

RESOLUÇÃO Nº _____, DE _____ DE _____ DE 2013.

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

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 8º, XIX, XX e XLVI, e art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em _____ de _____ de 2013,

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 da presente Resolução.

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

**TÍTULO I
DOS AEROPORTOS COORDENADOS**

**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, bem como em outras hipóteses previstas na presente 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;

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 aéreas com o objetivo de promover o encontro entre as empresas de transporte aéreo e diferentes coordenadores de *slots*, visando otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária, que ocorre duas vezes ao ano, para as *temporadas* de verão e inverno, nas datas previstas no *calendário de atividades*;
- VIII - *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*, que ocorre duas vezes ao ano, para as *temporadas* de verão e inverno, conforme *calendário de atividades*;
- IX - *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*;
- X - *empresa aérea atuante*: empresa de transporte aéreo cuja quantidade de *slots* após processamento de uma *série de slots* solicitada num *aeroporto coordenado* fique acima da quantidade de *slots* definida pela parametrização da declaração de *aeroporto coordenado* para aquele dia da semana em uma *temporada*;
- XI - *empresa aérea entrante*: empresa de transporte aéreo cuja quantidade de *slots* após processamento de uma *série de slots* solicitada num *aeroporto coordenado* fique igual ou abaixo da quantidade de *slots* definida pela parametrização da declaração de *aeroporto coordenado* para aquele dia da semana em uma *temporada*;
- XII - *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;
- XIII - *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*;
- XIV - *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;
- XV - *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, definido pela parametrização da declaração de *aeroporto coordenado*;
- XVI - *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;
- XVII - *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*;
- XVIII - *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;

XIX - *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 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 declarada, devendo ainda:

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; e

IV - monitorar as operações aéreas nos *aeroportos coordenados*.

§ 1º A Superintendência competente designará a equipe responsável pelas atividades de coordenação e alocação de *slots*, chefiada por servidor do quadro efetivo da ANAC.

§ 2º A independência mencionada no *caput* será resguardada quanto às 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 da presente 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 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;

II - não for possível uma coordenação adequada entre as empresas de transporte aéreo, o operador do aeroporto e o responsável pelo controle do espaço aéreo;

III - situação emergencial;

IV - caso fortuito e força maior; ou

V - interesse público.

§ 1º A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC.

§ 2º A declaração deverá ser feita 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 feita de ofício pela ANAC ou mediante solicitação:

I - das empresas de transporte aéreo que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;

II - do operador do aeroporto; ou

III - do responsável pelo controle do espaço aéreo.

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 - metas de eficiência de regularidade e de pontualidade na utilização das *séries de slots* no aeroporto;

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

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

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

XI - desvio tolerado em relação ao horário de *slot* alocado para as chegadas e partidas.

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

§ 2º O *parâmetro* mencionado no inciso VIII deverá ser fixado em, no mínimo, quatro *slots*.

§ 3º O *parâmetro* mencionado no inciso IX deverá ser fixado em, no mínimo, cinquenta por cento.

§ 4º O *parâmetro* mencionado no inciso X deverá ser fixado em, no mínimo, cinco *slots*.

§ 5º Os *parâmetros* para as metas de regularidade e de pontualidade deverão ser fixados em, no mínimo, oitenta por cento e setenta e cinco por cento, respectivamente.

§ 6º O *parâmetro* mencionado no inciso XI deverá ser de no máximo sessenta minutos, e sua definição deverá observar a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo.

CAPÍTULO IV DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE AEROPORTO COORDENADO

Art. 9º O operador do aeroporto, em coordenação com o órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, é responsável pela análise e definição da capacidade do *aeroporto coordenado*, conforme regulamentação específica, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no *calendário de atividades*.

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

Art. 11. O operador do aeroporto deverá dispor de meios para obrigar as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos a cumprirem metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos *slots* alocados.

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

Art. 12. 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 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. 13. 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. 14. 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. 15. 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. 16. Somente as empresas exploradoras das modalidades de serviço especificadas no inciso V do artigo 8º podem solicitar *séries de slots*.

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

Art. 17. 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. 18. 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. 19. 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. 20. Após a fase de *validação do 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*.

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 disponível.

Subseção IV *Alocação Inicial (SAL)*

Art. 21. 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. 22. 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. 23. 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*, de acordo com o percentual mínimo definido pela declaração de *aeroporto coordenado*.

§ 2º Os *slots* restantes serão alocados a *empresas aéreas entrantes e atuantes*, observada a ordem 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 toda a quantidade de *slots* disponíveis do *banco de slots*, a alocação de *slots* para uma empresa será proporcional a sua participação no mercado nacional – PM (medido em termos de número de assentos ofertados) entre as empresas aéreas solicitantes (Coeficiente de Distribuição – CD).

$$CD_i = \frac{PM_i}{\sum_{i=1}^n PM_i} \quad (\%); \quad \text{onde } i \text{ representa as empresas aéreas solicitantes.}$$

Art. 24. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos artigos 22 e 23 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. 25. 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 horários alocados.

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

Art. 26. 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 *Conferência Nacional de Slots (SCB)*

Art. 27. Findo o prazo para eventual devolução de *slots* (SRD), será realizada a *Conferência Nacional de slots* (SCB), em que é oportunizada nova rodada de ajustes, em âmbito local, nas datas previamente fixadas no *calendário de atividades* para as *temporadas* de verão e inverno.

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

Art. 28. 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. 29. 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*.

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 IV **Terceira Etapa de Coordenação**

Art. 30. 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. 31. O *slot* não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária.

Parágrafo único. É vedada a comercialização e a cessão, gratuita ou onerosa, de *slots*.

Art. 32. O direito de solicitar *slots* em *aerportos coordenados* é conferido às empresas de transporte aéreo e aos operadores aéreos, nos termos da *declaração de aeroporto coordenado*.

Art. 33. 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.

§ 2º É vedada a troca da *série de slots* que tenha sido alocada para *empresa aérea entrante*, exceto se a mesma tiver atingido as metas para a obtenção de *histórico de slots* por duas *temporadas equivalentes* consecutivas.

Art. 34. 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.

Art. 35. Os *slots* serão alocados em minutos múltiplos de cinco.

Art. 36. 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 em Portaria da Superintendência competente, segundo critérios objetivos e fundamentados e de acordo com as regras desta Resolução.

§ 1º A Portaria mencionada no *caput* deverá ser publicada até a data limite da divulgação de capacidade do aeroporto para a *temporada*.

§ 2º Na ocorrência de eventos mencionados nos incisos III e IV do artigo 6º, poderão ser aplicados, a qualquer momento, os procedimentos de redução de capacidade no aeroporto, conforme regras estabelecidas na Portaria mencionada no *caput*.

Art. 37. 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 *caput* do artigo anterior.

Art. 38. Para a primeira alocação de *slots* após a declaração de um aeroporto como coordenado segundo as regras da presente 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 DAS OPERAÇÕES DOS *SLOTS* ALOCADOS

Art. 39. 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).

§3º O monitoramento dos *slots* alocados é feito individualmente para cada *aeroporto coordenado*.

Art. 40. 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 referência* (BDR) daquela *série de slots*.

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

Art. 41. 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. 42. 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.

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

Art. 43. Os índices de regularidade e de pontualidade são obtidos para cada *série de slots*, individualmente.

§ 1º Considera-se operação pontual, para os fins da presente Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada em um *slot* encontra-se dentro da tolerância especificada pela declaração de capacidade de *aeroporto coordenado* em comparação com a *base de slots vigentes*, conforme artigo 8º inciso XI.

§ 2º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade.

§ 3º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, com exceção dos cancelamentos programados.

§ 4º O *ranking* das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente EOsT para cada *temporada* e será utilizado como fator de desempate na alocação de *slots* para a próxima *temporada equivalente*, conforme artigo 24.

Art. 44. 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 - operação abaixo do mínimo da meta de pontualidade;

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*.

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

§ 2º Para o fim previsto no inciso III, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não-regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.

Art. 45. 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;

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.

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

CAPÍTULO VII DAS SANÇÕES

Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um *slot* alocado na *base de slots vigentes*.

§ 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no *caput*, a operação cujo *slot* ou *série de slots* tenham sido devolvidos com menos de dois dias de antecedência da operação.

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

Art. 47. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) por 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 aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.

§ 3º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.

Art. 48. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 90.000,00 (noventa mil reais) por realizar operação aérea sem prévia alocação do *slot* na *base de slots vigentes*.

§ 1º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.

§ 2º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.

Art. 49. Aplica-se ao operador aeroportuário a pena de multa no valor de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais) por descumprimento do disposto no artigo 11.

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

Art. 51. Na definição dos valores de multa aplicados 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;

IV - porte do agente econômico; e

V - reincidência genérica e específica.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 52. 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. 53. Serão considerados aeroportos de interesse, para os fins dispostos no presente Título, aqueles considerados relevantes para a aviação civil, definidos em Portaria da Superintendência competente.

Art. 54. A definição dos aeroportos de interesse levará em consideração os seguintes critérios, dentre outros:

- I - níveis elevados de utilização dos componentes aeroportuários (pista, pátio ou terminal), ainda que 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. 55. A inclusão de aeroporto no rol de aeroportos de interesse poderá ser feita de ofício pela ANAC ou mediante solicitação:

- I - das empresas de transporte aéreo que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;
- II - do operador do aeroporto; ou
- III - do responsável pelo controle do espaço aéreo.

Art. 56. O operador do aeroporto de interesse deverá planejar a alocação de horários de voos, nos termos dispostos em Portaria da Superintendência competente, cabendo-lhe:

- I - receber a programação das empresas que nele operem ou pretendam operar;
- II - assegurar o acesso à infraestrutura de maneira isonômica e não discriminatória;
- III - disponibilizar os dados referentes à infraestrutura alocada para consulta;
- IV - respeitar a capacidade declarada; e
- V - dar cumprimento aos procedimentos elencados em Portaria.

Art. 57. As empresas de transporte aéreo que operem ou pretendam operar em um aeroporto de interesse deverão submeter suas programações conforme disposto em Portaria.

Art. 58. O descumprimento do disposto no presente Título, seja por parte do operador do aeroporto ou por parte das empresas de transporte aéreo, pode ensejar a declaração do aeroporto como *coordenado* pela ANAC, nos termos do Capítulo III do Título I.

Art. 59. Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, aplica-se ao operador do aeroporto a pena de multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) pelo descumprimento das obrigações elencadas no presente Título.

TÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 60. Os *slots* alocados às empresas de transporte aéreo e aos operadores aéreos não os desobrigam de cumprir com os demais regulamentos da ANAC ou de outros órgãos.

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

Art. 62. Revoga-se a Resolução nº 02, de 03 de julho de 2006.

MARCELO PACHECO DOS GUARANY
Diretor-Presidente