



**Agência Nacional de Aviação Civil**  
Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5  
Brasília-DF – CEP: 71.608–900  
Telefone: (61) 3366–9200

**Relatório de análise e respostas das contribuições da Audiência Pública nº 7/2010, que submete proposta de Resolução regulamentando a utilização dos campos destinados ao lançamento de valores no conhecimento aéreo e os procedimentos de comercialização dos serviços de transporte aéreo de carga, doméstico e internacional, motivada pela prática de cobrança de adicionais à parte das tarifas, realizada entre os dias 03 e 23 de fevereiro de 2010.**

## **1. INTRODUÇÃO**

Conforme disposto no Aviso de Audiência Pública publicado no Diário Oficial da União nº 23, de 3 de fevereiro de 2010, seção 3, página 14, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 02 de fevereiro de 2010, resolveu submeter a audiência pública proposta de Resolução dispendo sobre o lançamento de valores no conhecimento de carga.

O texto objeto do Aviso pôde ser previamente acessado no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/arquivos/pdf/Audiencias2010/aviso%20Conhecimento%20de%20carga.pdf>.

A audiência pública ocorreu entre os dias 03 e 23 de fevereiro de 2010, por meio de intercâmbio documental, conforme disposição da Instrução Normativa Nº 18, de 17 de fevereiro de 2009. As contribuições documentais puderam ser encaminhadas a esta Agência – endereço eletrônico [audiencia.conhecimentodecarga@anac.gov.br](mailto:audiencia.conhecimentodecarga@anac.gov.br) – por meio de formulário próprio disponível no sítio acima indicado até às 18 horas do dia 23 de fevereiro de 2010.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

*I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;*

*II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;*

*III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e*

*IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.*

As manifestações quanto ao mérito da proposta, bem como quanto a dúvidas e questionamentos, foram devidamente registrados e passam a ser apreciados individualmente no item 2 do presente Relatório.

## 2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

### → Contribuição nº 1

#### ○ **Dados do colaborador**

Nome: Eduardo Artur Rodrigues Silva	
Organização: Martel Assessoria Aeronautica	
Telefone de contato: 21 25242446	E-mail: artur@aeromartel.com.br

#### ○ **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

A inclusão do “fuel surcharge , security , e delivery fee”no valor da tarifa provoca perda de competitividade para as empresas brasileiras, vez que a tributação é sobre o valor do AWB e , como deve ser do conhecimento da ANAC, empresas estrangeiras são livres de tributação.

É uma legislação brasileira prejudicando, somente, empresas brasileiras, sem o menor benefício para o usuário.

Se a pretensão da ANAC é organizar a cobrança de modo que o usuário saiba o que está pagando, que defina em que campos do AWB deverão constar tais valores e para que servem. Além disso a justificativa apresentada trata desiguais igualmente, visto que o usuário do transporte de carga , bem como seus agentes , vivem um universo completamente diferente do passageiro de avião. Quem produziu a justificativa deveria aprofundar-se nessas diferenças e produzir legislações adequadas às características próprias de cada setor.

#### ○ **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

—

#### ○ **Justificativa**

—

#### ○ **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

A proposta de resolução não é capaz de provocar perda de competitividade das empresas brasileiras devido à decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.600/8, de 26 de novembro de 2001, que trata da aplicação do ICMS no transporte, doméstico e internacional, de passageiros e cargas, a qual decidiu pela inconstitucionalidade da exigência do ICMS na prestação de serviços de transporte aéreo internacional de carga pelas empresas aéreas nacionais, enquanto persistirem os convênios de isenção para empresas estrangeiras.

Conforme exposto no voto do Ministro Nelson Jobim, o Brasil firmou trinta e quatro acordos internacionais sobre transporte aéreo regular. Em todos eles, havendo reciprocidade, as empresas aéreas estão dispensadas das tributações locais. Por isso, nenhuma empresa internacional que opera no Brasil tem inscrição no ICMS. Assim, conclui o Ministro:

“(…)

*Concluo, também, ser inconstitucional, com fundamento no art. 150, II, CF, a exigência do ICMS na prestação de serviços de transporte aéreo internacional de cargas pelas empresas aéreas internacionais, enquanto persistirem os convênios de isenção de empresas estrangeiras.”*

Portanto, a resolução proposta não cria condições diferenciadas para as empresas brasileiras que prestam serviços de transporte internacional de cargas. Quanto ao transporte doméstico de carga, no entanto, a cobrança do ICMS está mantida, conforme decisão da ADI 1.600/8, mas deve-se destacar que as empresas estrangeiras não atuam no transporte doméstico, não havendo, portanto, tratamento diferenciado.

Por fim, a minuta de Resolução foi alterada para aceitar moeda estrangeira no transporte de carga.

---

## → Contribuição nº 2

### ○ Dados do colaborador

Nome: Luciano Ghelardi	
Organização: Absa Cargo Airline	
Telefone de contato: 19 21384403	E-mail: lghelar@absacargo.com

### ○ Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Nossa pretensão é abordar todo o Contexto da Resolução.

○ **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

—

○ **Justificativa**

1. Entendemos que a aprovação da proposta de Resolução acarretará um grande retrocesso nas relações comerciais existentes na atividade aérea, engessando as diversas linhas de negociações.
2. A legislação Consumista não se aplica ao transporte de carga em sua grande maioria por não ser considerado o usuário considerado usuário final da prestação de serviço, aplica-se sim a regra de direito civil.
3. A presente resolução não condiz com a política de liberdade tarifária que vem adotando a ANAC; De um lado liberar a competição tarifária, de outro engessar o mecanismo de competição, impondo regras restritivas à forma de competição.
4. A proibição as formas de agregar adicionais nos conhecimentos de transporte certamente poderá resultar na elevação dos preços para o usuário final.
5. O usuário final hoje tem total conhecimento do preço que paga para utilizar o serviço aéreo. A forma de se agregar adicionais no conhecimento de transporte possibilita aos usuários controlar e cobrar bons serviços de outras indústrias agregadas a setor da aviação. Ex. saber quanto afeta o preço de sua viagem ou transporte, o combustível, a infraestrutura, a segurança etc., No caso de impossibilidade de se destacar estes valores as empresas aéreas assumirão todo o ônus do preço final das passagens. Esses adicionais também valem para comparação estatística do custo Brasil versus custo de outros países, o que facilita o usuário final a tomar decisão por optar pelo Brasil como parceiro comercial ou não.
6. Consideramos que o desalinhamento internacional que a ANAC esta promovendo com essa proposta de resolução provocará enormes transtornos para empresas aéreas e usuários do transporte, uma vez que a regra geral internacional é permitir a inclusão dos chamados adicionais no preço do transporte.
7. A imposição de que a tarifa deve ser mencionada em moeda corrente nacional também esta desalinhada com o que ocorre internacionalmente e acarretará transtornos aos usuários de transporte internacional considerando que a maioria deles não é de origem brasileira, e os negócios que fazem incluindo o Brasil tem repercussão em seus países de origem.
8. Também se desalinhará com legislações que permitem a utilização de valores em moedas internacionais como legislação aduaneira, fiscal e civil;
9. No caso de transporte nacional os bilhetes já são expressos em moeda nacional, devido a legislação fiscal, portanto neste caso a resolução é letra morta.

10. Por fim nossa proposta é pela não aprovação da presente resolução e que a ANAC incentive e permita que cada empresa gestione o seu meio, sua forma de cobrança dos serviços que presta, fomentando desta feita todos os canais de competitividade, uma vez que a presente proposta provavelmente criará um alinhamento na forma de cobrança que será danoso para a indústria e para o usuário final.

#### ○ **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

O objetivo da presente proposta de resolução é tornar a informação relativa ao preço do serviço prestado mais transparente ao usuário. Isso se dará, principalmente, por meio da proibição de que os custos indissociáveis da prestação do serviço de transporte aéreo de carga sejam cobrados separadamente do valor do frete, como vem ocorrendo com a cobrança do adicional de combustível.

Os custos indissociáveis são aqueles próprios da prestação do serviço, sejam eles diretos ou indiretos, tais como tripulação, manutenção da aeronave, leasing, seguros, combustível, etc. Assim, não há razão para que o custo com combustível seja informado ao consumidor de forma separada do valor de frete, assim como não haveria razão para que o custo com leasing ou tripulação fosse informado separadamente. Ao contrário do argumentado na presente contribuição, essa prática é nociva à concorrência e contrária ao princípio da transparência preconizada pela legislação consumerista, pois dificulta a comparação de preços, podendo levar o usuário a escolher a empresa com preço final maior, conforme ficou demonstrado na justificativa apresentada pela Agência.

Portanto, como ocorre com qualquer outro produto ou serviço, o preço do transporte aéreo deve contemplar, em um valor único, todas as despesas da companhia, sejam elas operacionais ou não. Contudo, a resolução não impede que os serviços opcionais ou adicionais sejam cobrados separadamente, conforme exposto no § 3, art. 3º da minuta de resolução.

Dessa forma, sendo o custo com combustível um item não opcional, ele deverá compor o valor total do frete para transporte. A liberdade tarifária, por sua vez, está assegurada, pois o valor do frete continua a ser definido livremente pelo transportador. Logo, variações no preço do combustível refletirão diretamente no valor do frete, de acordo com a política tarifária do transportador. Os preços dos serviços opcionais/adicionais também continuam sendo de livre negociação, podendo ser cobrados separadamente conforme disposto na Resolução. Portanto, não subsiste o argumento de que a proposta poderá resultar na elevação dos preços para o usuário final.

Por fim, a minuta de Resolução foi alterada para aceitar moeda estrangeira no transporte de carga.

---

→ **Contribuição nº 3**

○ **Dados do colaborador**

Nome: Paulo Cezar Bastos Castello Branco	
Organização: TAM Linhas Aéreas S/A	
Telefone de contato: 11-5582-9273	E-mail: paulo.castello@tam.com.br

○ **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Art. 3º A utilização dos campos destinados ao lançamento de valores no conhecimento aéreo será regida nos termos deste artigo.

§ 1º A tarifa do serviço de transporte aéreo de carga deverá ser expressa na moeda corrente nacional, em um único valor a ser lançado exclusivamente no campo “frete/freight” do respectivo conhecimento aéreo e deverá expressar o valor total a ser pago pelo contratante pela prestação do serviço de transporte aéreo entre os aeroportos de origem e destino discriminados no mesmo documento.

§ 2º É vedada a cobrança de valores relativos a serviços indissociáveis da prestação do serviço de transporte aéreo a parte do campo “frete/freight”.

§ 3º Somente poderão ser cobrados separadamente do valor do frete, utilizando-se dos demais campos do conhecimento aéreo, os valores referentes aos serviços opcionais ou adicionais prestados ao cliente pelo transportador ou agente de carga, além das taxas aeroportuárias e governamentais, conforme regulamentação vigente.

Art. 4º As empresas deverão apresentar ao consumidor, durante todas as fases do processo de comercialização dos serviços de transporte aéreo, a tarifa expressa em valor único, independentemente do canal de comercialização a ser utilizado, garantindo a possibilidade de comparação direta entre os preços dos serviços disponíveis no mercado.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor 30 (vinte) dias após sua publicação.

○ **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Art. 3º A utilização dos campos destinados ao lançamento de valores no conhecimento aéreo será regida nos termos deste artigo.



§ 1º A tarifa do serviço de transporte aéreo de carga deverá ser expressa na moeda corrente nacional, exclusivamente no caso da prestação de serviço de transporte aéreo de carga doméstico, em um único valor a ser lançado exclusivamente no campo “frete/freight” do respectivo conhecimento aéreo e deverá expressar o valor total a ser pago pelo contratante pela prestação do serviço de transporte aéreo entre os aeroportos de origem e destino discriminados no mesmo documento.

§ 2º É vedada a cobrança de valores relativos a serviços indissociáveis da prestação do serviço de transporte aéreo a parte do campo “frete/freight”, devendo os mesmos, quando necessário, serem lançados nos demais campos do conhecimento aéreo.

§ 3º Poderão ser cobrados separadamente do valor do frete, utilizando-se também dos demais campos do conhecimento aéreo, os valores referentes aos serviços opcionais ou adicionais prestados ao cliente pelo transportador ou agente de carga, além das taxas aeroportuárias e governamentais, nos termos da IAC 153-0003 e demais normas regulamentares em vigor.

Art. 4º As empresas deverão apresentar, nos canais de venda por elas administrados diretamente, ao consumidor, durante todas as fases do processo de comercialização dos serviços de transporte aéreo, a tarifa expressa em valor único, independentemente do canal de comercialização a ser utilizado, garantindo a possibilidade de comparação direta entre os preços dos serviços disponíveis no mercado.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto nesse artigo as vendas realizadas por empresas intermediárias ou por prepostos do transportador que venham a intermediar a comercialização.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a sua publicação.

## ○ **Justificativa**

Art. 3º (...)

§1º A tarifa correspondente a prestação de serviço de transporte aéreo de cargas só poderá ser expressa em moeda nacional quando nos referirmos ao transporte aéreo de carga doméstico.

Tradicionalmente e em obediência aos padrões internacionais do setor, as tarifas oriundas do transporte aéreo internacional de cargas são expressas em dólares americanos, especialmente em função das relações comerciais existentes com agentes de cargas estabelecidos fora do país.

§2º Em relação a este parágrafo, conforme esclarecimentos apresentados na Justificativa à proposta de resolução que regulamenta as condições gerais de transporte, procurou a ANAC com esta determinação proibir a cobrança de adicionais à parte das tarifas de transporte aéreo de carga, em especial o adicional de combustível.

Contudo, a cobrança do adicional de combustível está em estrita consonância com os padrões internacionais do setor aeronáutico e a proibição de seu destaque violará normas internacionais que regem a matéria.

Adicionalmente, com a segregação destes valores as empresas aéreas garantem ao usuário o conhecimento sobre àquela taxa e conseqüente cobrança. Qualquer disposição em contrário poderia resultar em inúmeros prejuízos à empresa e ao próprio consumidor, posto que da forma como hoje é apresentado, cumpre-se o dever de informação, principio basilar da legislação consumerista. Em outras palavras, o consumidor terá acesso a informações claras, precisas e adequadas sobre o serviço por ele adquirido.

§3º Como é sabido, as empresas aéreas oferecem a seus clientes uma série de serviços opcionais à prestação regular de serviço de transporte aéreo. Tratam-se de serviços especiais e/ou opcionais, ofertados separadamente ao cliente, que demandam a cobrança de valores distintos da quantia exigida pelo frete. Entre eles estão os serviços elencados na IAC 153-0003.

Art. 4º Tendo em vista, que grande parte dos conhecimentos aéreos são comercializados por intermediários, que geralmente se socorrem de sistemas globais de distribuição, motivo este que leva a geração de grande parte destas vendas fora do Brasil, revela-se inviável qualquer alteração tecnológica que permitam uso total do idioma Português.

Assim, pode-se notar que a linguagem utilizada, inclusive no próprio conhecimento aéreo acaba sendo uma linguagem mundial, a linguagem padrão do setor aeronáutico, para que seja garantido que aquele documento em qualquer aeroporto poderá “ser lido” e ter o seu conteúdo identificado. Assim, um exemplo são as siglas de cidades e aeroportos utilizadas, como CGH (Congonhas) ou MIA (Miami).

A despeito desta questão da linguagem mundial para a aviação, temos que a obrigação da divulgação em português sobre a tarifa pode ser garantida pelo transportador aéreo, somente quando a comercialização do conhecimento aéreo ocorrer dentro dos canais de vendas administrados por ele, contudo, quando se tratar de uma venda por meio de intermediários, a companhia aérea não detém tal obrigação, razão pela qual, sugerimos que fique expresso na norma o que competiria a cada um, a obrigação do transportador aéreo quando “responsável” pela venda, em garantir a informação clara, precisa e no idioma pátrio, da mesma forma que um intermediário ou um agente de cargas, que a ele caberá a obrigação por tais informações.

Art.5º – Todas as alterações sugeridas nesta proposta acabam demandando muitas mudanças para as próprias companhias, sendo necessária a revisão de muitos procedimentos e alterações de sistemas, assim, revela-se imperiosa a concessão de um prazo maior do que os 30 dias iniciais, para que seja possível a total adaptação à nova forma do conhecimento de transporte aéreo de carga pela ANAC sugerido.

#### ○ **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

- 1) A minuta de Resolução foi alterada para aceitar moeda estrangeira no transporte de carga, conforme o sugerido para o § 1º do artigo 3º.



- 2) A sugestão relativa ao §2º do artigo 3 não está de acordo com o objetivo proposto por essa Agência, qual seja, o de tornar a informação relativa ao preço do serviço prestado mais transparente ao usuário. Isso se dará, principalmente, por meio da proibição de que os custos indissociáveis da prestação do serviço de transporte aéreo de carga sejam cobrados separadamente do valor do frete, como vem ocorrendo com a cobrança do adicional de combustível. Os custos indissociáveis são aqueles próprios da prestação do serviço, sejam eles diretos ou indiretos, tais como tripulação, manutenção da aeronave, leasing, seguros, combustível, etc. Assim, não há razão para que o custo com combustível seja informado ao consumidor de forma separada do valor de frete, assim como não haveria razão para que o custo com leasing ou tripulação fosse informado separadamente.

Consequentemente, o efeito dessa sugestão será o de tornar nulo o objetivo principal da resolução que é o de coibir a cobrança do adicional de combustível. Ao contrário do argumentado na presente contribuição, essa prática é nociva à concorrência e contrária ao princípio da transparência preconizada pela legislação consumerista, pois dificulta a comparação de preços, podendo levar o usuário a escolher a empresa com preço final maior, conforme ficou demonstrado na justificativa apresentada pela Agência.

Com relação ao adicional de combustível, vale ressaltar que a alegação de que “a proibição de seu destaque violará normas internacionais que regem a matéria” é vaga e imprecisa uma vez que não elenca a que normas se refere.

- 3) No que concerne o proposto para o §3º, artigo 3, a expressão “conforme regulamentação vigente” é suficiente. A menção a uma norma específica, como a IAC 153-0003, não é recomendada, tendo em vista que a mesma poderá ser alterada a qualquer tempo, prejudicando o entendimento e interpretação da resolução. No entanto, a possibilidade de cobrança em separado por serviços opcionais está mantida pela Resolução em questão.
- 4) O artigo não menciona a obrigatoriedade do uso do idioma português. A minuta originalmente proposta exigia apenas a disponibilização da tarifa em moeda corrente nacional e tal exigência foi suprimida. O objetivo desse artigo é determinar que em todas as fases do processo de comercialização, isto é, seja na consulta pelo consumidor com empresa aérea ou preposto até o pagamento pelo serviço, a tarifa seja expressa em valor único, sem a cobrança de adicionais que representem custo ou serviços indissociáveis ao transporte aéreo.
- 5) Tendo em vista as dificuldades de adaptação à nova regulamentação, a Agência considera razoável estender o prazo para 90 dias para que a Resolução entre em vigor.

---

→ **Contribuição nº 4**

○ **Dados do colaborador**

Nome: Fabiana Peixoto de Mello	
Organização: Federal Express Corporation	
Telefone de contato: 11 5514 7070	E-mail: fabiana.mello.osv@fedex.com

○ **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

—

○ **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

“Art. 1º Regulamentar a utilização dos campos destinados ao lançamento de valores no conhecimento aéreo, formulário denominado internacionalmente como Air Waybill – AWB **conforme padrões IATA**, disciplinando os procedimentos de comercialização dos serviços de transporte aéreo de carga, doméstico e internacional, que passam a ser regidos nos termos desta Resolução.

Art. 2º Esta Resolução se aplica aos serviços de transporte aéreo de carga **com origem** no Brasil, comercializados em território nacional, realizados por empresas nacionais e estrangeiras, que operam voos regulares ou não-regulares, domésticos ou internacionais.

Art. 3º A utilização dos campos destinados ao lançamento de valores no conhecimento aéreo será regida nos termos deste artigo.

§1º A tarifa do serviço de transporte aéreo de carga deverá ser expressa na moeda corrente nacional valor a ser lançado exclusivamente no campo “frete/freight” do respectivo conhecimento aéreo e deverá expressar o valor total a ser pago pelo contratante pela prestação do serviço de transporte aéreo entre os aeroportos de origem e destino discriminados no mesmo documento.

§ 2º É vedada a cobrança de valores relativos a serviços indissociáveis da prestação do serviço de transporte aéreo a parte do campo “frete/freight”.

§ 3º Somente poderão ser cobrados separadamente do valor do frete, utilizando-se dos demais campos do conhecimento aéreo, os valores referentes aos serviços opcionais ou adicionais prestados ao cliente pelo transportador ou agente de carga, além das taxas aeroportuárias e governamentais, conforme regulamentação vigente e as cobranças aplicáveis.

Art. 4º As empresas deverão apresentar ao consumidor, durante todas as fases do processo de comercialização dos serviços de transporte aéreo, a tarifa expressa em valor único, independentemente do canal de

comercialização a ser utilizado, garantindo a possibilidade de comparação direta entre os preços dos serviços disponíveis no mercado.

Art. 5º A utilização dos campos destinados ao lançamento de valores no **conhecimento de carga** aéreo internacional será regida nos termos do Regulamento Aduaneiro, **das normas** tributárias aplicáveis, da legislação do país onde tais conhecimentos forem **emitidos, dos tratados internacionais** e das normas IATA aplicáveis.

Art.6º Esta Resolução entra em vigor **90 (noventa)** dias após sua publicação.

### ○ **Justificativa**

O conhecimento de transporte aéreo internacional é documento consolidado no comércio exterior e observa o padrão IATA justamente para proporcionar a otimização e a dinâmica que o transporte aéreo de carga requer sendo, inclusive, objeto de menção por parte do Anexo IX, da Convenção de Chicago do qual o Brasil é signatário.

Dessa forma, qualquer proposta de mudança deve levar em conta o contexto internacional e o respeito à soberania de outros países.

A FedEx requer, por fim, seja ampliado o prazo de recebimento, pela ANAC, de contribuições para essa consulta pública.

### ○ **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

O Anexo 09 da Convenção de Chicago que trata de facilitação, não define um modelo de conhecimento aéreo a ser adotado pelos países signatários, apenas apresenta diretrizes relativas à facilitação do transporte aéreo de carga. O conhecimento aéreo é regulado, atualmente, pela IAC 153/1003, de 22 de julho de 2005, e apresenta modelo semelhante ao AWB definido pela IATA. Contudo, a Agência não poderia obrigar todas as empresas de transporte aéreo às regras definidas pela IATA, tendo em vista que nem todas as empresas são associadas a essa instituição.

Diante disso, verificou-se a necessidade de ajustar a minuta de resolução com objetivo de não delimitar o modelo de conhecimento aéreo a ser utilizado, tendo em vista que esse poderá ser alterado a qualquer tempo pelas autoridades competentes. Assim, a Resolução foi alterada para que o objetivo principal, qual seja, coibir a cobrança de custos ou serviços indissociáveis à parte do valor do frete, fosse cumprido independente da formatação e da nomenclatura dos campos do conhecimento aéreo que venha a ser utilizado futuramente.

Quanto à sugestão para o artigo 5º, deve-se esclarecer que conforme o disposto no artigo 2º da minuta de Resolução, a norma se aplicará ao serviço de transporte aéreo de carga comercializado em território nacional, isto é, quando a emissão do conhecimento ocorrer no



Brasil. Portanto, não há desrespeito à soberania de outros países. Da mesma forma, a norma proposta não desrespeita as regras aduaneiras ou normas tributárias internacionais. Cabe ressaltar que a IATA é uma associação de empresas aéreas e, portanto, suas normas não têm valor de diploma legal e não vinculam a autoridade de aviação civil e suas regulamentações.

Por fim, quanto ao prazo para recebimento de contribuições observa-se que o período de 20 dias é considerado razoável pela ANAC. Além disso, a empresa não apresentou nenhum argumento que justificasse a extensão do referido prazo.



### **3. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

As manifestações e contribuições apresentadas pelos interessados nessa audiência pública foram de grande valia para aperfeiçoar e legitimar o regulamento ora editado por esta Agência Nacional de Aviação Civil.

Brasília, DF, 10 de março de 2010.