operacional. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 10. A declaração de capacidade de aeroporto coordenado para as temporadas de verão e de inverno será publicada pela ANAC conforme prazos definidos no calendário de atividades.

CAPÍTULO V DO PROCESSO DE COORDENAÇÃO E DA ALOCAÇÃO DE *SLOTS*

Art. 11. O processo de coordenação para alocação de *slots* deverá seguir as etapas previstas nas Seções deste 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 da lista de histórico de *slots* (AHD); (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

c) submissão inicial (ISD);

d) alocação inicial (SAL);

e) Conferência Internacional de *slots* (SC);

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

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

h) 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. 12. 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. 13. A primeira etapa de coordenação tem por objetivo definir a base de referência (BDR) que será utilizada para o monitoramento do uso dos *slots* alocados no aeroporto coordenado, visando à identificação dos históricos de *slots* que serão utilizados na próxima temporada equivalente. [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

Art. 14. Na primeira etapa de coordenação 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. 15. Somente podem solicitar séries de *slots* as empresas exploradoras das modalidades de serviço especificadas no inciso V do art. 8º desta Resolução. [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

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

Art. 16. 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 da Lista de Histórico de Slots (AHD)** [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

Art. 17. Em caso de discordância quanto ao resultado contido na lista de histórico de *slots* (SHL), as empresas de transporte aéreo poderão requerer reconsideração no prazo estabelecido no calendário de atividades.

Art. 18. Decorrido o prazo mencionado no art. 17 desta Resolução, proceder-se-á à validação da lista de histórico de *slots* (AHD), cuja divulgação se dará até a data estabelecida no calendário de atividades. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Subseção III **Submissão Inicial (ISD)**

Art. 19. Após a etapa de validação da lista de histórico de *slots* (AHD) se dará a submissão inicial (ISD), em que as empresas de transporte aéreo devem proceder à solicitação de todas as séries de *slots* que pretendam operar na temporada. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

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 Internacional de *slots* (SC), segundo análise da capacidade aeroportuária disponível. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Subseção IV **Alocação Inicial (SAL)**

Art. 20. 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. 21. 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*).

Art. 22. As novas solicitações de *slots* serão alocadas segundo a seguinte ordem:

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

§ 1º Serão alocados inicialmente *slots* às empresas aéreas entrantes, até o limite definido pela declaração de aeroporto coordenado.

§ 2º Os *slots* restantes serão alocados a empresas aéreas entrantes e atuantes, observada a ordem de prioridade definida no *caput*.

§ 3º Durante a alocação de novas solicitações de *slots* (banco de *slots*), caso o número de solicitações de séries de *slots* exceda a quantidade total de *slots* disponíveis no banco de *slots*, a alocação de *slots* será igualitária entre todas as empresas de transporte aéreo solicitantes. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 23. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos arts. 21 e 22 desta Resolução 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 Internacional de *Slots* (SC)**

Art. 24. Realizada a alocação inicial (SAL), é facultado às empresas de transporte aéreo interessadas participar da Conferência Internacional de *slots* (SC), na qual é oportunizada a realização de ajustes nos *slots* alocados em aeroportos coordenados e horários de voos em aeroportos de interesse. [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

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

Art. 25. Após o processamento de todas as mensagens na alocação inicial (SAL), as empresas de transporte aéreo poderão proceder, até a data limite definida no calendário de atividades, à devolução de *slots* que não serão operados na temporada, para que não sejam considerados na base de referência.

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 **Conferência Nacional de *Slots* (SCB)**

Art. 26. Findo o prazo para devolução de *slots* (SRD), a ANAC realizará a Conferência Nacional de *slots* (SCB), quando será oportunizada a realização de ajustes nos *slots*, em âmbito local.

Subseção VIII **Definição da Base de Referência (BDR)**

Art. 27. A base de referência (BDR) de cada temporada será definida conforme datas fixadas no calendário de atividades.

Parágrafo único. A base de referência (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.

Seção III

Segunda Etapa de Coordenação

Art. 28. A segunda etapa de coordenação visa o 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 Nessa etapa serão admitidos novos pedidos ou alterações de *slots*, incluindo séries de *slots*. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 2º É possibilitada, mediante solicitação da empresa de transporte aéreo, a alteração na base de referência (BDR) constituída na primeira etapa de coordenação, desde que respeitada a capacidade aeroportuária. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Seção IV Terceira Etapa de Coordenação

Art. 29. A terceira etapa de coordenação envolve o monitoramento do uso dos *slots* alocados, e corresponde ao período compreendido entre o primeiro e o último dia de operações na temporada. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

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

Seção V Disposições Gerais

Art. 30. Poderão solicitar *slots* em aeroportos coordenados as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos, nos termos da declaração de aeroporto coordenado. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 31. 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. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º É permitida a cessão gratuita de *slots* entre as empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico, desde que respeitada a capacidade aeroportuária. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 2º A cessão de *slots* entre empresas de transporte aéreo que não se comprovarem do mesmo grupo econômico será invalidada e todos os *slots* envolvidos na cessão retornarão ao banco de *slots*. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 3º As empresas de transporte aéreo deverão dar ciência à ANAC quando compuserem um grupo econômico até a data limite para submissão inicial (*ISD*) para garantir seus efeitos na temporada. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 32. 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 aeroportuária declarada para o aeroporto. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º A troca de *slots* entre diferentes empresas de transporte aéreo poderá ser anulada caso uma delas deixe de operar o *slot* depois de efetuada a troca, excetuando-se a troca realizada entre empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

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

I - se a operação da série de *slots* tiver obtido histórico de *slots* por 2 (duas) temporadas equivalentes; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

II - se ambas as empresas de transporte aéreo forem consideradas empresas aéreas entrantes na alocação da série de *slots*; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

III - se a alteração beneficiar a infraestrutura aeroportuária, a critério, devidamente fundamentado, da equipe designada como responsável pelas atividades de coordenação e alocação de *slots*.

Art. 33. 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;

IV - transporte de chefe de Estado ou de Governo; e

V - não remuneradas, em benefício exclusivo da empresa de transporte aéreo, quando previamente acordadas com o responsável pelo controle do espaço aéreo e com o operador do aeroporto. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

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. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 34. Os *slots* serão alocados em minutos múltiplos de 5 (cinco).

Art. 35. Em caso de redução de capacidade aeroportuária em aeroporto coordenado que impossibilite a alocação de todos os históricos de *slots* solicitados, serão aplicadas as regras de prioridade de acordo com esta Resolução e seu procedimento será estabelecido em Portaria específica da Superintendência competente, segundo critérios objetivos e fundamentados. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º A Portaria mencionada no caput deverá ser publicada até a data limite da divulgação da declaração de capacidade do aeroporto para a temporada. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 2º Na ocorrência de eventos mencionados no art. 6º, incisos III e IV, desta Resolução, poderão ser aplicados, a qualquer momento, os procedimentos de redução de capacidade aeroportuária no aeroporto, conforme regras estabelecidas na Portaria mencionada no caput. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 36. (Revogado pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 37. Para a primeira alocação de *slots* após a declaração de um aeroporto como coordenado segundo as regras desta Resolução, o histórico de *slots* será obtido pela base de dados vigente de voos regulares registrados na ANAC para o respectivo aeroporto.

CAPÍTULO VI
DO MONITORAMENTO DO USO DOS *SLOTS* ALOCADOS
(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 38. O monitoramento do uso dos *slots* alocados em cada temporada será realizado para fins de determinação do histórico de *slots* e de apuração do mau uso do *slot*, utilizando-se: (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

I - a base de referência (BDR); (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

II - a base de *slots* vigentes; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

III - as publicações de dados sobre operações aéreas (PDO); e (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

IV - os parâmetros de coordenação da declaração de aeroporto coordenado. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º (Revogado pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

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

§ 3º O monitoramento do uso dos *slots* alocados será feito para cada aeroporto coordenado. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 4º Para fins de apuração do mau uso do *slot* serão considerados os *slots* alocados na base de *slots* vigentes. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 38-A. O monitoramento do uso dos *slots* alocados em cada temporada avaliará ocorrências que envolvam: (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

I - operações aéreas realizadas sem prévia alocação do *slot*; (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

II - operações aéreas realizadas em desacordo com as características do *slot* alocado na base de *slots* vigentes; (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

III - operações aéreas canceladas e *slots* cancelados. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º Para os fins previstos no inciso II do caput, serão consideradas as operações aéreas realizadas com categoria de equipamento diferente ou com desvio em relação ao horário do *slot* alocado. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 2º Caso seja necessário, para colaborar com esclarecimento de fatos relacionados a essas ocorrências, poderão ser utilizadas subsidiariamente informações disponibilizadas em outras bases de dados da ANAC, de outro operador de aeroporto, do responsável pelo controle do espaço aéreo, de outros órgãos ou entidades públicas, ou ainda de outras bases de dados. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 38-B. As ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo não serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade, desde que informadas conforme os procedimentos da portaria específica estabelecida pelo § 2º do art. 3º desta Resolução. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º Consideram-se fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, as ocorrências causadas por condições climáticas adversas, por ação ou omissão do operador do aeroporto, por medida estabelecida pelo responsável pelo controle do espaço aéreo, ou por anormalidade na atividade de outros órgãos ou entidades públicas, desde que diretamente relacionadas com a prestação do serviço de transporte aéreo. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 2º Não se consideram fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, as ocorrências causadas 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. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 38-C. A apuração do mau uso do *slot* será realizada em qualquer tipo de ocorrência, incluídas as decorrentes de situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, de forma a auxiliar na determinação do que poderá ser considerado como intencionalidade. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 39. O índice de regularidade da série de *slots* (IRs) é calculado por meio da divisão do número de *slots* utilizados pelo número de *slots* alocados na base de referência (BDR) daquela série de *slots*, descontados os *slots* devolvidos até a data limite para devolução de *slots* (SRD). (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

$$\text{IRs} = \frac{\text{Número de Slots Utilizados}}{\text{Número de Slots Alocados na BDR}} \quad (\%)$$

§ 1º O índice de regularidade será calculado para cada série de *slots* para fins de determinação do histórico de *slots*. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 2º Operações aéreas realizadas com desvio maior que 24 (vinte e quatro) horas do horário alocado na base de *slots* vigentes poderão ser penalizadas no cálculo do índice de regularidade, observado o disposto no art. 38-B desta Resolução. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 40. (Revogado pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 41. O índice de eficiência operacional total (EOsT) é a média dos índices de regularidade das séries de *slots* (IRs), calculado por meio da divisão do somatório dos IRs pelo número de séries de *slots* alocadas na base de referência (BDR). (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

$$\text{EOsT} = \frac{\sum \text{IRs}}{\text{Número de Série de Slots}} \quad (\%)$$

Parágrafo único. O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente de EOsT para cada temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de *slots* para a próxima temporada equivalente, conforme art. 23 desta Resolução. [\(Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

Art. 42. [\(Revogado pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

Art. 43. 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;

II - caso se verifique mau uso intencional dos *slots* alocados; [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

III - perda da outorga para a exploração de serviços aéreos; ou [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

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

§ 1º As séries de *slots* que não gerarem histórico de *slots* na temporada serão transferidas para o banco de *slots* da próxima temporada equivalente.

§ 2º Para o fim previsto no inciso II do caput, caracteriza-se o mau uso intencional do *slot* quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

§ 3º Para o fim previsto no inciso III do caput, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem. [\(Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

Art. 44. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo pode perder os *slots* ou as séries de *slots* durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos: [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;

II - perda ou suspensão da outorga para a exploração de serviços aéreos; [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

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

IV - caso não sejam sanadas as pendências informadas durante o processo de alocação de *slots* até a data de operação do *slot* ou de início da série de *slots*; ou [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

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 da aplicação 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 do *caput*, 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.

§ 3º Para os fins previstos no inciso II do *caput*, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem.

CAPÍTULO VI-A DA PUBLICAÇÃO DOS DADOS SOBRE OPERAÇÕES AÉREAS EM AEROPORTOS COORDENADOS

(Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 44-A. O operador do aeroporto é responsável pela publicação de dados sobre operações aéreas (PDO), devendo observar os procedimentos e prazos estabelecidos na portaria específica estabelecida pelo § 2º do art. 3º desta Resolução. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Parágrafo único. Na consolidação dos dados de operações aéreas realizadas e canceladas, o operador do aeroporto utilizará informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos, buscando a conciliação de dados e a melhoria na qualidade da informação. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 45. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente manter slot alocado na base de *slots* vigentes que não pretende operar. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º (Revogado pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 2º Na apuração desta infração, será considerado cada *slot* individualmente.

Art. 46. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea em desacordo com as características do slot alocado na base de *slots* vigentes. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º Para os fins previstos no *caput*, será considerada a operação aérea realizada com categoria de equipamento diferente ou com desvio em relação ao horário do *slot* alocado. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

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

Art. 47. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea sem prévia alocação do slot na base de *slots* vigentes. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

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

Art. 47-A. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto coordenado, o descumprimento das suas obrigações elencadas neste Título. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 48. As providências administrativas para as infrações descritas neste Capítulo serão aplicadas conforme as regras estabelecidas pela ANAC para o exercício das suas atividades de fiscalização. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 1º Para o fim do disposto no caput, aplica-se multa como providência administrativa sancionatória, quantificada em reais (R\$) com respectivo atenuante e agravante, nos termos do Anexo desta Resolução. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 2º No caso de infrações cometidas por empresa de transporte aéreo, aplicam-se as providências administrativas previstas na regulamentação vigente, independentemente da não obtenção do histórico de *slots* decorrente do monitoramento. (Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 49. Na dosimetria das penalidades aplicadas em decorrência da apuração das infrações ao disposto nesta 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 VIII DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 50. Os cálculos dos índices estipulados e a aplicação de todos os mecanismos estabelecidos se iniciarão a partir da temporada subsequente à publicação desta Resolução.

TÍTULO II DOS AEROPORTOS DE INTERESSE

Art. 51. Serão declarados aeroportos de interesse, para os fins dispostos neste Título, aqueles considerados relevantes para a aviação civil, definidos em Portaria da Superintendência competente.

Art. 52. A declaração dos aeroportos de interesse levará em consideração os seguintes critérios, dentre outros:

- I - níveis elevados de utilização dos componentes aeroportuários (pista, pátio ou terminal), que ainda não justifiquem sua declaração como aeroporto coordenado;

II - falhas de planejamento na alocação da infraestrutura disponível;

III - conectividade com outros aeroportos da rede; ou

IV - interesse público.

Art. 53. A inclusão de aeroporto no rol de aeroportos de interesse poderá ser feita de ofício pela ANAC ou mediante solicitação fundamentada:

I - das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

II - do operador do aeroporto; ou

III - do responsável pelo controle do espaço aéreo.

Parágrafo único. Caberá à ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto como aeroporto de interesse. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 54. O operador do aeroporto de interesse deverá planejar e executar a alocação de horários de voos, cabendo-lhe:

I - respeitar o calendário de atividades definido pela ANAC para aeroportos coordenados;

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”, “g” e “h”; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

III - receber a programação das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos que nele operem ou pretendam operar; (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

IV - assegurar o acesso à infraestrutura de maneira isonômica e não discriminatória;

V - disponibilizar os dados referentes à infraestrutura alocada para ampla consulta;

VI - disponibilizar à ANAC as bases de horários de voos alocados de uma dada temporada, respeitada a capacidade aeroportuária declarada; e (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

VII - dar cumprimento aos procedimentos elencados em Portaria da Superintendência competente.

§ 1º Durante a etapa de alocação inicial os operadores de aeroportos de interesse devem alocar prioritariamente infraestrutura aeroportuária para os voos solicitados pelas empresas de transporte aéreo que constavam na base de horários de voos alocados da temporada equivalente anterior, observando o disposto no § 4º deste artigo. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 2º No caso da primeira alocação, deverá ser considerada como referência os voos regulares registrados na ANAC para o respectivo aeroporto. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

§ 3º No caso da necessidade de priorização de solicitações de infraestrutura aeroportuária que sejam diferentes da base de horários de voos alocados da temporada equivalente anterior, é facultado ao operador do aeroporto de interesse o estabelecimento de critérios para esse fim, desde que os mesmos sejam: [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

I - não discriminatórios;

II - isonômicos;

III - objetivos;

IV - proporcionais; e

V - sejam publicados antes da data limite para a submissão inicial.

§ 4º As empresas de transporte aéreo que intencionalmente operarem em desacordo com os horários de voos alocados no aeroporto de interesse poderão receber uma menor prioridade na etapa de alocação inicial da temporada subsequente, desde que previamente informadas. [\(Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

Art. 55. A Superintendência competente publicará Portaria específica contendo o detalhamento dos procedimentos relativos ao processo de alocação em aeroportos de interesse.

Art. 56. Caso ocorra indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária alocada pelo operador do aeroporto de interesse deverá ser respeitada a antiguidade do uso da infraestrutura, quando aplicável. [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

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. [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

Art. 58. O descumprimento do disposto neste Título, seja por parte do operador do aeroporto ou por parte das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos, pode ensejar a declaração do aeroporto como coordenado pela ANAC, nos termos do Capítulo III do Título I desta Resolução. [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

Art. 59. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto de interesse, o descumprimento das suas obrigações elencadas neste Título. [\(Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

Art. 59-A. As providências administrativas para as infrações descritas neste Capítulo serão aplicadas conforme as regras estabelecidas pela ANAC para o exercício das suas atividades de fiscalização. [\(Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

Parágrafo único. Para o fim do disposto no caput, aplica-se multa como providência administrativa sancionatória, quantificada em reais (R\$) com respectivo atenuante e agravante, nos termos do Anexo desta Resolução. [\(Incluído pela Resolução nº 487, de 22.08.2018\)](#)

TÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 60. Os *slots* alocados não constituem a plena autorização de voo, devendo as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos observarem os demais regulamentos da ANAC ou de outros órgãos, inclusive os que se referirem à prestação de serviços aéreos. (Redação dada pela Resolução nº 487, de 22.08.2018)

Art. 61. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 62. Fica revogada a Resolução nº 2, de 3 de julho de 2006, publicada no Diário Oficial da União de 6 de julho de 2006, Seção 1, página 40.

MARCELO PACHECO DOS GUARANYS
Diretor-Presidente

ANEXO À RESOLUÇÃO Nº 338, DE 22 DE JULHO DE 2014.

**TABELA DE INFRAÇÕES
(VALOR DAS MULTAS PESSOA FÍSICA, EXPRESSO EM REAL)**

COD	I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO OPERADOR AÉREO Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados - <i>slots</i>	Atenuado	Normal	Agravado
DOS	a) O operador aéreo intencionalmente manter <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes que não pretende operar.	7.000	14.000	21.000
ODS	b) O operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea em desacordo com as características do <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	31.500	42.000
NOS	c) O operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	42.000	63.000

**TABELAS DE INFRAÇÕES
(VALOR DAS MULTAS PESSOA JURÍDICA, EXPRESSO EM REAL)**

COD	II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados – <i>slots</i>	Atenuado	Normal	Agravado
DOS	a) A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente manter <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes que não pretende operar.	12.000	21.000	30.000
ODS	b) A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea em desacordo com as características do <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	24.000	42.000	60.000
NOS	c) A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	36.000	63.000	90.000

COD	III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO AEROPORTO Aeroporto Coordenado ou Aeroporto de Interesse	Atenuado	Normal	Agravado
OCD	a) O operador do aeroporto coordenado descumprir as suas obrigações elencadas no Título I desta Resolução.	30.000	52.500	75.000
OIN	b) O operador do aeroporto de interesse descumprir as suas obrigações elencadas no Título II desta Resolução.	30.000	52.500	75.000