

Anexo 1 - Relatório com as respostas das as contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2016

Item nº	5
Contribuição nº	2927
Dados do Colaborador	
Nome:	NESTOR SANTOS PAES RIBEIRO
CPF	68896808120
Organização:	
E-mail:	nestor.santopaes@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	5
Logradouro	RUA 4 CHÁCARA 7 CASA 33A
Cidade	BRASÍLIA
UF	DF
Contribuição	
<p>Acréscimo na minuta: "Estabelece as regras para o processo de registro dos serviços aéreos" - Audiência Pública Nº 2/2016, no art. 14 acrescentar o parágrafo: "§5º A administração aeroportuária deverá realizar Estudo de Viabilidade Econômica do voo pretendido para verificar se a infraestrutura instalada proporcionará resultado financeiro que justifique a operação da empresa entrante." - Argumentação: Alguns pedidos de operação de novos voos são pedidos de cunho político exigindo da administração aeroportuária a alocação de recursos humanos e materiais muitas vezes inexistentes naquela localidade (aeroportos do Grupo IV).</p>	
Análise Contribuição	
<p>1. A proposta de criação de um estudo de viabilidade econômica por parte do administrador aeroportuário vai de encontro ao previsto no Art. 48, § 1º da Lei 11182/2005 que prevê a livre iniciativa da empresa aérea, conforme reproduzido a seguir:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>§ 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC.</i></p> <p>2. Independentemente de aspectos políticos que possam existir na solicitação de um serviço por uma empresa aérea, a sua aprovação dependerá exclusivamente da disponibilidade de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica e do cumprimento dos requisitos técnicos-operacionais. Logo, a emenda incluiria na proposta de norma uma atribuição para a qual os administradores aeroportuários não têm competência.</p> <p>3. Em todo caso, a declaração de capacidade aeroportuária e a alocação de voos baseada exclusivamente em tal parâmetro deve ter o viés de que o operador aeroportuário entenda o ponto de quebra entre a viabilidade econômica e a oferta de infraestrutura, levando a ajustes contínuos de forma a tender ao equilíbrio desejado e à parametrização técnica isonômica e não discriminatória.</p> <p>4. Por outro lado, nesta proposta em debate, ou em qualquer outro normativo existente desta Agência, impede que os administradores aeroportuários firmem Acordos de Nível de Serviços e Gerenciamento Operacional, conhecidos como SLA, no qual constem os direitos e obrigações de ambas as partes, de forma a garantir o equilíbrio na relação entre as empresas aéreas e os aeroportos.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Não aceita.	

Item n°	7
Contribuição n°	3000
Dados do Colaborador	
Nome:	WOLNER JOSE PEREIRA DE AGUIAR
CPF	48199214600
Organização:	
E-mail:	wolner.aguiar@lideraviacao.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	7
Logradouro	AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA, SETOR DE HANGARES, N° 16
Cidade	BRASÍLIA
UF	DF
Contribuição	
Operações em LAS.	
Análise Contribuição	
Não houve contribuição	
Parecer sobre a Contribuição	
Sem descrição da contribuição	

Item n°	8
Contribuição n°	3039
Dados do Colaborador	
Nome:	Christian Schuenck ferreira
CPF	9066065788
Organização:	
E-mail:	christian.schuenck@lideraviacao.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	8
Logradouro	Estrada Hildebrando Alves Barbosa, s/n - Aeroporto
Cidade	Macaé
UF	RJ
Contribuição	
"sugestões para operações em LAS"	
Análise Contribuição	
Não houve contribuição	
Parecer sobre a Contribuição	
Sem descrição da contribuição	

Item n°	9
Contribuição n°	3040
Dados do Colaborador	
Nome:	Georges de Moura Ferreira
CPF	65625455104
Organização:	
E-mail:	ferreirageorges@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	9
Logradouro	Rua 105 n° 381 Setor Sul
Cidade	Goiânia
UF	GO
Contribuição	
<p>Propostas de alterações:</p> <p>Art. 2º Para os fins de aplicação da presente Resolução, considera-se:</p> <p>VIII – ligações aéreas sistemáticas (LAS): serviço aéreo doméstico, equiparado a serviço aéreo regular, realizado por empresa de táxi aéreo devidamente certificada;</p> <p>- Nova redação do inciso.</p> <p>VIII – ligações aéreas sistemáticas (LAS): serviço aéreo realizado por empresa de táxi aéreo devidamente certificada;</p> <p>Há a necessidade de especificar a equiparação com as regulares, sob pena de sequer viabilizar as operações.</p> <p>Art. 6º O registro das operações não dispensa os operadores aéreos e aeroportuários do atendimento aos requisitos técnicos relativos às operações registradas Melhorar o artigo.</p> <p>É necessário relevar as condições peculiares de operações na região amazônica.</p> <p>Art. 11. As operações de LAS serão autorizadas para etapas de voo em que ao menos uma das localidades operadas não seja atendida por serviço aéreo regular.</p> <p>Suprimir ou redigir o artigo 11, pois a partir do momento em que um operador regular procurar operar em uma das localidades até então atendidas pelas LAS, essas simplesmente deixarão de operar</p> <p>Art. 12. A LAS deverá ser descontinuada até o final da temporada subsequente ao início de um serviço aéreo regular na localidade atendida.</p> <p>Suprimir ou redigir novamente esse artigo, pois prevê exatamente o que deve ser evitado no artigo 11.</p> <p>Art. 25. É vedado o registro de novas operações por empresas inscritas no cadastro de dívida ativa ou corrente da União junto à ANAC.</p> <p>Nova redação:</p> <p>Art. 25. É vedado o registro de novas operações por empresas inscritas no cadastro de dívida ativa ou corrente da União junto à ANAC, salvo se apresentar certidão positiva de dívida com efeito negativo.</p> <p>Justificativa: haverá o cerceamento de direitos das empresas que estejam se regularizando com o fisco e receita. Também será importante debater o valor das multas além de deixar claro a maneira como essas serão aplicadas, para que se evite o bis in idem.</p> <p>Outras questões relevantes devem ser debatidas, como o prazo de operações das LAS, a obrigatoriedade de converter-se em uma regular, além das condições das aeronaves, como é o caso do Caravan, que opera o transporte de doze passageiros em vários países.</p>	

Análise Contribuição

1 - Análise Contribuição Artigo 2:

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

2 - Análise contribuição Artigo 6:

Foi avaliada a conveniência de revisar o texto do artigo, no sentido de esclarecer que todos os requisitos técnico-operacionais devem ser cumpridos para que um registro se mantenha válido. Na hipótese de alteração destes requisitos, o registro deve também ser alterado, dentro do prazo estabelecido, como uma consequência de sua revisão, e não a prerrogativa da manutenção. A redação deste artigo foi aprimorada, incluindo apenas a expressão “a qualquer tempo.”

Por outro lado, não compete a este normativo regulamentar diferenciação de regulação aplicada a determinada região do País, no caso amazônica, mas nada impede que a norma que o fizer espelhe posteriormente nesta minuta as facilidades a ela aplicadas na forma de condições operacionais diferenciadas ou políticas públicas para o setor. Para tanto, existe na Agência e na SAC, projetos relacionados às operações na referida região que podem fomentar algumas alterações.

Parecer Contribuição Artigo 6: Parcialmente aceita

3 - Análise contribuição Artigo 11:

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

4- Análise contribuição artigo 12:

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução, e serão posteriormente tratadas em norma específica.

5- Análise contribuição Artigo 25:

A previsão de vedação de registro por inscrição em dívida Ativa foi excluída da versão final desta Resolução.a norma.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente aceita

Item n°	11
Contribuição n°	3264
Dados do Colaborador	
Nome:	David salomao Barreto dos santos
CPF	19489498220
Organização:	
E-mail:	Davidsalomao@piquiatuba.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	11
Logradouro	Rod santarem cuiaba km 13 s/n
Cidade	Santarem
UF	PA
Contribuição	
<p>Quando a IAC 202-1001 foi publicada, abriu o horizonte para o transporte aereo, com isso a aviação de media é pique no Porte Vieram dar sua contribuicao principal no Norte do pais. Hoje a revogacao desta IAC, vislumbrada sim a dificultar as empresas de Táxi Aéreo , pois a LAS confunde a idea original com Linha Aerea Regular, colocando claramente a 121, como concorrente da 135, como Davi e Golias A Linha regular no Norte do pais, atuando nas capitals deveriam visualizar, a LAS como fomentadora de suas Operações , mas hoje tanto essa Agencia como as empresas 121, advogam a seu favores, esquecendo, que o servico de Baixa demanda, é o nixo da 135, operando em aeroportos, onde nem a demanda, nem as condições dos memos suportão operações da 121. Lembrando novamente que a IAC 202-1001 foi direcionada para 135, assim dando folego a desbravadores e homens com coragem de empreendedor, e isso hoje com a situação do País, Normas pseudas evolutivas vem deixar esse segmento da 135 a Beira da marginalidade.</p>	
Análise Contribuição	
<p>As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Não aceita	

Item n°	13
Contribuição n°	3282, 3284, 3285 e 3286
Dados do Colaborador	
Nome:	Ronaldo Jenkins de Lemos
CPF	2249154104
Organização:	
E-mail:	ronaldo.jenkins@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	13
Logradouro	Av.ibirapuera,
Cidade	Moema - São Paulo
UF	SP
Contribuição	
<p>Texto Original Art. 3° - A autorização dos serviços..... Texto Proposto Art. 3° - A autorização dos serviços....., observado o calendário das temporadas de verão ou inverno, se possível, compatível com o Calendário IATA Justificativa Manutenção de uniformidade de procedimentos nacionais e internacionais.</p> <p>Texto Original Art. 4° Serão objeto de registro as seguintes operações: I - serviços aéreos regulares; II - serviços aéreos não regulares, exceto de empresas de táxi aéreo; III - LAS; IV - sobrevoos; V - pousos técnicos; e VI - voos de serviço, de instrução e de experiência realizados por empresas estrangeiras. Texto Proposto VI - voos de serviço, de instrução e de experiência realizados, exclusivamente, por empresas estrangeiras. Justificativa Tornar claro o objetivo do requisito.</p> <p>Texto Original Art. 5° O registro da operação pretendida somente poderá ser efetuado na ANAC após prévio acordo do operador aéreo com os operadores de aeródromo envolvidos e com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado. Art. 5°..... § 1° As operações que envolvam aeroportos declarados pela ANAC como coordenados ou de interesse, conforme definido em legislação específica, necessitam da prévia obtenção dos correspondentes slots. § 2° A oferta dos serviços aéreos regulares ao público geral depende do prévio registro das operações na ANAC, sendo admitida a oferta de serviços registrados em temporadas anteriores, que decorram da preferência de uso disposta no art. 17 desta Resolução. Texto Proposto Art. 5° O registro da operação pretendida somente poderá ser efetuado na ANAC após prévio acordo do operador aéreo com os operadores de aeródromo envolvidos e com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado, conforme os procedimentos constantes do Anexo XXXX. § 2° A oferta dos serviços aéreos regulares ao público geral dependem das seguintes condições: a. Prévio registro das operações na ANAC para a temporada vigente; b. Serviços registrados em temporadas anteriores ou vigentes, que decorram da preferência de uso disposta no art. 17 desta Resolução; c. Para temporadas subsequentes, limitadas a 365 de antecedência, os serviços poderão ser ofertados livremente, tendo que serem ajustados e registrados até o efetivo início da temporada que compreende a respectiva temporada. Justificativa É necessário definir mais especificamente as regras, padrões e protocolos de comunicação entre empresas operadoras e DECEA.(Anexo XXX) Considerações: a)As vendas não acompanham as temporadas verão/inverno. b) É importante incluir nesta Resolução dispositivo que autorize a venda ser realizada com 365 dias de antecedência, conforme práticas consagradas de mercado. Texto Original Art. 6° O registro das operação</p>	
Complemento das contribuições 3282, 3284, 3285 e 3286 enviado por e-mail do representante da ABEAR	
1 – Contribuição ao caput do Artigo 3°:	

Texto Original: Art. 3º - A autorização dos serviços.....

Texto Proposto: Art. 3º - A autorização dos serviços....., observado o calendário das temporadas de verão ou inverno, se possível, compatível com o Calendário IATA

Justificativa: Manutenção de uniformidade de procedimentos nacionais e internacionais.

2 – Contribuição ao caput do Artigo 4º:

Texto Original: Art. 4º Serão objeto de registro as seguintes operações:

I - serviços aéreos regulares;

II - serviços aéreos não regulares, exceto de empresas de táxi aéreo;

III - LAS;

IV - sobrevoos;

V - pousos técnicos; e

VI - voos de serviço, de instrução e de experiência realizados por empresas estrangeiras.

Texto Proposto: VI - voos de serviço, de instrução e de experiência realizados, exclusivamente, por empresas estrangeiras.

Justificativa: Tornar claro o objetivo do requisito.

3 – Contribuição ao caput do Artigo 5º:

Texto Original: Art. 5º O registro da operação pretendida somente poderá ser efetuado na ANAC após prévio acordo do operador aéreo com os operadores de aeródromo envolvidos e com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado.

Texto Proposto: Art. 5º O registro da operação pretendida somente poderá ser efetuado na ANAC após prévio acordo do operador aéreo com os operadores de aeródromo envolvidos e com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado, conforme os procedimentos constantes do Anexo XXXX.

Justificativa: É necessário definir mais especificamente as regras, padrões e protocolos de comunicação entre empresas operadoras e DECEA (Anexo XXX).

4 – Contribuição ao caput do Artigo 5º § 1º:

Texto Original: As operações que envolvam aeroportos declarados pela ANAC como coordenados ou de interesse, conforme definido em legislação específica, necessitam da prévia obtenção dos correspondentes slots.

§ 2º A oferta dos serviços aéreos regulares ao público geral depende do prévio registro das operações na ANAC, sendo admitida a oferta de serviços registrados em temporadas anteriores, que decorram da preferência de uso disposta no art. 17 desta Resolução.

Texto Proposto: § 2º A oferta dos serviços aéreos regulares ao público geral dependem das seguintes condições:

a. Prévio registro das operações na ANAC para a temporada vigente;

b. Serviços registrados em temporadas anteriores ou vigentes, que decorram da preferência de uso disposta no art. 17 desta Resolução;

c. Para temporadas subsequentes, limitadas a 365 de antecedência, os serviços poderão ser ofertados livremente, tendo que serem ajustados e registrados até o efetivo início da temporada que compreende a respectiva temporada.

Justificativa: Considerações:

a) As vendas não acompanham as temporadas verão/inverno.

b) É importante incluir nesta Resolução dispositivo que autorize a venda ser realizada com 365 dias de antecedência, conforme práticas consagradas de mercado.

5 – Contribuição ao caput do Artigo 6º:

Texto Original: Art. 6º O registro das operações não dispensa os operadores aéreos e aeroportuários do atendimento aos requisitos técnicos relativos às operações registradas.

Texto Proposto: Art. 6º O registro das operações não dispensa os operadores aéreos e aeroportuários do atendimento aos requisitos técnicos relativos às operações registradas, inclusive no que tange as aeronaves alternativas consideradas para cada operação.

Justificativa: A indicação do equipamento alternativo para a realização do voo é um fator crítico para a manutenção da regularidade e pontualidade das operações

6 – Contribuição ao caput do Artigo 6§ 1º:

Texto Original: Parágrafo único. Caso o operador aéreo seja comunicado acerca de qualquer fator que impeça o início ou a continuidade das operações, deverá proceder à imediata atualização do registro.

Texto Proposto: Parágrafo único. Caso o operador aéreo seja comunicado acerca de qualquer fator que impeça o início ou a continuidade das operações, deverá proceder atualização do registro em até 30 dias.

Justificativa: A palavra imediata não reflete a situação real dos setores de planejamento das empresas. Caso um aeroporto seja interditado ou estiver em condições impraticabilidade, para um tipo operação, as operações não irão ocorrer. Temos que separar a operação do planejamento, sugerir o prazo de 30 dias.

7 – Contribuição ao caput do Artigo 11º:

Texto Original: As operações de LAS serão autorizadas para etapas de voo em que ao menos uma das localidades operadas não seja atendida por serviço aéreo regular.

Texto Proposto: As operações de LAS serão autorizadas para etapas de voo em que ao menos uma das localidades operadas não seja atendida por serviço aéreo regular. Estas autorizações devem ser baseadas no conceito regional, i e, aeroportos secundários não podem ser utilizados para definir uma região não atendida.

Justificativa: A existência de diversos aeroportos em uma mesma região metropolitana, em termos de LAS, caso não seja bem definida, podem acarretar na implementação de serviços aéreos por empresas RBAC 135 que venham causar distorções no mercado.

8 – Contribuição ao caput do Artigo 9º:

Texto Original: Art. 9º As operações das demais empresas aéreas estrangeiras dependerão de prévia solicitação à ANAC, mediante preenchimento do formulário de autorização de acesso a mercado previsto no parágrafo único do art. 3º desta Resolução.

Texto Proposto: Eliminar este item

Justificativa: Este requisito desdobramentos relacionados com política de reciprocidade e que podem gerar limitações as empresas nacionais no exterior.

9 – Contribuição ao caput do Artigo 13º:

Texto Original: Art. 13. Os aeroportos devem declarar e publicar suas capacidades de pátio e de terminal e as condições operacionais antes de cada temporada, considerando os regulamentos de segurança e certificação expedidos pela ANAC.

Texto Proposto: As capacidades de pista e respectivas regras de alocação estabelecidas em conjunto com o DECEA deverão ser publicadas pelo operador de aeródromo, de forma pública e acessível, com antecedência mínima de seis meses da próxima temporada, considerando inclusive as intervenções planejadas para o período

Justificativa: A declaração de capacidade de cada aeródromo é extremamente importante para nortear o planejamento das empresas de médio e curto prazo, assim, deve ser pública e acessível. Deve-se também ser explicitado o período antes de cada temporada que deve ser divulgada a capacidade e considerar, para tal divulgação, as intervenções (obras) previstas planejadas em cada temporada.

10 – Contribuição ao caput do Artigo 14º:

Texto Original: Art. 14. ...

§1º Toda e qualquer operação deve ser precedida de acordo de alocação de infraestrutura junto ao operador de aeródromo envolvido, independentemente da necessidade de registro na ANAC, salvo os casos de voos militares; voos humanitários, salvamento e resgate; voos alternados ou de retorno.

Texto Proposto: §1º Toda e qualquer operação deve ser precedida de acordo de alocação de infraestrutura junto ao operador de aeródromo envolvido, independentemente da necessidade de registro na ANAC, salvo os casos de voos militares; voos humanitários, salvamento e resgate; voos alternados, traslados operacionais ou de retorno.

Justificativa: Existem distintos tipo de operação, aqueles objetos de planejamento devem ser precedidas de processo de autorização formal, contudo aquelas operações objeto de ajustes operacionais no âmbito tático, somente devem ser coordenados diretamente com os aeroportos e DECEA e ter no seu plano de voo a autorização formal para sua realização.

11 – Contribuição ao caput do Artigo 14º §2º:

Texto Original: §2º Consideram-se como horários de pouso e decolagem, para os fins da presente Resolução, os horários de chegada e partida do terminal, caracterizados pelo calço e descalço da aeronave, respectivamente;

Texto Proposto: §2º Consideram-se como horários de pouso e decolagem, para os fins da presente Resolução, os horários, UTC, de chegada e partida do terminal, caracterizados pelo calço e descalço da aeronave, respectivamente;

Justificativa: Utilizar UTC para fins de padronização do planejamento.

12 – Contribuição ao caput do Artigo 15º:

Texto Original: Art. 15. Além das capacidades referidas no art. 13 desta Resolução, o operador de aeródromo deve publicar e manter atualizadas:

I - a lista de voos alocados; e

II - a capacidade disponível para alocação de voos.

Texto Proposto: Além das capacidades referidas no art. 13 desta Resolução, o operador de aeródromo deve publicar e manter atualizadas, de acordo com os dispositivos do Anexo XYXY:

I - a lista de voos alocados; e

II - a capacidade disponível para alocação de voos.

Justificativa: Deverá ser definida antecipadamente diretrizes para a definição da sistemática de divulgação pública destas informações.

13 – Contribuição ao caput do Artigo 16, 17 e 18º:

Texto Original: Art. 16. O acordo para alocação de infraestrutura, mencionado no art. 14, § 1º, desta Resolução, deverá prever o prazo para registro e implementação dos serviços aéreos pactuados, cujo descumprimento poderá ensejar a retomada da infraestrutura alocada.

Art. 17. Ao final de cada temporada, os aeroportos poderão deixar de revalidar a preferência de uso da infraestrutura alocada a serviços regulares que não tiverem alcançado a devida regularidade, segundo métricas isonômicas e não discriminatórias, estabelecidas e publicadas antes da respectiva temporada.

§ 1º Os aeroportos devem publicar a lista de voos que não alcançaram a métrica e que não obtiveram a preferência de uso.

§ 2º A métrica de regularidade prevista no caput não será superior a 75% (setenta e cinco por cento).

Art. 18. Os prazos e a forma de comunicação do processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, bem como das publicações a serem realizadas pelo aeroporto dispostas neste capítulo serão estabelecidos em portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos.

Art. 19. Os acordos de nível de serviço celebrados entre operador de aeródromo e os operadores aéreos poderão prever multa pecuniária em caso de descumprimento das condições pactuadas.

Texto Proposto: Art. 16. O acordo para alocação de infraestrutura, mencionado no art. 14, § 1º, desta Resolução, deverá prever o prazo para registro e implementação dos serviços aéreos pactuados, cujo descumprimento poderá ensejar a retomada da infraestrutura alocada, considerando os princípios definidos nos Anexo Y.

Art. 17. Ao final de cada temporada, os aeroportos poderão deixar de revalidar a preferência de uso da infraestrutura alocada a serviços regulares que não tiverem alcançado a devida regularidade, segundo métricas isonômicas e não discriminatórias, estabelecidas e publicadas antes da respectiva temporada, considerando os princípios definidos nos Anexo Y.

§ 1º Os aeroportos devem publicar a lista de voos que não alcançaram a métrica e que não obtiveram a preferência de uso.

§ 2º A métrica de regularidade prevista no caput não será superior a 75% (setenta e cinco por cento), considerando os preceitos definidos nos Anexo Y.

Art. 18. Os prazos e a forma de comunicação do processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, bem como das publicações a serem realizadas pelo aeroporto dispostas neste capítulo serão estabelecidos em portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos.

Art. 19. Os acordos de nível de serviço celebrados entre operador de aeródromo e os operadores aéreos poderão prever multa pecuniária em caso de descumprimento das condições pactuadas, considerando os preceitos definidos nos Anexo Y.

Justificativa: Considerações: Os temas tratados nos Art. 16,17, 18 e no Art. 19º deverão ter princípios bem definidos no que tange a excepcionais operacionais, as métricas a serem consideradas, bem como as regras para definir a regularidade, instrumentos que serão utilizados.

Também será necessário definir os principais básicos que serão estabelecidos pela Portaria que regulará este tema antes da aprovação da Resolução em tela, principalmente no que tange a maneira que será considerado o BAV.

14 – Contribuição ao caput do Artigo 20º:

Texto Original: Art. 20. Serão aplicadas as seguintes multas, por temporada, em caso de:

Texto Proposto: Serão aplicadas as seguintes multas, por temporada, com base nos registros de operação, não contemplando a fase de planejamento, em caso de:

Justificativa: As sanções devem ser aplicadas no momento da operação e não em fase de planejamento.

Esta abordagem visa permitir a implementação das operações tanto no que se refere às questões vinculadas a SAR/ANAC como aquelas relacionadas à SPO/ANAC, ou seja, aprovações operacionais e de aero navegabilidade.

15 – Contribuição ao caput do Artigo 20º § 1º § 2º:

Texto Original: § 1º Ao cálculo da pena será aplicado fator multiplicador constante do Anexo I nos casos em que os serviços tenham sido realizados.

§ 2º Nos casos em que a efetiva operação tenha se dado em desacordo com requisitos técnico-operacionais e tenham colocado em risco a segurança de bens e pessoas, os fatores multiplicadores constantes do Anexo I desta Resolução serão multiplicados por 10 (dez).

Texto Proposto: Eliminação destes incisos

Justificativa: Multas por discrepâncias no registro (antes da operação) devem ser passíveis de correção com prazo estabelecido.

Os valores das multas e seus respectivos valores multiplicadores são incongruentes com a realidade. O custo de uma eventual sanção por um registro errado é incompatível com as receitas geradas e o porte do negócio em tela.

16 – Contribuição ao caput do Artigo 25º:

Texto Original: Art. 25. É vedado o registro de novas operações por empresas inscritas no cadastro de dívida ativa ou corrente da União junto à ANAC.

Texto Proposto: Eliminar tal item, pois este procedimento não é compatível com as melhores práticas internacionais.

Justificativa: Este procedimento não é compatível com as melhores práticas internacionais.

17 – Contribuição ao caput do Artigo 28º:

Texto Original: Art. 28ª Esta Resolução entra em vigor 30 dias após sua publicação

Texto Proposto: Esta Resolução entra em vigor 180 dias após sua publicação

Justificativa: A complexidade das alterações procedimentais requerem um maior prazo para sua implementação.

Análise Contribuição

1 – Análise Contribuição ao caput do Artigo 3º:

Os calendários publicados atualmente por portaria da Superintendência competente conforme Resolução ANAC 338 seguem padrões internacionais. A Portaria sobre Registro de Serviço Aéreos a ser publicada, posteriormente, utiliza termos e conceitos da Resolução 338 e, por envolver tanto aeroportos coordenados, de interesse ou sem vínculo à referida Resolução, tende a seguir o mesmo calendário. Porém, cabe ao regulador e ao governo brasileiro identificar o melhor calendário de atividades para o país.

Parecer Contribuição Artigo 3º: Parcialmente Aceita

2– Análise Contribuição ao caput do Artigo 4º:

Foi especificado que todas as operações serão registradas e Portaria da Superintendência competente delimitará quais as operações não precisarão ser cadastradas.

Parecer Contribuição Artigo 4º: Não aceita

3– Análise Contribuição ao caput do Artigo 5º:

A ANAC não regula ou dá diretrizes ao DECEA, devendo aquele órgão estabelecer suas próprias diretrizes, prazos e protocolos.

Parecer Contribuição Artigo 5º: Parcialmente aceita

4– Análise Contribuição ao caput do Artigo 5º§ 1:

Da proposta, os itens destacados e a), b) e c) já estão citados no Art. 5º §2º da minuta contendo as alterações aceitas pela GOPE. Com relação ao item c), entendemos que o parágrafo 2º do Art. 5 já contempla o entendimento que podem ser vendidos serviços pós temporada que já tiveram ou tem alocação equivalente. Foi estabelecido prazo final, pois nesse caso há hipótese de a empresa comercializar um serviço que não pode atender. Quanto ao prazo de 365 dias, entendemos que, em se deixando em aberto, o disposto atende ao solicitado conforme praxe regulatória.

Parecer Contribuição Artigo 5º§ 1: Parcialmente aceita.

5– Análise Contribuição ao caput do Artigo 6º:

A aeronave alternativa é um indicador operacional inerente a cada movimento. Entretanto, este procedimento não vem sendo usado adequadamente, já que em muitos casos as operações ocorrem com mais frequência

com a aeronave alternativa do que com a principal, ou a alternativa é significativamente maior que a principal. Dada a facilidade com o registro pode ser alterada, nossa ideia é estabelecer o critério de uso da maior aeronave (para fins de reserva de infraestrutura).

Parecer Contribuição Artigo 6º: Não aceita

6– Análise Contribuição ao caput do Artigo 6º§ 1º:

A empresa não pode se furtar a buscar a atualização imediata de suas bases, mesmo que para uma data futura. E a palavra “imediata,” dada a alta rotatividade do planejamento e aprovação de voos não regulares com datas muito próximas como acontece atualmente no Sistema do SIAVANAC, e a alta rotatividade dos HOTRAN, define muito bem a realidade da maioria das empresas brasileiras, a ponto de os operadores aeroportuários e o CGNA não conseguirem aprovar voos para datas muito distantes por serem inundados por requisições de breve início em relação a solicitação do voo.

Parecer Contribuição Artigo 6º§ 1º: Não aceita

7– Análise Contribuição ao caput do Artigo 11º:

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

8– Análise Contribuição ao caput do Artigo 9º:

As condições de acesso ao mercado deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

9– Análise Contribuição ao caput do Artigo 13º:

A declaração de capacidade de pista deverá ser feita em conjunto, mas não é de responsabilidade exclusiva do operador aeroportuário, motivo de constar em um parágrafo à parte. Ela será feita no calendário de declaração de capacidade e é desejável que se tenha as interrupções das operações durante o período em questão. Entretanto, isso já é uma premissa da declaração de capacidade, e não será instrumento da regulação nesta norma.

Parecer Contribuição Artigo 13º: Não aceita.

10– Análise Contribuição ao caput do Artigo 14º:

Voos operacionais e de traslado não são contingenciais, emergenciais ou inesperados e os mesmos devem ser informados no Boletim de Alteração de Voo (BAV), regulamentado pela IAC 1504. Devem, portanto, ser fruto de acordo com os operadores e com o DECEA, tal qual como sugerido pela ANAC na minuta, e não carecem de registro quando efetuado por empresas nacionais, tal como sugerido pela ANAC na minuta. Assim, o que foi escrito na sugestão está divergente da justificativa, já que a justificativa é igual ao proposto pela ANAC.

Parecer Contribuição Artigo 14º: Não aceita.

11– Análise Contribuição ao caput do Artigo 14 §2º:

O padrão de horário, a ser coordenado com aeroportos, empresas aéreas e DECEA, serão objeto de portaria da SAS.

Parecer Contribuição Artigo 14º§2º: Aceita.

12– Análise Contribuição ao caput do Artigo 15º:

Tal definição será objeto de portaria da SAS.

Parecer Contribuição Artigo 15º: Aceita.

13– Análise Contribuição ao caput do Artigo 16, 17, 18 e 19º:

As previsões dos artigos em referência deixaram de constar desta Resolução.

14– Análise Contribuição ao caput do Artigo 20º:

O registro espelha a fase de planejamento e é de responsabilidade das empresas aéreas ter agrupada as informações necessárias para cada exploração de serviço ou operação. Entendemos que operador algum deve transferir sua responsabilidade a outrem, tampouco explorar algo a que não esteja autorizado. Deve ser lembrado que esta norma fomenta retirar muitas travas para as operações das empresas aéreas, mas também atribui a responsabilidade devida a cada um dos atores envolvidos nas solicitações das operações. Nesta ótica, o papel de monitoramento e de fiscalização da ANAC é reforçado no item de maior importância e não no aspecto burocrático da tramitação de pedidos como funciona atualmente.

Parecer Contribuição Artigo 20º: Não aceita.

15 – Análise Contribuição ao caput do Artigo 20º § 1º § 2º:

Registros discrepantes não devem acontecer. O zelo e o esmero devem ser princípios a serem seguidos pelo operador aéreo, e não entender que o processo de fiscalização seja para guiá-lo ou orientá-lo, verificando o custo de se cometer determinada infração. As responsabilidades estão claras e não devem ser transferidas a outrem.

Parecer Contribuição Artigo 20º § 1º § 2º: Não aceita.

16 – Análise Contribuição ao caput do Artigo 25º:

A previsão de vedação de registro por inscrição em dívida Ativa foi excluída da versão final da norma.

Parecer Contribuição Artigo 25º: Aceita.

17 – Análise Contribuição ao caput do Artigo 28º:

Esta Gerência considera os fatos elencados e tem feito reuniões periódicas com operadores aeroportuários, empresas aéreas, DECEA e a parte de informática da ANAC para tratar das modificações dos sistemas e dos procedimentos vigentes e que serão modificados com os novos procedimentos estabelecidos com o Sistema de Registro. Também já foi informado para que as empresas se adequassem aos novos procedimentos que estão relacionados com o Sistema de HOTRAN e serão modificados no Sistema de Registro. A vigência da norma será acordada com os demais entes regulatórios relacionados a este processo, sendo vislumbrado que a mesma inicie em um começo de temporada de aeroportos coordenados conforme estabelecido pela Resolução ANAC N° 338.

Parecer Contribuição Artigo 28º: Aceita.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente Aceita.

Item n°	17
Contribuição n°	3290
Dados do Colaborador	
Nome:	RIMA AEROTAXI
CPF	28974867249
Organização:	
E-mail:	diretoria@voerima.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	17
Logradouro	AVENIDA LAURO SODRÉ, 6490
Cidade	PORTO VELHO - RO
UF	RO
Contribuição (Complemento enviado por correio eletrônico devido mensagem truncada)	
<p>PROPOSTA DE NOVA REDAÇÃO AO <i>CAPUT</i> DO ART. 5°:</p> <p>Art. 5°. O registro da operação pretendida somente poderá ser efetuado na ANAC após prévio acordo do operador aéreo, excetuado o operador de LAS, com os operadores de aeródromo envolvidos e com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado.</p> <p>JUSTIFICATIVA: Desonerar o operador de LAS da necessidade de prévio acordo com os operadores de aeródromo, visto que as LAS é de baixa complexidade e as aeronaves utilizadas nessas operações são as mesmas de pequeno porte utilizadas nas operações 135 de táxi aéreo, que não necessitam de acordo para operar.</p> <p>PROPOSTA DE NOVA REDAÇÃO AO ART. 11, COM ACRÉSCIMO DE PARÁGRAFOS:</p> <p>Art. 11. As operações de ligações aéreas sistemáticas (LAS) consiste em serviço aéreo doméstico realizado por empresa de táxi aéreo, mediante autorização, com frequência mínima de uma ligação semanal.</p> <p>§ 1°. A autorização para operação de LAS dependerá de prévia solicitação à ANAC, mediante preenchimento do formulário previsto no parágrafo único do Art. 3° desta Resolução, e será concedida quando ao menos uma das etapas de voo não esteja sendo atendida por nenhuma linha aérea doméstica regular.</p> <p>§ 2°. Excepcionalmente, poderá ser concedida autorização para operação de LAS em localidade já atendida por linha regular, desde que ficar evidenciado o atendimento insatisfatório das necessidades da localidade envolvida, em especial no que diz respeito a horários e/ou frequências.</p> <p>§ 3°. Em caso de concessão de autorização de serviço aéreo regular para localidade atendida por LAS, que não seja a própria empresa detentora da autorização anteriormente concedida, poderá ela dar continuidade na prestação do serviço aéreo de LAS em dias e/ou horários alternativos.</p> <p>JUSTIFICATIVA: As alterações propostas nas redações do <i>caput</i> do artigo e no parágrafo único, que passa a ser § 1°, com a proposta de acréscimo dos §§ 2° e 3°, visam explicitar que uma operação de LAS é realizado por empresa de táxi aéreo, com frequência mínima de um voo semanal, e como ocorrerá a autorização pelo concedente, tendo como base as atuais regras previstas na Portaria n° 190/GC-2001 e na IAC 202-1001.</p> <p>As modificações também visam a continuidade da operação de serviço aérea através de LAS, mesmo que a localidade passe a ser atendida por serviço aéreo regular, em conformidade com os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, previstos nos artigos 1° e 170 da Constituição da República, que visa, ao lados de outros, coibir a concorrência desleal e o abuso do poder econômico.</p>	

PROPOSTA DE NOVA REDAÇÃO AO ART. 12, COM ACRÉSCIMO DE PARÁGRAFOS:

Art. 12. Os operadores das LAS poderão:

I - utilizar as facilidades dos aeroportos para os procedimentos de embarque e desembarque de seus passageiros;

II - efetuar cancelamentos de voos ou de escalas, desde que não haja passageiros com reserva confirmada; e

III - promover substituição de equipamento, por indisponibilidade operacional ou para adequação da demanda, desde que não prejudique os passageiros e que o equipamento a ser utilizado esteja homologado para este tipo de operação.

§ 1º. Os operadores das LAS continuarão a efetuar o pagamento da tarifa de infraestrutura aeronáutica unificada, sendo vedada a cobrança de tarifa de embarque dos passageiros.

§ 2º. Na operação de LAS não poderá ser solicitado plano de voo repetitivo, devido a sua incompatibilidade com o sistema de cobrança de tarifa unificada.

JUSTIFICATIVA: As alterações proposta neste artigo tem como base as atuais normas para autorização e operação de LAS e visam evitar que as operações das LAS sofram qualquer aumento de custos com as novas regras de registros de serviços aéreos.

PROPOSTA ALTERNATIVA CASO NÃO SEJAM ACATADAS AS ALTERAÇÕES ACIMA AO ART. 12:

SUPRIMIR O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 12 DO TEXTO DA MINUTA. (

JUSTIFICATIVA: A supressão do referido dispositivo tem por objetivo evitar que sejam concedidas autorizações para operação de serviço aéreo regional ou nacional em aeroportos com infraestrutura deficitária, mas que, apesar disso, apresenta condições para operação de LAS.

PROPOSTA DE SUPRESSÃO TOTAL DO CAPÍTULO VI - DAS SANÇÕES, QUE TIPIFICA CONDUTAS E APLICA MULTAS, COM FATORES MULTIPLICADORES.

JUSTIFICATIVA: A tipificação de condutas e, conseqüentemente, a cominação de multas somente pode ocorrer mediante lei, sendo que as respectivas propostas na minuta de resolução não estão previstas no CBA. Ademais, se no CBA fossem previstas, a regulamentação das sanções devem ocorrer na Resolução nº 25/2008, que trata da aplicação de penalidades pela ANAC e não em uma resolução na qual se pretende estabelecer as regras para o processo de registro dos serviços aéreos.

Análise Contribuição

1 – Análise contribuição ao caput do Artigo 5º:

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

2 – Análise contribuição ao Artigo 11:

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

3 – Análise contribuição Art. 12, com acréscimo de parágrafos:

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

4 - Análise contribuição sobre a supressão do parágrafo único do art. 12 do texto da minuta

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

5 - Análise contribuição sobre supressão total do capítulo VI

É possível a aplicação de sanção combinando a regulação e o CBA, (como o Art. 302, alínea III, inciso “u”). A resolução ANAC 25/2008 prevê o processo administrativo sancionador e os valores das penalidades. Entendemos que a previsão de infração em outra norma possui tipificação processual vinculada à referida resolução sem, contudo, a integrar.

Parecer Contribuição Supressão Capítulo VI: Não Aceita

Parecer sobre a Contribuição

Não Aceita

Item n°	18
Contribuição n°	3297
Dados do Colaborador	
Nome:	Vanessa Pinto Ferreira
CPF	68842953091
Organização:	
E-mail:	vanessaferreira@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	18
Logradouro	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede
Cidade	Brasília
UF	DF
Contribuição	
<p>CAPÍTULO I - DEFINIÇÕES Art. 2º Para os fins de aplicação da presente Resolução, considera-se: (...) II - serviço aéreo não regular: serviço de transporte aéreo público, de natureza doméstica ou internacional, que não se caracterize como serviço aéreo regular; III - sobrevoo: serviço aéreo internacional que acessa o espaço aéreo brasileiro, mas sem a ocorrência de pouso ou decolagem em território nacional e com a possibilidade de haver remuneração ou contrato firmado em outro país; IV - pouso técnico: serviço aéreo internacional, de natureza técnico-operacional, que ocorre em território brasileiro sem a permissão para embarque ou desembarque de pessoas ou cargas, mas com a possibilidade de haver remuneração ou contrato firmado em outro país; V - voo de serviço: operação aérea não remunerada, realizada para traslado de aeronave, socorro, inspeção, fiscalização ou transporte de funcionários ou convidados, para o atendimento a programações especiais da própria empresa aérea operadora; VI - voo de instrução: operação aérea não remunerada, realizada para verificação de aptidão técnica de tripulação, quando não transportando passageiro ou carga; VII - voo de experiência: operação aérea não remunerada, executada em atendimento a determinação de ordem técnica da aeronave, após revisão ou serviço de manutenção; VIII – ligações aéreas sistemáticas (LAS): serviço aéreo doméstico, equiparado a serviço aéreo regular, realizado por empresa de táxi aéreo devidamente certificada; Proposta: A Infraero propõe a uniformização dos conceitos excluindo a expressão do conceito de voo de serviço, voo de instrução e voo de experiência (art. 2º, incisos V, VI e VII). Justificativa: Os conceitos de serviço aéreo regular, serviço aéreo não regular, sobrevoo, pouso técnico e LAS não informam se trata de operação remunerada ou não (art. 2º, incisos I, II, III, IV e VIII).</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a unificação das definições contidas no Art. 2º, incisos V, VI e VII (voo de serviço, voo de instrução e voo de experiência) sob o argumento que as outras definições não se informa que se tratam de operações remuneradas.</p> <p>Para as outras definições, são usados o termo “serviço aéreo”, o que pressupõe a sua remuneração, sendo, ao nosso ver, dúbio o conceito. Entretanto, os voos de serviço, instrução e experiência são prestados por operadores de serviço ou pelos próprios operadores aéreos, mas não são remunerados. Logo foi usado o termo “operação aérea não remunerada” para se deixar claro que mesmo empresas aéreas prestadoras de serviço podem realizar voos não remunerados com fins distintos.</p> <p>Por outro lado, ao incluir a informação fica claro não apenas que essas operações são intrinsecamente não remuneradas, mas também que é proibida sua remuneração. Serve ainda para explicitar que operações não remuneradas de agentes nacionais são as únicas dispensadas de registro. Ao passo que quando uma operação desta for requerida ao aeroporto, cada uma traz sua característica específica. Para todas elas, as facilidades de embarque ou desembarque não devem ser usadas. Se o forem, pode se tratar de voo à revelia. Quanto à unificação, cada uma traz sua própria característica. Por exemplo um voo de experiência deve ser vinculado à uma base de manutenção e decola e pouso do mesmo aeroporto, ao passo que a área de sobrevoo para teste</p>	

deve ser em área específica, o que traz uma informação específica a aeroporto e ao Controle de tráfego, sendo, portanto, um risco a unificação por terem a mesma característica de não serem remunerados.

A Resolução aprovada cita que Portaria da SAS poderá dispensar do registro serviços de transporte aéreo público não regulares.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente aceita

Item n°	19
Contribuição n°	3298
Dados do Colaborador	
Nome:	Vanessa Pinto Ferreira
CPF	68842953091
Organização:	
E-mail:	vanessaferreira@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	19
Logradouro	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede
Cidade	Brasília
UF	DF
Contribuição	
<p>CAPÍTULO V - DO PROCESSO ALOCAÇÃO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA Art. 13. Os aeroportos devem declarar e publicar suas capacidades de pátio e de terminal e as condições operacionais antes de cada temporada, considerando os regulamentos de segurança e certificação expedidos pela ANAC. Parágrafo único. As capacidades de pista e respectivas regras de alocação estabelecidas em conjunto com o DECEA deverão ser publicadas pelo operador de aeródromo. Proposta de redação: Art. 13. Os aeroportos devem declarar e publicar suas capacidades de pátio e de terminal e as condições operacionais antes de cada temporada, considerando os regulamentos de segurança e certificação expedidos pela ANAC, ressalvada a ocorrência de situações imprevisíveis. Justificativa: Há necessidade de prever hipóteses de situações excepcionais e não declaradas que podem impactar a capacidade do aeroporto, afastando a responsabilidade do operador aeroportuário em caso de não informar essas situações, a exemplo das exceções constantes do § 1º do art. 14 e de ocorrência de obras emergenciais. Importante também citar caso concreto de ocorrido em Congonhas, em que a aeronave presidencial pousou acompanhada de escolta de aeronaves da Força Aérea, o que impactou a capacidade do aeroporto durante determinado período.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe incluir no Art. 13 o texto “ressalvada a ocorrência de situações imprevisíveis”. A inclusão do texto da forma como foi proposta poderia alterar o sentido da norma, levando a entender que devido a situações imprevisíveis o operador aeroportuário poderia deixar de publicar sua capacidade. Claramente não foi essa a intenção do colaborador, pois em sua justificativa esclarece que o objetivo da proposta seria resguardar o operador aeroportuário em situações de diminuição repentina, inesperada e pontual de capacidade.</p> <p>Não deixou de ser observado na construção da norma a possibilidade de alteração pontual das capacidades, seja por situações previsíveis ou não.</p> <p>Nesse sentido, o Art. 5º prevê a obrigação tanto para as empresas aéreas quanto para os operadores aeroportuários de observar os requisitos técnicos e operacionais relativos às operações registradas e prevê, em seu parágrafo único, a possibilidade de notificação à empresa aérea de fatos novos que possam impedir o início ou continuidade das operações. Assim sendo, deve ficar claro que em situações de redução de capacidade ou de nível SESCINC, cabe exclusivamente ao aeroporto tomar as providências para adequar as operações à sua capacidade, bem como o diálogo constante e colaborativo com as empresas aéreas operadoras.</p> <p>Por outro lado, é altamente desejável em sua declaração de capacidade que o operador aeroportuário descreva todos os fatores condicionantes, tais como obras previstas (mesmo que não se saiba exatamente quando aconteçam), e esclarecer, ainda que evidente, que a declaração não prevê fatos imprevisíveis.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Não aceita	

Item n°	20
Contribuição n°	3299
Dados do Colaborador	
Nome:	Maria do Carmo F. de Almeida - Fiesp - Federação das Industrias do Estado de SP
CPF	704879875
Organização:	
E-mail:	maria.almeida@fiesp.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	20
Logradouro	Avenida Pauista n° 1313
Cidade	SP
UF	SP
Contribuição	
<p>Texto atual - art. 13, Parágrafo único – As capacidades de pista e respectivas regras de alocação estabelecidas em conjunto com o DECEA deverão estar publicadas pelo operador do aeródromo. Sugestão – art. 13, Parágrafo único - As capacidades de pista e respectivas regras de alocação estabelecidas em conjunto com o DECEA deverão estar publicadas pelo operador do aeródromo, assim como divulgar pela publicação o método de cálculo e suas variáveis utilizadas, sendo que os resultados do cálculo deverão ser atualizados anualmente. JUSTIFICATIVA: A publicação do método de cálculo e de suas variáveis utilizadas dá maior credibilidade e transparência, aumenta o interesse na participação dos agentes e desenvolve a infraestrutura e o movimento aeroportuário.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe incluir na norma a obrigação do operador aeroportuário divulgar os métodos de cálculo utilizados para a o estabelecimento das capacidades a serem publicadas.</p> <p>Entendemos que a sugestão daria maior transparência ao processo, ao mesmo tempo que não correria o risco de incluir na presente norma exigência fora das competências da Superintendência, uma vez que não determinaria quais as metodologias serem utilizadas, apenas exigiria a publicidade da metodologia que foi utilizada. Não é objetivo deste regulamento regradar a forma ou a metodologia de como o aeroporto encontra a sua capacidade, mas tão somente a sua alocação.</p> <p>Entretanto, entendemos que os aeroportos possuem métodos próprios que levam em conta níveis de segurança e conforto que devem ser parametrizados e constantemente discutidos com a comunidade do aeroporto.</p> <p>Assim sendo, apesar de concordar com o posicionamento solicitado, por risco de fuga do objetivo da norma e aumento do seu escopo, a contribuição não pode ser aceita.</p> <p>Entretanto é desejável que os aeroportos tomem para si princípios de governança no processo e adotem medidas de transparência.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Não Aceita	

Item n°	21
Contribuição n°	3300
Dados do Colaborador	
Nome:	Vanessa Pinto Ferreira
CPF	68842953091
Organização:	
E-mail:	vanessaferreira@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	21
Logradouro	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede
Cidade	Brasília
UF	DF
Contribuição	
<p>Art. 16. O acordo para alocação de infraestrutura, mencionado no art. 14, § 1º, desta Resolução, deverá prever o prazo para registro e implementação dos serviços aéreos pactuados, cujo descumprimento poderá ensejar a retomada da infraestrutura alocada.</p> <p>Proposta de redação: Art. 16. O acordo para alocação de infraestrutura, mencionado no art. 14, § 1º, desta Resolução, deverá prever o prazo para registro e implementação dos serviços aéreos pactuados, cujo descumprimento poderá ensejar a retomada da infraestrutura alocada e o cancelamento do registro. <u>Parágrafo único. A retomada da infraestrutura alocada será efetivada pela ANAC, mediante notificação emitida pelo operador aeroportuário.</u></p> <p>Justificativa: Propõe-se a alteração do art. 16, caput, para determinar que o descumprimento do acordo tratado no art. 14, § 1º, ensejará não apenas a retomada da infraestrutura, mas também o cancelamento do registro, para que o gerenciamento do tráfego aéreo e a infraestrutura sejam melhor aproveitados. Não basta retomar a infraestrutura se não for possível autorizar outro voo no lugar daquele não implementado. Há necessidade também de definir a competência do órgão regulador para efetivar a retomada da infraestrutura alocada, de acordo com as suas atribuições, estabelecidas no art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Caso não seja acatada a redação da forma como proposta, requer a Infraero que seja definido o ente que terá competência para efetivar a retomada da infraestrutura, visando garantir a legitimidade da ação de retomada, bem como a sua efetiva ocorrência, para obter melhor aproveitamento da infraestrutura aeroportuária, possibilitando inclusive o acesso de novas empresas ao mercado.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a inclusão do texto “e o cancelamento do registro. <u>Parágrafo único. A retomada da infraestrutura alocada será efetivada pela ANAC, mediante notificação emitida pelo operador aeroportuário</u>” no Art. 16.</p> <p>O referido artigo já prevê que no acordo entre os operadores aeroportuários e as empresas conste o prazo para que as empresas realizarem o registro das operações e prevê ainda a retomada da infraestrutura caso não ocorra o registro(Art. 8º).</p> <p>Quanto à sugestão de que a ANAC efetue a retomada da infraestrutura reservada que não for concretizada em um registro, entendemos que ao aeroporto está sendo atribuído tal competência, que prevê a coordenação direta entre as empresas e os operadores aeroportuários. Considerando principalmente esta competência, as previsões dos artigos em referência deixaram de constar desta Resolução.</p>	

Entretanto, é crível que a ANAC receba o relatório das infraestruturas que não atinjam a métrica estabelecida com a avaliação do parâmetro de forma que esta possa ser mais uma medida que atinja a transparência do processo e possa ser o documento a ser contestado pelas empresas que julgarem prejudicadas numa possível composição de conflito perante a ANAC.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição não aceita

Item n°	22
Contribuição n°	3301
Dados do Colaborador	
Nome:	Vanessa Pinto Ferreira
CPF	68842953091
Organização:	
E-mail:	vanessaferreira@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	22
Logradouro	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede
Cidade	Brasília
UF	DF
Contribuição	
<p>Art. 18. Os prazos e a forma de comunicação do processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, bem como das publicações a serem realizadas pelo aeroporto dispostas neste capítulo serão estabelecidos em portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos. Proposta: Art. 18. Os prazos e a forma de comunicação do processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, bem como das publicações a serem realizadas pelo aeroporto dispostas neste capítulo serão estabelecidos em portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos. Justificativa: A definição da forma de comunicação do processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, bem como das publicações a serem realizadas pelo aeroporto faz parte da gestão da empresa, não competindo à ANAC interferir na eficiência administrativa do operador aeroportuário, sob pena de incorrer em excesso regulatório. A medida pode produzir efeitos adversos sobre o setor, impondo formas determinadas que burocratizam as ações ao invés de dar a agilidade necessária, além do que há uma interferência direta na condução de uma atividade que foi repassada ao operador aeroportuário. Por essa razão, a Infraero requer que não seja regulada a forma de comunicação do processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, bem como das publicações a serem realizadas pelo aeroporto.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a exclusão da previsão de regulamentação das formas e prazos de comunicação do processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, argumentando que tais processos fazem parte da gestão da empresa, não competindo à ANAC regulamentar tais processos.</p> <p>Cabe ressaltar que tal competência é explícita na Lei 11.182/2005, cujo trecho se transcreve abaixo:</p> <p><i>Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i></p> <p><i>XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;</i></p> <p>Busca-se, com a manutenção deste artigo a que haja uma harmonia mínima das informações trocadas entre empresas e aeroportos. Em decorrência da quantidade de aeródromos públicos no país, a imposição de um padrão mínimo evitaria uma panaceia de formatos, gerando custo às empresas aéreas.</p> <p>Por outro lado, a norma não prevê que a ANAC interferirá no processo de alocação em si, apenas definirá o prazo e a forma de comunicação e publicação, atendendo aos princípios de transparência do processo.</p>	

Ademais, pretende-se que o protocolo e os prazos sejam estabelecidos pelos operadores aeroportuários, ouvidas as empresas aéreas, e plasmados na Portaria da SAS.

Parecer sobre a Contribuição

Não aceita

Item n°	23
Contribuição n°	3302
Dados do Colaborador	
Nome:	Vanessa Pinto Ferreira
CPF	68842953091
Organização:	
E-mail:	vanessaferreira@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	23
Logradouro	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede
Cidade	Brasília
UF	DF
Contribuição	
<p>CAPÍTULO VI - DAS SANÇÕES Art. 23. (...) I - Deixar de divulgar a capacidade ou fazê-lo em forma e prazo inadequado, por dia; 4.000,00 5.000,00 6.000,00 II - Deixar de divulgar as condições operacionais, ou o fizer em forma e prazo inadequado, por dia; 4.000,00 5.000,00 6.000,00 III - Alocar infraestrutura que não obedeça a capacidade ou as condições operacionais, por etapa de voo por dia; 800,00 1.000,00 1.200,00 IV - Deixar de publicar a disponibilidade de infraestrutura, ou publicar em forma ou prazo inadequado, por dia; 400,00 500,00 600,00 V - Deixar de publicar adequadamente os voos alocados, ou publicar em forma ou prazo inadequado, por dia; 4.000,00 5.000,00 6.000,00 VI - Não atender aos princípios de isonomia, transparência ou não discriminação junto aos operadores aéreos, por etapa de voo; 800,00 1.000,00 1.200,00 VII - Não responder às demandas de alocação de infraestrutura na forma ou prazo, por etapa de voo; 800,00 1.000,00 1.200,00 Proposta: Sugestão de excluir o item VI da tabela do art. 23, por ser conceito aberto. A ANAC já estabeleceu as obrigações do operador aeroportuário para garantir a observância desses princípios Justificativa: A obrigação dos aeroportos de declarar e publicar suas capacidades de pátio e de terminal, a lista de voos e a disponibilidade de alocação de voos, prevista nos arts. 13 e 15 da resolução, se justificam para que as autorizações de HOTRAN atendam aos princípios da isonomia, transparência e não discriminação. Ou seja, a ANAC, norteadas por tais princípios, já estabelece objetivamente quais são as obrigações do operador de aeródromo no processo ora regulado, não cabendo a previsão de penalidade por uma conduta com conceito aberto, como proposto no item VI da tabela, até mesmo porque já se prevê a aplicação de penalidades em decorrência do descumprimento das obrigações previstas na resolução e, portanto, a inobservância dos princípios previstos no item IV da tabela do art. 23 já será objeto de sanção, se houver o descumprimento de um dos outros itens da mesma tabela, podendo ocasionar o bis in idem, caso mantida a previsão contida no item IV da tabela. Destaca-se, por fim, que a previsão de condutas sujeitas a penalidade deve ser objetiva e certa, não cabendo margens de interpretação e configuração da infração, como forma de garantir a necessária segurança jurídica na aplicação da norma.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a exclusão do item VI do Art. 23, que estabelece sanção pela falta de isonomia, transparência ou não discriminação no processo de alocação de infraestrutura aeroportuária. Argumenta que tal sanção trata do mesmo objeto do item IV, que estabelece multa por deixar de publicar a disponibilidade de infraestrutura, ou publicar em forma ou prazo inadequado.</p> <p>Entendemos que o disposto no item IV, a publicação das disponibilidades, é um instrumento que possibilita a verificação da isonomia na alocação, que é objeto do item VI.</p> <p>Logo, diferentemente do que foi argumentado pelo colaborador, os itens não se sobrepõem, e sim se complementam.</p> <p>Quanto aos conceitos serem abertos, são princípios que norteiam a administração pública, alguns deles constitucionais, amplamente debatido pelo direito administrativo.</p>	

Assim sendo, consideramos importante que haja instrumentos que garantam às requerentes de infraestrutura que sua demanda será preterida por outra, a depender se um serviço seja não-regular em detrimento do regular, ou doméstico em detrimento do internacional, ou de carga em detrimento de passageiro, ou da empresa 1 em detrimento da empresa 2. Para tal comportamento, a Resolução ANAC N° 338/2014 prevê a coordenação do aeroporto, mas muitos operadores aeroportuários encaram isso como uma benesse. Não obstante, o operador aeroportuário deve ser passível de pena, já que o comportamento grave e danoso deve ser plenamente reprimido.

Parecer sobre a Contribuição

Não aceita

Item n°	24
Contribuição n°	3304
Dados do Colaborador	
Nome:	Vanessa Pinto Ferreira
CPF	68842953091
Organização:	
E-mail:	vanessaferreira@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	24
Logradouro	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede
Cidade	Brasília
UF	DF
Contribuição complementada por correio eletrônico devido mensagem truncada	
<p>“Art. 24. No caso de reincidência por parte do operador de aeródromo haverá agravamento da sanção em até 3 vezes.</p> <p><u>Proposta:</u> Exclusão do dispositivo</p> <p><u>Justificativa:</u> A dinâmica constante do art. 24 da minuta se encontra em descompasso com o normativo da ANAC que regulamenta o processo administrativo para a apuração de infração e aplicação de penalidades, Resolução n° 25, de 25 de abril de 2008.</p> <p>Muito embora o normativo sob análise possa realizar alterações na aludida Resolução, inclusive com a criação de novos tipos infracionais e com alteração dos valores de sanção, é fato que o processo sancionador no âmbito dessa Agência é regido por aquela Resolução, sobretudo nos aspectos procedimentais.</p> <p>A criação de um tipo infracional é questão vinculada ao direito material, enquanto a dosimetria da sanção vincula-se ao direito instrumental. Como a questão processual se encontra regulada naquela Resolução, eventuais inovações neste tema somente podem se dar mediante a sua revisão. Conforme abordado abaixo, em verdade, o texto proposto está em conflito com o rito hoje existente.</p> <p>Da Resolução n° 25, de 2008, extrai-se o seguinte: Art. 20. O valor da multa será expresso em moeda corrente e aplicado de acordo com o previsto nas tabelas constantes dos Anexos I, II e III. § 1º No caso de grave dano ao serviço ou aos usuários, o valor da multa poderá ser majorado em até 1.000 (mil) vezes o valor máximo estabelecido nas Tabelas constantes dos Anexos I, II e III, considerada a gravidade da infração, a vantagem auferida, a condição econômica do infrator, e/ou seus antecedentes. ... Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. § 1º São circunstâncias atenuantes: I - o reconhecimento da prática da infração; II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão; III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. § 2º São circunstâncias agravantes: I - a reincidência; II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;</p>	

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

Nota-se, portanto, que a questão da reincidência já se encontra regulamentada e de forma distinta.

Nas tabelas de valor de multa constante da minuta posta sob análise, os valores de multa já trazem a quantificação para os casos de aplicação de sanção com atenuante, com agravante e sem atenuante ou agravante.

A Resolução nº 25, de 2008, estabelece que a reincidência é circunstância agravante, a conduzir, portanto, ao enquadramento da sanção no maior valor previsto.

Assim, perante o normativo que trata do processo sancionador, já há tratamento para a questão, inexistindo mecanismo, à exceção do disposto no art. 20, §1º, que permita a aplicação de multa em valor superior ao constante das tabelas.

Permanecendo a proposta, esta seria de todo inaplicável. Isto porque na presença de circunstância agravante, a multa a ser aplicada deveria ser elevada ao seu maior valor. Se, ao mesmo tempo, utiliza-se da reincidência para triplicar o seu valor, haveria ofensa ao bis in idem. Noutra giro, se se utiliza da reincidência somente para triplicar o valor da multa, sem elevá-la para o seu máximo na tabela, desrespeitar-se-ia a regra jurídica que determina a interpretação da norma de modo mais favorável ao administrado.”

Análise Contribuição

A colaboradora propõe a retirada do artigo 24 da norma visto tratar de dosimetria da pena - direito processual e não matéria de direito material. Ocorre que, o capítulo que trata das sanções foi elaborado com base na Resolução nº 25/2008, essa, por sua vez, não contempla as condutas que violam o normativo que está sendo elaborado. Dessa forma, é necessário que as sanções estejam previstas na norma de acordo com os mesmos moldes da Resolução 25 e a mensuração, nos casos de reincidência, também deve estar expressa na minuta para que não haja lacuna, não se tratando, portanto, de direito processual, como quer crer a colaboradora. A previsão de reincidência nos parágrafos 3º e 4º da Resolução 25/2008 estabelece apenas quando ela ocorre (penalização definitiva da infração anterior) e por qual o período (igual ou superior a um ano), não havendo, assim, o valor da pena a ser aplicado nesses casos.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição não aceita.

Item n°	25
Contribuição n°	3305
Dados do Colaborador	
Nome:	Vanessa Pinto Ferreira
CPF	68842953091
Organização:	
E-mail:	vanessaferreira@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	25
Logradouro	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede
Cidade	Brasília
UF	DF
Contribuição	
<p>CAPÍTULO VII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS Art. 27. A publicação da capacidade disponível para alocação na Internet, conforme especificado no art. 13, parágrafo único, devem ocorrer não mais que um ano após a entrada em vigor desta Resolução.</p> <p>Proposta: Art. 27. A publicação da capacidade disponível para alocação na Internet, conforme especificado no art. 13, parágrafo único, e no art. 15 devem ocorrer não mais que um ano após a entrada em vigor desta Resolução.</p> <p>Justificativa: Propõe-se a inclusão de disposição transitória também para a exigência da obrigação prevista no art. 15 da minuta de resolução, tendo em vista a necessidade de adequação dos sistemas informatizados dos operadores aeroportuários. A regra de transição proposta tem como finalidade, conforme inteligência do artigo 8º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que a sociedade tenha amplo conhecimento da norma editada e possa se adaptar às regras ali impostas. O amplo conhecimento é ainda mais necessário nesse caso, pois a resolução proposta implicará desenvolvimento de sistemas de informática desta Empresa, sendo certo que deve ser garantido um prazo razoável para que o operador possa se adaptar ao novo regulamento, antes de o regulador passar a exigir o seu cumprimento.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a inclusão de prazo para que os operadores aeroportuários se adequem às novas exigências de publicação de listagens de voos alocados e capacidades disponíveis para alocação. Argumenta que para cumprir tais exigências deverão ser adaptados ou desenvolvidos sistemas informatizados citando a regra de transição proposta tem como finalidade, conforme inteligência do artigo 8º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que a sociedade tenha amplo conhecimento da norma editada e possa se adaptar às regras ali impostas.</p> <p>A proposta de norma já prevê o prazo para a publicação das capacidades de pista e terminal, assim como as condições operacionais, conforme Art. 13. Segundo a proposta apresentada, tal prazo seria também concedido às exigências contidas no Art. 15.</p> <p>Entendemos válida a proposta e a mesma foi considerada no planejamento de transição entre as regulamentações vigentes e a aprovada nesta Resolução. Assim, a vigência da norma será imediata, mas com efeitos para os serviços aéreos a serem prestados a partir de 25 de março de 2018.</p> <p>Paralelamente, foram coordenados, segundo a Resolução 338, todos os aeroportos que estão acima do limite de 15.000 operações ano. Esta coordenação será por duas temporadas, dando o prazo, segundo calendário de atividades da temporada S19, até agosto de 2018 para os operadores aeroportuários se adaptarem.</p> <p>Como aeroportos coordenados, a ANAC fará a publicação da capacidade declarada, dos serviços alocados e da infraestrutura disponível.</p>	

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição aceita

Item n°	26
Contribuição n°	3306
Dados do Colaborador	
Nome:	Vanessa Pinto Ferreira
CPF	68842953091
Organização:	
E-mail:	vanessaferreira@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	26
Logradouro	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede
Cidade	Brasília
UF	DF
Contribuição	
<p>Art. 29. Ficam revogadas: I - as IAC 1223, 1224, 1226, 1227, 1401, 1402, 202-1001, a Portaria 692/1999 e os arts. 28 a 32 da Portaria GC-5 190/2001. Proposta: Revisar a Portaria ANAC n° 276/SAI, de 29 de janeiro de 2013 Justificativa: A Portaria ANAC n° 276/SAI, de 29 de janeiro de 2013, refere-se à análise das condições da infraestrutura aeroportuária em solicitações de exploração de linhas aéreas, no âmbito da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares – COMCLAR. A Portaria n° 692/DGAC/1999 estabelece a Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares – COMCLAR, seus atores, workflow e a matriz de ações de cada instituição que a constitui. Com a revogação dessa portaria, acaba a COMCLAR. Assim, a Infraero registra que a mudança deverá refletir na Portaria 276, cujo conteúdo contém a COMCLAR, e deverá ser revisada para adequações às novas diretrizes aplicadas pela resolução ora proposta. Caso não seja a intenção da ANAC de acabar com a COMCLAR, deve ser definida tal comissão na própria norma de registro, na Portaria 276 ou em outra norma.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a alteração da Portaria 276/SIA/2013, com o argumento que aquela portaria regulamenta aspectos relativos a solicitação de exploração de linhas aéreas no âmbito da COMCLAR, e com revogação da Portaria 692/1999 a COMCLAR deixa de existir.</p> <p>A Portaria 276/SIA é uma norma do âmbito da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), que embora possua relacionamento com o processo da COMCLAR, não é de competência da SAS regular tal normativo. Cabe ressaltar que certamente a publicação de uma nova norma requer a adequação de outras normas a ela vinculada, o que certamente ocorrerá em tempo oportuno, de acordo com a conveniência das áreas responsáveis. A SIA foi comunicada sobre esta sugestão e adotará as medidas julgadas necessária.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Aceita	

Item n°	27
Contribuição n°	3307
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	27
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Ao longo do texto da Minuta (e ementa) prever que o registro se refere à operação de serviço aéreo, e não ao serviço como um todo.	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a substituição do termo serviço aéreo por operação de serviço aéreo.</p> <p>O pleito por si só não prospera, já que o termo adotado foi retirado da amplitude trazida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86), complementado pelo Decreto 97.464/89.</p> <p>Foi objetivo da norma recolher a operação de empresa brasileira – regular ou não regular – exceto taxi aéreo, quando engajada em prestação de serviço; e qualquer operação de empresa estrangeira no Brasil. Assim, entendemos que o termo está adequado ao pleiteado pela SAS.</p> <p>Entretanto, o termo Serviço Aéreo abrange inclusive os serviços aéreos privados e públicos, e a este, os serviços aéreos especializados, que não são objeto da norma. Assim sendo, ao analisar o pleito apontado por V. Sa., entendemos que o melhor termo seria “Serviço de Transporte Aéreo”, que de acordo com o Art. 175 do CBA se limita ao serviço aéreo público cuja finalidade é o transporte de pessoas ou bens.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Parcialmente Aceita	

Item n°	28
Contribuição n°	3308
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	28
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 2º I – No texto, o trecho “programação previamente publicada” equivale ao registro previsto na norma? XIII – Da mesma forma, o “registro válido na ANAC” depreende a validação pela ANAC? Sugestão: Criar a definição de registro, enquanto operação de serviço de transporte aéreo, a fim de diferenciá-lo de HOTRAN e esclarecer a diferença do que é atualmente praticado, bem como a participação que se prevê pela ANAC, seja autorização/validação/publicação/informação... O texto como um todo trata dos procedimentos relacionados ao registro, mas pende sua caracterização. Vincular a definição à unidade mínima (etapa de voo).</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador inicialmente questiona se o trecho “programação previamente publicada” equivale ao registro previsto na norma. O termo programação previamente publicada refere-se aos voos que as empresas publicam para venda de passageiros em geral, seja nos seus canais próprios, como sítios eletrônicos ou agentes de viagem, ou nos GDS, Global Distribution Systems, como por exemplo o Amadeus ou SABRE. Assim sendo, não se aplica ao que é registrado na ANAC, até porque alguns serviços não regulares, como fretamento, são registrados na ANAC, mas não são publicados para venda.</p> <p>Em seguida, o colaborador questiona se um “registro válido” depende de uma validação da ANAC. Um registro válido é aquele que foi registrado pela empresa e cumpre todos os requisitos, tais como disponibilidade de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, assim como os requisitos técnicos e operacionais para sua execução. Dependendo do tipo de voo, pode ser necessário cumprir outros requisitos, como direitos de tráfego e quantidade de frequências, ou ainda obter uma autorização de acesso ao mercado.</p> <p>Inicialmente um registro que cumpra os requisitos é válido, o que não impede que a ANAC interceda de ofício no registro, caso em que os requisitos deixem de ser cumpridos ou novos fatos ocorram que impeçam sua continuidade. Por outro lado, o termo “registro na ANAC” poderia dar a entender que mesmos registros que não cumpram os requisitos e, portanto, objeto de invalidação, seriam válidos.</p> <p>O colaborador também questiona sobre o enquadramento do termo “HOTRAN” na norma, ressaltando que pela nova definição todas as etapas de voo com registro válido passariam a ser um HOTRAN. Analisando esta contribuição, concluímos que de fato a generalização do termo HOTRAN poderia ter impactos negativos em diversas outras normas, uma vez que mantém-se o termo, entretanto seu sentido muda. Desta forma o termo foi suprimido da norma.</p> <p>Por fim, sugere incluir a definição do termo “Registro”. Entendemos válida a sugestão, e proporemos a inclusão da definição como “Registro: etapa de voo cadastrada na ANAC pelo operador aéreo com intenção de voo comercial ou operacional, que obedece a requisitos básicos nos termos deste normativo.”.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Parcialmente Aceita	

Item n°	29
Contribuição n°	3309
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	29
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 2º I – No texto “regularidade tal que constitua uma série sistemática de voos facilmente identificável”, facilmente identificável é subjetivamente definido. Ademais, as definições diferem da Resolução ANAC 377/2016 (Anexo, item 1.1). Sugestão: A fim de uniformizar conceitos, definir regularidade, além do escopo de serviço formalizado, englobando a frequência de realização que se considera regular. Da mesma forma, considerar a pertinência de definir frequência semanal. Adequar o texto à Resolução ANAC 377/2016 (Anexo, item 1.1) ou alterá-la.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador afirma que o trecho “regularidade tal que constitua uma série sistemática de voos facilmente identificável” na definição de voo regular é subjetivamente definida.</p> <p>Esclarecemos que na elaboração da norma buscamos alinhar as definições aos parâmetros utilizados internacionalmente. Por esse motivo utilizamos como definição para “Voo regular” a tradução da definição adotada no “Manual of Regulation of Internacional Air Transport”, publicado pela Organização da Aviação Civil Internacional, OACI (DOC 9626), citado no idioma original abaixo:</p> <p style="text-align: center;"><i>“a scheduled air service is typically an air service open to use by the general public and operated according to a published timetable or with such a regular frequency that it constitutes an easily recognizable systematic series of flights; “</i></p> <p>Verificamos também que a definição utilizada na Resolução 377/16 segue os mesmos padrões adotados na minuta sob análise. Ressaltamos que o viés daquela Resolução é da outorga de serviços para empresas brasileiras, não englobando, portanto, todos os tipos de operações existentes, o que leva a uma especificidade na definição do termo.</p> <p>Este e outros temas estão sob revisão em projetos internos da ANAC, assim, buscou-se a definição mais recente, publicada pela ANAC, cientes de que poderá haver mudança no conceito em breve.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Não Aceita	

Item n°	30
Contribuição n°	3310
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	30
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 2° III - Nos termos da Resolução ANAC 178/2010 é possível ocorrer sobrevoos com pouso. Não cabe à ANAC regular a remuneração em contratos firmados no exterior. Sugestão: Remover o texto “sem ocorrência de pouso” para “com ou sem pouso” em acordo com a Resolução ANAC 178/2010 ou alterá-la. Alterar “com a possibilidade de haver remuneração ou contrato firmado em outro país” para “transporte aéreo não remunerado”.</p>	
Análise Contribuição	
O assunto deixou de ser abordado na Resolução	
Parecer sobre a Contribuição	
Assunto retirado do Texto final	

Item n°	31
Contribuição n°	3311
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	31
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 2º IV - Não cabe à ANAC regular a remuneração em contratos firmados no exterior. Sugestão: Alterar o texto “sem a permissão para embarque ou desembarque” para “vedados o embarque e/ou desembarque”. Alterar “com a possibilidade de haver remuneração ou contrato firmado em outro país” para “transporte aéreo não remunerado”;	
Análise Contribuição	
O item foi retirado da versão de resolução aprovada.	
Parecer sobre a Contribuição	
Assunto retirado do Texto final	

Item n°	32
Contribuição n°	3312
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	32
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 2º X e XI – Depreende-se que a norma se aplica apenas ao operador aéreo, de forma que não é necessário definir empresa aérea. Sugestão: Uniformizar todo o texto para a menção operador aéreo (conforme Art. 2º X).</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador sugere excluir o conceito de “empresa aérea” e manter apenas o conceito de “operador aéreo”. As próprias definições contêm os elementos que permitem a diferenciação entre os dois conceitos.</p> <p>O operador aéreo é a empresa aérea que efetivamente executa uma operação aérea. Por outro lado, existem situações em que uma empresa aérea não está operando um voo, mas dele se beneficia por acordos de código compartilhado.</p> <p>Assim sendo, a definição de “empresa aérea” define que essa pode ser apenas a comercializadora de um serviço, amparada por um acordo comercial. O acordo comercial a que se refere o artigo pode ser o <i>codeshare</i> ou o <i>interline</i>, situação na qual uma empresa aérea, ainda que comercialize um serviço, não o opera, deixando a operação a cargo de outra empresa, com a qual possui o referido acordo.</p> <p>O sentido, na minuta, é que quando o operador aéreo fizer o registro do serviço de transporte aéreo junto à ANAC, este operador e a empresa em <i>codeshare</i> possam estar aptos a publicar o serviço para venda ao público.</p> <p>Mesmo assim, foi realizada uma revisão de todos os termos empresa aérea e operador aéreo em toda a resolução.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Não Aceita	

Item n°	33
Contribuição n°	3313
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	33
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 2º XI - Sugestão: Alterar o texto para “etapa de voo: operação de serviço aéreo identificada pelo código do operador aéreo, número ordinal/cardinal/aleatório/solicitado (conforme o que se pretende) de voo, aeroportos de origem e destino e respectivas datas de prestação. XII - voo: composição de uma ou mais etapas de voo agrupadas sob número ordinal/cardinal/aleatório/solicitado (conforme o que se pretende), por um determinado período de tempo;</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe se incluir nas definições de “etapa de voo” e de “voo” a regulação sobre o número de voo.</p> <p>O objetivo da proposta de norma é identificar a etapa de voo como sendo a menor unidade possível da prestação do serviço, por isso sua definição foi feita da forma proposta. A sugestão apresentada passa a destacar a operação de um serviço aéreo, entretanto deixa de identificá-la como uma unidade mínima. Ressaltamos que o conceito de “prestação de serviço aéreo” consta da definição na proposta de norma.</p> <p>Sobre a numeração de voo, o objetivo não é o de colocar na regulação a forma como as empresas devem empregar o número de voo, mas de deixar as empresas livres para empregar o número que quiserem, mitigando um problema real na atualidade que é o esgotamento da numeração. Entendemos que há um potencial risco à segurança com os conflitos de fonia – identificados pelo DECEA – mas tratativas já foram feitas com aquele órgão para mitigar as possíveis situações. A definição sobre a necessidade de controle de numeração está sendo tratada em Portaria da SAS.</p> <p>Não obstante, há esforços das empresas em autorregulação de forma a minimizar tais conflitos de fonia, já que a cada alteração de numeração, quantias vultosas são gastos junto aos sistemas de reserva para alteração das passagens.</p> <p>Assim, entendemos a numeração como necessária para o designador do voo, mas a forma como deve ser empregada, entendemos possível de se colocar em portaria.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Não Aceita	

Item n°	34
Contribuição n°	3314
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	34
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 4º III – enquadrar LAS como serviço aéreo regular ou serviço aéreo não regular, visto que aparenta ser o motivo de previsão do tema na presente norma. Sugestão: no Art. 2º, inciso VII, dizer que LAS é considerada para fins da norma como regular ou não regular (a depender do tratamento que se pretende). LAS por natureza é operação não regular.	
Análise Contribuição	
As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.	
Parecer sobre a Contribuição	
Assunto retirado do Texto final	

Item n°	35
Contribuição n°	3315
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	35
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art.17 Definir no Art. 2º preferência de uso, por exemplo se relacionadas aos princípios de alocação de infraestrutura e diferenciá-la de slot.	
Análise Contribuição	
Os artigos relacionados a retomada de infraestrutura deixaram de ser tratados nesta Resolução devido ao entendimento de que se tratam de aspectos relacionados a acordos entre os operadores aéreos e os operadores aeroportuários.	
Parecer sobre a Contribuição	
Assunto retirado do Texto final	

Item n°	36
Contribuição n°	3316
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	36
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 9º, parágrafo 1º O texto “competente documentação” é subjetivo. Sugestão: Da mesma forma que a Resolução ANAC 377/2016, estabelecer nas Portarias da Superintendência a documentação e habilitação do representante requeridas, alterando o texto para “na forma estabelecida pela ANAC”.	
Análise Contribuição	
O colaborador propõe a revisão do texto “competente documentação” no parágrafo 1º do Art. 9º. Avaliamos que vale a pena melhorar a redação do artigo, entretanto, como a documentação que demonstra o cumprimento dos requisitos técnico-operacionais é de competência de outras Superintendências, não cabe à SAS incluir na presente minuta a lista de tal documentação, uma vez que extrapola suas competências.	
Parecer sobre a Contribuição	
Parcialmente aceita	

Item n°	37
Contribuição n°	3317
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	37
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 6º parágrafo único Sugestão: A fim de que o texto seja objetivamente fiscalizável, alterar “caso o operador aéreo seja comunicado” para “caso o operador aéreo identifique qualquer fator” e determinar prazo para atualização do registro a partir da ciência do operador do evento que afeta a previsão.	
Análise Contribuição	
O colaborador propõe a revisão do texto “caso o operador aéreo seja comunicado” por “caso o operador aéreo identifique qualquer fator”.	
<p>O texto foi adaptado conforme sugestão, para não dá margens para avaliações objetivas, tal como descreve o contribuinte. Não há uma forma objetiva de provar que o operador aéreo identificou fatores que impeçam o início ou a continuidade de um serviço. Por outro lado, é possível comprovar que o operador foi comunicado sobre tal situação, e com isso tem a obrigação de atualizar o registro. Evidentemente, tal situação somente se aplica às condições relativas à infraestrutura aeroportuária. Caso os fatores impeditivos ocorram em requisitos de sua responsabilidade caberia o texto sobre a identificação das situações. Pelo exposto, entendemos que ambas as condições devem ser incluídas no texto, que poderia ser</p> <p style="text-align: center;"><i>“Caso o operador aéreo seja comunicado ou identifique qualquer fator que impeça o início ou a continuidade das operações, deverá proceder à imediata atualização do registro.”</i></p> <p>Quanto à sugestão de incluir na norma um prazo, o parágrafo único já estabelece o prazo, ao indicar que o operador reverá atualizar o registro imediatamente, entendendo-se que imediatamente significa o próximo dia útil.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Aceita	

Item n°	38
Contribuição n°	3318
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	38
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 10 A competência para as autorizações previstas no Artigo, em caráter excepcional, deve ser prevista no caput, e privativa da Diretoria Colegiada. Da mesma forma, a quantidade de frequências a serem aprovadas deve ser deliberada pela Diretoria, de forma que não deve haver limitação (a menos que haja fundamentação para 10 unidades). A situação deve estar limitada ao interesse público, mesmo que para fins econômicos, prevendo-se a articulação junto à Secretaria de Aviação Civil (em lugar de comunicado da ANAC à SAC). A previsão de reciprocidade pretendida envolve a discussão do próprio acordo de serviço aéreo, de forma que dispensaria a autorização em questão. Da mesma forma, a obtenção da chancela pelo país de matrícula não envolve necessariamente o país de operação/certificação e direitos de liberdade do ar.</p> <p>Sugestão: Art. 10. O registro de serviços aéreos não regulares que não estejam amparados em acordos de serviços aéreos, ou que sejam pleiteados por empresas estrangeiras sem autorização para funcionamento no Brasil, poderá ser autorizado em caráter excepcional, pela Diretoria da ANAC. § 1º A autorização para operação deve seguir os seguintes critérios: Inserir – (determinar antecedência para a solicitação, elegibilidade, limitação temporal do pedido); I - falta de interesse ou inviabilidade dos operadores aéreos brasileiros na prestação do serviço, mediante consulta; II - comprovação de atendimento de situação de relevante interesse público, mediante articulação junto à Secretaria de Aviação Civil pela ANAC; Inserir – limitação aos direitos de 5ª liberdade do ar para o transporte de passageiros e 7ª liberdade para o transporte de carga.</p>	
Análise Contribuição	
As condições de acesso ao mercado deixaram de ser tratadas na Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.	
Parecer sobre a Contribuição	
Assunto retirado do Texto final	

Item n°	39
Contribuição n°	3319
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	39
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 13 Verificar a viabilidade da ANAC compilar as previsões desse Artigo ou ao menos referenciá-las em seu sítio eletrônico, fins de facilitar a informação ao público em geral.	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe que a ANAC seja responsável por receber e publicar as informações sobre as declarações de capacidade dos aeroportos.</p> <p>Nada impede que as capacidades sejam republicadas ou referenciadas pela ANAC. Entretanto a responsabilidade pela declaração e publicação dos dados é dos operadores aeroportuários, não cabendo a avocação de responsabilidades para a própria ANAC.</p> <p>Assim sendo, mesmo com a boa vontade da ANAC em auxiliar na publicização das informações, o artigo não se altera, mas a ideia de centralizar as informações em um lugar único é considerada válida, como forma de facilitar a informação ao público em geral.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Parcialmente Aceita	

Item n°	40
Contribuição n°	3320
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	40
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 14 Determinar mencionar a autoridade responsável pelos voos que se configuram como exceção, ao menos a Lei/Norma que estabelecem o regime de aprovação (provavelmente Ministério da Defesa, COMAER ou SAC).	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe incluir no § 1º do Art. 14 informações sobre as bases legais para a isenção de prévia alocação de infraestrutura aeroportuária para os voos militares, humanitários, de salvamento e resgate, alternados ou de retorno.</p> <p>Tais situações são previstas na resolução que trata de aeroportos coordenados e de interesse (Res.338/14, Art.33). O entendimento é que nem para aeroportos com saturação de infraestrutura, tais voos necessitem de slot, pois entendemos que tais situações não devem estar sujeitas a coordenação, registro, aprovação ou slot, sob o risco de <i>perigo em demora</i> pois se refere a situações de risco ou auxílio à vida e à segurança nacional.</p> <p>Talvez a preocupação seja no sentido de se fiscalizar se realmente o voo esteja engajado em uma destas finalidades. Entendemos que existe possibilidade de se constatar a finalidade, como um documento do requerente, seja por meio do Ministério da Saúde que, pela Central de Transplante de Órgãos, emite relatório mensal com os voos alocados para tal fim, seja por meio dos relatórios dos aeroportos em que foi destacado atendimento médico para voos em emergência médica.</p> <p>Desta maneira, não foi considerada a necessidade de mencionar tal autoridade.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição não aceita	

Item n°	41
Contribuição n°	3321
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	41
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 15 Referenciar as informações previstas na norma: Inserir inciso – capacidades de pátio e terminal e condições operacionais de cada temporada conforme Artigo 13; Inserir inciso – critérios de preferência de uso/alocação de infraestrutura conforme Artigo 14; Inserir inciso – prazo para registro e implementação dos serviços pactuados conforme Art. 16; Inserir inciso – regularidade pretendida nos termos do Art. 17. ??? É possível. A sugestão foi se colocar no artigo das responsabilidades de publicação do aeroporto, além dos slots alocados e capacidade disponível, todos os outros documentos a que se faz referência nos outros artigos. A diferença é que os outros se publicam uma vez, e os desse artigo, sempre da atualização.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe incluir nos incisos do Art. 15 a listagem de todas as informações que devem ser publicadas pelos operadores aeroportuários.</p> <p>A situação sugerida estava prevista, mas entendemos que não estava clara o suficiente. Assim sendo, alteramos a redação original para deixar mais claro que as <i>Condições Operacionais</i> dizem respeito às regras a serem seguidas pelo aeroporto, e a <i>Capacidade Operacional</i> diz respeito à capacidade, e a lista de voos alocados e capacidade disponível deve ser publicada a parte, de forma ostensiva e constante.</p> <p>Por isso, a publicação de tais documentos deve ser separada.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Parcialmente aceita	

Item n°	42
Contribuição n°	3322
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	42
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 16 Sugestão que o Artigo se converta em parágrafo do Artigo 14.	
Análise Contribuição	
O colaborador propõe excluir o Art. 16 e incluir a exigência de previsão de prazo para o registro das operações no § 1º do Art. 14.	
Considerando que o disposto no Art. 16 é intrinsecamente ligado ao que se estabelece no § 1º do Art. 14, concordamos com a sugestão. Por conta da revisão de toda a minuta, não há mais a referência numérica acima.	
Parecer sobre a Contribuição	
Aceita	

Item n°	43
Contribuição n°	3323
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	43
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art.19 Visto que a ANAC não deve participar do estabelecimento dos acordos de serviços aéreos, a ser acordado entre as partes, talvez apenas para solução de conflitos, não se deve dispor sobre as cláusulas contratuais, inclusive sobre eventuais penalidades a serem aplicadas. Sugestão excluir o Artigo.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe excluir o Art. 19, argumentando que não cabe à ANAC dispor sobre as cláusulas contratuais entre os operadores de aeródromo e os operadores aéreos.</p> <p>Entendemos que o referido artigo não visa dispor sobre as cláusulas ou condições contratuais entre as partes. Ao dispor que “Os acordos de nível de serviço celebrados entre operador de aeródromo e os operadores aéreos poderão prever multa pecuniária em caso de descumprimento das condições pactuadas” a norma apenas informa que poderão existir previsão de multas contratuais. Ao se utilizar o termo “poderão” a norma prevê apenas a existência de multas contratuais, que as partes podem optar por utilizar em seus contratos. Por outro lado, se o artigo for excluído não é evidente que as multas contratuais podem ser utilizadas nos contratos. Logo o Art. 19 apenas prevê a existência de multas contratuais entre as partes, mas não obriga que as mesmas sejam utilizadas, como pode-se compreender pela utilização do termo “poderão”.</p> <p>Entretanto, o entendimento de que a ANAC não deve participar do estabelecimento dos acordos de serviços aéreos está correto e não foi tratado na versão final desta Resolução.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição Aceita	

Item n°	44
Contribuição n°	3325
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	44
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Capítulo VI Sanções Adotar os elementos de fiscalização nos termos da Instrução Normativa ANAC 81/2014, vinculando infrações à tipificação.</p> <p>Inserir títulos das colunas da tabela. Segundo moldes da Res.25.</p> <p>Detalhar a unidade da infração, se por voo registrado ou por registro de voos com várias frequências. Isso depende de cada tabela. Tem de ser avaliada uma a uma.</p> <p>A definição contida no parágrafo 2º de que “tenham colocado em risco a segurança de bens e pessoas” envolve subjetividade no julgamento, sugestão envolver indicadores objetivos, por exemplo reporte de incidente, ocorrência de acidente, e comprovada culpa do operador, ou vincular o risco ao porte da aeronave conforme Artigo 21. Entendo que o risco é elemento avaliado por SPO, SIA e SAR. Nesses casos, seria aplicada a autuação.</p> <p>No Anexo, traduzir a definição contida no Doc 8643, em termos da esteira de turbulência, haja vista não ser documento público e não ser no vernáculo. Não entendi.</p> <p>Sugestão, a fim de vincular o item à segurança da aviação e riscos, adotar os portes de aeronave previstos nos próprios normativos da ANAC, por exemplo, RBAC 25. Avaliar a necessidade de limitar quantitativos de fatores de multiplicação e reincidência, bem como prever demais sanções aplicáveis pela ANAC, além de multa. Verificar necessidade da IN 81.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a revisão do Capítulo VI, que trata das sanções aplicáveis, citando que temos de adotar os elementos de fiscalização nos termos da Instrução Normativa ANAC N° 81/2014, vinculando infrações à tipificação. Tal item foi revisado considerando a referida IN.</p> <p>O colaborador também propõe a inclusão dos títulos das tabelas de multas e definir as unidades a que se aplicarão das sanções, se por voos registrados ou por operações. Tal item foi revisado e considerado na Resolução aprovada.</p> <p>Sugere ainda a revisão do §2 do Art. 20 e adotar os portes de aeronaves, conforme disposto no RBAC 25, o que também foi considerado na versão aprovada da Resolução.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Aceita	

Item n°	45
Contribuição n°	3326
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	45
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Artigo 25 A vedação da inscrição no cadastro da dívida ativa ou da União junto à ANAC refere-se ao momento da solicitação? É afetada pelo ingresso no cadastro também a manutenção do registro? Alterar o texto conforme aplicável.	
Análise Contribuição	
A previsão de vedação de registro por inscrição em dívida ativa deixou de ser tratada nesta Resolução.	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição não aceita	

Item n°	46
Contribuição n°	3327
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	46
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art 27 Sugestão: alterar a aplicabilidade para até o início da temporada subsequente à vigência da norma (ou a seguinte, a depender da antecedência disponível), pois, para o efetivo registro, é preciso que as capacidades já sejam declaradas.	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a alteração do Art. 27, definindo o prazo para a publicação da capacidade disponível como sendo até o início da temporada subsequente à aprovação da norma.</p> <p>Entendemos pertinente a sugestão, entretanto, após análise de todas as contribuições foi estabelecido que as formas e prazos de tais publicações seriam objeto de portaria da SAS.</p> <p>Não obstante, cabe lembrar que é prática internacional a comercialização de serviços aéreos com até 360 dias da data de operação. Por outro lado, o calendário internacional de publicação de capacidade nem sempre atende o mesmo período temporal.</p> <p>Optou-se por responsabilizar a empresa no caso de, quando da efetiva operação, não haja capacidade disponível, ou a mesma não tenha sido acordada com o Administrador Aeroportuário.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Não Aceita	

Item n°	47
Contribuição n°	3328
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	47
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Nas disposições finais confirmar a competência da SAS para disposições operacionais para o cumprimento da norma, por meio de portarias, mediante inserção de um Artigo.	
Análise Contribuição	
Entendemos que a SAS possui, conforme a Instrução Normativa da ANAC N° 23, e principalmente, o Regimento Interno a competência para elaborar portarias.	
Parecer sobre a Contribuição	
Não Aceita	

Item n°	48
Contribuição n°	3329
Dados do Colaborador	
Nome:	Nancy Amikura
CPF	1162085118
Organização:	
E-mail:	nancy.amikura@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	48
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 29 A depender da competência para revogar os normativos, visto que não foram expedidos pela ANAC, mencionar que a aplicabilidade da presente norma ocorre nos termos do Art. 47 da Lei da ANAC em lugar das normas listadas (mencionar os documentos que as aprovaram ao invés da referência por IAC, listar em incisos).	
Análise Contribuição	
Extraímos a competência da revisão dos normativos expedidos pelo Departamento de Aviação Civil exatamente do Art. 47 da Lei 11.182/05, não entendendo necessário sua avocação para revogar tais normativos. Em todo caso, será atualizada a justificativa do regulamento e os regulamentos que aprovaram as IAC conforme sugerido.	
Parecer sobre a Contribuição	
Aceita	

Item n°	49
Contribuição n°	3341
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Carbonieri
CPF	38160167822
Organização:	
E-mail:	renato.carbonieri@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	49
Logradouro	Av. Washington Luis, 7059
Cidade	São Paulo
UF	SP
Contribuição complementada por correio eletrônico devido mensagem truncada	
<p>A revisão das normas que regulamentam o processo de registro dos serviços aéreos é uma grande evolução para sistema de aviação civil, vez que irá otimizar processos de publicação e registro de voos, fazendo com que o serviço prestado seja mais eficiente, de modo a garantir benefícios a todo o setor, culminando em maior qualidade nos serviços prestados ao usuário de transporte aéreo no Brasil. A edição e publicação desta Resolução, que consolida os diversos regulamentos aplicáveis ao tema até então, concretiza o trabalho realizado pela Agência Nacional de Aviação Civil, em conjunto com os atores do setor aéreo, para modernização e garantia de eficiência, qualidade e transparência nos serviços.</p> <p>Art. 3º, Parágrafo único: Considerando que a referida Portaria da SAS é o regulamento que efetivamente irá dispor acerca do procedimento a ser adotado para cumprimento das disposições desta Resolução, faz-se necessária a participação efetiva das empresas aéreas, em um processo de diálogo e contribuições.</p> <p>Art. 5º - Nova redação: O registro da operação pretendida somente poderá ser efetuado na ANAC após prévio acordo documentado através de: e-mail, ofício e sistemas informatizados, do operador aéreo com os operadores de aeródromo envolvidos e com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado.</p> <p>Justificativa: Garantia de aceite legal da disponibilização da capacidade.</p> <p>Art. 5º, § 2º - Nova redação ao parágrafo: A oferta dos serviços aéreos regulares ao público geral depende do prévio registro das operações na ANAC, sendo admitida a oferta de serviços registrados em temporadas anteriores, ou vigente, com até 365 dias de antecedência a data do voo e que decorram da preferência de uso disposta no art. 17 desta Resolução.</p> <p>Justificativa: A dinâmica de mercado doméstico não acompanha as temporadas IATA, vez que a sazonalidade no mercado brasileiro ocorre nos meses de janeiro, julho e dezembro. A possibilidade de oferta nos termos dos registros da temporada vigente mitiga a necessidade de eventuais alterações nos voos já comercializados, devido à maior probabilidade de a malha ser igual a temporada vigente em relação à anterior.</p> <p>Art. 6º, parágrafo único – Nova redação ao parágrafo: Caso o operador aéreo seja comunicado acerca de qualquer fator que impeça o início ou a continuidade das operações, deverá proceder atualização do registro em até 30 dias.</p> <p>Justificativa: Caso o fator do impedimento seja planejado as empresas aéreas devem ter um prazo fins readequação de suas operações e reacomodação de passageiros. Se um aeroporto estiver interditado ou impraticável para um tipo de operação, as operações não irão ocorrer de qualquer forma.</p>	

Art. 13 – Nova redação do artigo: Os aeroportos devem declarar e publicar, de forma acessível ao público em geral, suas capacidades de pátio e as condições operacionais, considerando as intervenções previstas, com no mínimo 6 (seis) meses antes de cada temporada, considerando os regulamentos de segurança e certificação expedidos pela ANAC.

Justificativa: É necessário que seja determinado um prazo mínimo de antecedência ao início de cada temporada para a publicação, que possibilite o planejamento da mesma. Se a capacidade for publicada com, por exemplo, um dia de antecedência ao início da temporada, poderá afetar o planejamento da operação.

Art. 14, §3º - Nova redação ao parágrafo: Os horários de pouso e decolagem das etapas de voo serão alocados em intervalos de cinco minutos, podendo ser registrados em horário UTC ou local.

Justificativa: Inserir a possibilidade de registro em ambos os horários conforme padrão dos sistemas de reservas e operacionais amplamente utilizados.

Art. 18 – Nova redação do artigo: Os prazos e a forma de comunicação do processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, das publicações a serem realizadas pelo aeroporto, bem como das métricas a serem utilizadas para avaliação de regularidade, dispostas neste capítulo serão estabelecidos em portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos.

Justificativa: As métricas a serem utilizadas devem ser estabelecidas a fim de evitar a utilização de métricas divergentes entre os aeroportos, evitando que sejam considerados, para fins de aferição de regularidade, cancelamentos não inerentes a operação da companhia.

Art. 20, II – Comentário: O registro não deve estar atrelado a inclusão na E.O de uma nova base ou equipamento. Assim como é hoje, o processo de autorização de voo não caminha em conjunto com o processo da especificação operativa, treinamentos e processo de aeronavegabilidade.

Art. 20, IV – Nova redação do inciso: Registro incompatível com a alocação junto aos órgãos de infraestrutura, não corrigidos no prazo estabelecido;

Justificativa: Sanção por discrepâncias no registro (antes da operação) devem ser passíveis de correção com prazo estabelecido. O prazo poderá ser estabelecido na Portaria da SAS que irá regulamentar esta Resolução.

Art. 20, § 1º – Exclusão do Parágrafo

Justificativa: Entendemos que as sanções previstas no Art. 20 devem ocorrer caso a empresa notificada não faça as devidas correções ou opere em desacordo com o registro.

Art. 20 § 2º Comentário: Consideramos ser necessário rever o Fator Multiplicador. No nosso entendimento, o mesmo não está adequado a atual realidade econômica das empresas, podendo ocasionar a falência de uma empresa, somente com uma multa.

Art. 22 – Comentário: A redação deste artigo determina que a multa será aplicada por temporada, ou seja, uma única penalidade independentemente da quantidade de registros. A interpretação é de que não poderá ser aplicada mais de uma multa por temporada, por esta razão.

Análise Contribuição

1 - Análise contribuição Artigo 3:

O colaborador sugere a participação das empresas aéreas na elaboração da Portaria da SAS mencionada no Art. 3º. Entendemos que as empresas têm participado e continuarão a participar do processo de elaboração da referida minuta de Portaria.

Parecer Contribuição Artigo 3º: Aceita

2 - Análise contribuição Artigo 5:

O colaborador propõe incluir no texto da norma os meios pelos quais poderão ser feitas a prévia alocação de infraestrutura. A definição dos meios, procedimentos e prazos a serem utilizados para a prévia alocação de infraestrutura devem ser declarados no documento de condições operacionais, citando como, onde, porque, quando e qual meio deve ser usado para que as empresas solicitem e aloque a sua infraestrutura no aeroporto. Deve ser relatado também que tais itens devem ser objeto de Portaria da SAS.

Parecer Contribuição Artigo 5º: Não aceita

3 - Análise contribuição Artigo 5, parágrafo 2:

O colaborador propõe o estabelecimento do prazo 365 dias, ao invés de temporadas, para o direito de venda de operações ainda não registradas. Argumenta que a sazonalidade das operações domésticas não se reflete no calendário IATA, sendo diferenciada conforme o modelo de negócios da empresa aérea. Entendemos válida a proposta e o texto da minuta foi modificado para “*A oferta dos serviços de transporte aéreos regulares depende do prévio registro na ANAC, sendo admitida a oferta de serviços além das temporadas de referência trabalhadas, sob responsabilidade do operador aéreo, devendo ser ajustadas antes das respectivas temporadas*”.

Parecer Contribuição Artigo 5º§2: Aceita

4- Análise contribuição Artigo 6:

O colaborador propõe o estabelecimento de um prazo de até 30 dias para a atualização do registro no caso de ser comunicado sobre fatores que impeçam o início ou a continuidade de um serviço. O parágrafo único do Art. 6º prevê que a empresa deve atualizar o registro assim que for notificada sobre situações que alterem o que foi planejado. A proposta é que a empresa altere o quanto antes o que foi registrado a fim de evitar as operações de forma diferente daquilo que foi planejado, inclusive por questões afetas à segurança. É evidente que nas situações operacionais não será possível alterar o registro, para o que existem outras ferramentas, como o Boletim de Alteração de Voo (BAV). Entretanto não é razoável que se mantenha um registro pelo prazo de até 30 dias mesmo tendo conhecimento de que a execução dos voos não poderá ocorrer conforme planejado, podendo ser utilizado em alguns casos o cancelamento ou correção do registro. Para exemplificar a falta de razoabilidade da proposta, 30 dias é o mesmo prazo pedido pelas empresas com antecedência de fatos relevantes como obras em aeroportos, sendo este de proporções muito superiores à adequação de um registro. Um segundo exemplo é a empresa aérea vender um voo errado por 30 dias.

Parecer Contribuição Artigo 6º: Não Aceita

5- Análise contribuição Artigo 13:

O colaborador propõe o estabelecimento de um prazo de antecedência de 6 meses para que os operadores aeroportuários publiquem suas capacidades, argumentando que o prazo é necessário para o planejamento das empresas aéreas. Entendemos o sentido da sugestão, mas entendemos ainda que o calendário de publicidade destes aeroportos deve ser adequado ao calendário de referência já publicado para aeroportos de interesse e coordenados, sob o risco de ser mais exigente com aeroportos não coordenados do que com os coordenados.

Parecer Contribuição Artigo 13: Parcialmente aceita

6- Análise contribuição Artigo 14:

O colaborador propõe que os horários informados poderiam ser informados em horário local ou UTC. Justifica que os sistemas de reserva e operacionais amplamente utilizados operam dessa forma. O formato do horário a ser utilizado será discutido em Portaria da SAS a ser publicada posteriormente. Antes da publicação, a Portaria da SAS será amplamente discutida entre todos os atores no processo.

Parecer Contribuição Artigo 14: Parcialmente aceita

7- Análise contribuição Artigo 18:

O colaborador sugere que se inclua no art. 18 que as métricas utilizadas a fim de se averiguar a regularidade e pontualidade também serão estabelecidas pela Portaria da SAS. Tal sugestão visa a uniformização das métricas a serem utilizadas por diferentes operadores. Entendemos que os aeroportos podem inclusive não adotar tais métricas, ou adotá-las de forma diferente. Considerando que tal critério é de responsabilidade do operador aeroportuário em negociação com os operadores aéreos, por meio possivelmente de SLA, o artigo foi retirado da resolução aprovada.

Parecer Contribuição Artigo 18: Não Aceita

8- Análise contribuição Artigo 20 Item II:

O colaborador propõe desvincular o registro ao cumprimento de requisitos técnico-operacionais. Argumenta que os requisitos podem ser cumpridos até o início das operações. Entendemos que deve haver uma coordenação melhor entre tais prazos e lembramos também que caso esses casos ocorram, a empresa pode alegar e solicitar a SPO comprovantes de que tais operações foram feitas para que a EO fosse validada. Neste caso, as sanções poderiam ser anuladas, desde que devidamente justificada pela SPO. Caso ocorra inclusão do registro sem a devida justificativa, a empresa estará sujeita às sanções previstas no normativo proposto.

Parecer Contribuição Artigo 20 Item II: Parcialmente aceita.

9- Análise contribuição Artigo 20 Item IV:

O colaborador propõe um prazo para a correção de um registro incompatível com a alocação de infraestrutura. Justifica que as discrepâncias entre a alocação e o registro podem ser corrigidas antes do início das operações. A alocação de infraestrutura para a temporada vigente deve ser aquela atribuída pelo operador aeroportuário e pelo DECEA e é de competência exclusiva do operador. O registro e a venda ao público de algo feito de forma inadvertida e que não se pode operar é contrário ao preceito legal do parágrafo primeiro do artigo 48 da Lei de Criação da ANAC.

Não cabe à ANAC avaliar a fidelidade da infraestrutura e servir como agente de alerta para que seja consertado. Cabe à ANAC fiscalizar e punir a empresa que não observar com fidelidade tal diretriz, sob a hipótese de perpetuarmos a justificativa descabida de “não se pode punir o slot porque o HOTRAN está autorizando que se faça o voo”.

Parecer Contribuição Artigo 20 Item IV: Não Aceita

10- Análise contribuição Artigo 20 §1º:

O colaborador propõe a exclusão do parágrafo que prevê a aplicação de fator multiplicador caso os serviços tenham sido realizados. Argumenta que as sanções apenas poderiam ser aplicadas no caso da empresa ser notificada e não corrigir o registro. Entendemos precipuamente que a própria empresa é a responsável por zelar do adequado registro dos serviços e não o inverso. A notificação sobre irregularidades é fruto de fiscalização na situação em que a empresa – responsável pela atualização – não o fez. Assim sendo, cabe à empresa analisar se a operação está adequada com as infraestruturas reservadas e as condições operacionais, tanto em termos de planejamento quanto operação. Tal responsabilidade não pode de forma alguma ser atribuída a outrem ou alegado ignorância. Entretanto foi adicionado ao capítulo das sanções a autuação do responsável apenas em caso de intencionalidade.

Parecer Contribuição Artigo 20 §1º: Não Aceita

11- Análise contribuição Artigo 20 §2º:

O colaborador propõe a revisão dos fatores multiplicadores, pois com os valores pospostos uma multa poderia inviabilizar uma empresa. A multa é estabelecida para que realmente seja inviável, sob a hipótese de o agente precificar a infração a que se deve combater. Informamos que o modelo adotado inicialmente foi revisado e o que foi selecionado está disponibilizado na Resolução aprovada após a análise das contribuições feitas na Audiência Pública.

Parecer Contribuição Artigo 20 §2º: Não Aceita

12- Análise contribuição Artigo 22:

O colaborador informa que o entendimento do artigo seria de que somente poderia ser aplicada uma multa por temporada, independentemente da quantidade de registros. O texto foi devidamente ajustado para se dar o devido entendimento, de forma que quanto mais danoso e extenso, maior a multa.

Parecer Contribuição Artigo 22: Não aceita

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente aceita

Item n°	50
Contribuição n°	3346
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	50
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>PREÂMBULO O preâmbulo não está totalmente alinhado com a norma, pois limita-se a tratar do registro de serviços aéreos; e o escopo da norma além do registro de serviços aéreos trata de registro de operação, conforme disposto nos Arts. 1º, 4º e 10; Outro ponto é que a norma além de estabelecer regras de registro regulamenta requisitos de operação de LAS, o que deveria estar descrito no preâmbulo.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a revisão do preâmbulo, argumentando que é informado que a norma trata do registro de serviços aéreos enquanto ao longo da norma trata também do registro de operações.</p> <p>Pelo CBA, os serviços aéreos estão divididos entre públicos e privados (Art.174). Os públicos por sua vez se dividem em Serviço de transporte aéreo e Serviço Aéreo Especializado (art.175). Pela leitura do Art. 177, prestadores de Serviços Aéreos Públicos não realizam serviços aéreos privados, mesmo quando exploram a atividade a interesse próprio. Entendemos que a inserção do termo “operação” abrangeria um universo de atividades muito superior a que se desejaria.</p> <p>Por outro lado, a norma não trata de todos os tipos de serviços aéreos. Portanto, o preâmbulo poderia ser melhorado a fim de refletir claramente o escopo da norma. Para tanto entendemos que a melhor opção é alinhar a definição com o disposto no Art. 175 do CBA, restringindo o preâmbulo apenas aos tipos de serviços passíveis de registro.</p> <p>Para tanto, a redação proposta na minuta após a Audiência foi a seguinte:</p> <p style="text-align: center;"><i>“Estabelece as regras para o processo de registro dos Serviços de Transporte Aéreo”</i></p> <p>As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.</p> <p>Por fim, para que fique claro que o operador estrangeiro, diferentemente do brasileiro, deve registrar toda e qualquer operação, mesmo as não remuneradas, ficou o disposto do Art. 4º. VI, para que se consiga diferenciar quando e como uma operação por estas empresas serão feitas no Brasil, de forma a se identificar operadores credenciados ou não junto à ANAC.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Parcialmente Aceita	

Item n°	51
Contribuição n°	3347
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	51
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 2º - Inciso I "1. O termo ""programação previamente publicada"" traz dúvidas com relação a programação o regulador se refere. Seria a publicação feita pela operador de aeródromos prevista no Art. 15? A publicação feita pela ANAC? Ou uma publicação pelo próprio operador aéreo? 2. O termo ""série sistemática de voos facilmente identificável"" traz subjetividade aos regulados, inclusive no que diz respeito à penalizações previstas no Capítulo VI e no Art. 17 da referida proposta."</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador questiona o que seria uma “programação previamente publicada” e questiona a objetividade da frase “série sistemática de voos facilmente identificável”.</p> <p>Esclarecemos que na elaboração da norma buscamos alinhar as definições aos parâmetros utilizados internacionalmente. Por esse motivo utilizamos como definição para “Voo regular” a tradução da definição adotada no “Manual of Regulation of Internacional Air Transport” (DOC 9626), publicado pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) citado no idioma original abaixo:</p> <p style="text-align: center;"><i>“a scheduled air service is typically an air service open to use by the general public and operated according to a published timetable or with such a regular frequency that it constitutes an easily recognizable systematic series of flights; “</i></p> <p>A programação previamente publicada refere-se aos serviços aéreos que as empresas publicam para venda ao público em geral, seja nos seus canais próprios, como site ou agentes de viagem, ou nos GDS, Global Distribution Systems, como por exemplo o Amadeus ou SABRE.</p> <p>Esclarecemos ainda que uma Portaria da SAS regulamentará aspectos específicos da norma, por exemplo o que venha a ser definido como uma série de voos com repetição de operações (repetitividade), e entendemos que não há controvérsia quanto à autuações, pois os autos não se referem a voos regulares ou não regulares, mas a etapas de voo de forma genérica, e o valor simplesmente constituirá trava para que empresas não regulares façam voos sem publicação a passageiros de forma direta, mas de forma indireta através de agências de turismo e se constituam de voos regulares travestidos de não regular.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Não aceita.	

Item n°	52
Contribuição n°	3348
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	52
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 2º - Inciso III "Não cabe ao Estado brasileiro inserir em suas definições as regras de remuneração/contrato de transporte aéreo firmados em outros países. A definição proposta pode gerar distorções nos casos em que a aeronaves privadas realizem sobrevoo no Espaço Aéreo Brasileiro. Ademais, a parcela do texto que trata da regra de remuneração/contrato aparenta não agragar valor à definição".	
Análise Contribuição	
O assunto deixou de ser tratado na Resolução	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição não aceita	

Item n°	53
Contribuição n°	3349
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	53
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 2º - Inciso IV "Não cabe ao Estado brasileiro inserir em suas definições as regras de remuneração/contrato de transporte aéreo firmados em outros países. A definição proposta pode gerar distorções nos casos em que a aeronaves privadas realizem pouso técnico no Espaço Aéreo Brasileiro. Ademais, a parcela do texto que trata da regra de remuneração/contrato aparenta não agragar valor à definição" SUGESTÃO DE TEXTO: pouso técnico: serviço aéreo internacional, de natureza técnico-operacional, que ocorre em território brasileiro sem a permissão para embarque ou desembarque de pessoas ou cargas.</p>	
Análise Contribuição	
O assunto deixou de ser tratado na Resolução	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição não aceita	

Item n°	54
Contribuição n°	3350
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	54
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 2º - Inciso XIII A menção à "registro válido" sugere à ideia de existirem registros inválidos no sistema. Caso o registro exija uma chancela da ANAC para ratificação da sua validade, sugere-se que seja mencionado na definição que o HOTRAN deve ser validado pela ANAC para que a etapa de voo esteja efetivamente autorizada.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador questiona a definição de HOTRAN, atrelado à validade de um registro, e questiona a existência de registros inválidos.</p> <p>Em princípio, todo Registro é válido. Entretanto caso deixem de ser cumpridos quaisquer dos requisitos um registro pode ser suspenso <i>ex officio</i>, e, portanto, deixar de ser válido. Não está prevista a validação prévia de um registro pela ANAC, e sim o acompanhamento do cumprimento dos requisitos tanto por parte do operador aéreo quanto dos operadores aeroportuários.</p> <p>Tal análise deve ser feita de um outro ponto de vista: se o termo fosse apenas “registro na ANAC”, se o operador aéreo registrar um serviço em desacordo com a infraestrutura ou com as condições técnica operacionais, seria válido pelo simples fato de o registro existir ou ter existido. Ademais, a convalidação da ANAC quando da entrada também poderia ser inócua, já que alguma condição pode ser interrompida a qualquer tempo. Assim, entendemos que fará parte do trabalho completa varredura, verificação e convalidação das bases de infraestrutura e das condições operacionais a qualquer tempo.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Não Aceita	

Item n°	55
Contribuição n°	3351
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	55
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 3º "O termo ""autorização"" traz a ideia de que a ANAC deverá autorizar os voos e não simplesmente receber os registros. Ao mesmo tempo reflete a ideia de que o simples registro de uma operação já é uma autorização concedida. Caso a ANAC continue procedendo com as devidas autorizações, sugere-se que o preâmbulo seja tratado como ""autorização"" e não como ""registro""; Não ficou definido o que efetivamente deverá ser registrado: o voo? a etapa de voo?".</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador questiona a utilização do termo “autorização” vinculada ao registro, e questiona se de fato o que se pretende é que haja a autorização. O termo foi retirado na minuta final.</p> <p>A Lei 11.182 estabelece que é competência da ANAC:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“Art. 8º, XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;”</i></p> <p>Portanto deve existir a autorização. Por outro lado, essa mesma Lei define que:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“Art. 48. § 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC.”</i></p> <p>Dessa forma, seguindo o que foi definido na Lei de Criação da ANAC, a proposta de norma prevê que a competente autorização ocorrerá por meio do prévio registro quando compatível com os pré-requisitos.</p> <p>Quanto ao que será registrado, a minuta proposta prevê que deverão ser registradas as operações, sendo que a menor unidade prevista para uma operação é uma etapa de voo, sendo um voo composto por uma ou mais etapas. Portanto, entendemos que o registro será de, no mínimo, uma etapa.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Parcialmente Aceita	

Item n°	56
Contribuição n°	3352
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	56
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 3º, parágrafo único Sugestão de redação: "Os procedimentos para registro, o calendário para cada temporada, o formulário para solicitação de LAS e de autorização de acesso ao mercado serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS".	
Análise Contribuição	
O colaborador propõe uma nova redação para o Parágrafo único do Art. 3º. Entendemos que o texto apresentado trouxe mais clareza e foi adaptado. Entretanto o tema LAS foi retirado da minuta final da norma.	
Parecer sobre a Contribuição	
Aceita.	

Item n°	57
Contribuição n°	3353
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	57
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Art. 6º, Parágrafo único A atualização do registro deverá ocorrer não somente quando o operador aéreo for comunicado, mas também quando este identificar qualquer fator que impeça a operação. SUGESTÃO DE REDAÇÃO: Caso o operador aéreo seja comunicado ou identifique qualquer fator que impeça o início ou a continuidade das operações, deverá proceder à imediata atualização do registro.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a alteração no texto do parágrafo único do Art. 6º, incluindo a hipótese de que ao identificar fatores que impeçam o início ou a continuidade dos serviços o operador aéreo deve atualizar o registro.</p> <p>Concordamos com a sugestão de alteração do parágrafo em referência, que passaria a ter a seguinte redação:</p> <p><i>“Caso o operador aéreo seja comunicado ou identifique qualquer fator que impeça o início ou a continuidade das operações, deverá proceder à imediata atualização do registro.”.</i></p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Aceita	

Item n°	58
Contribuição n°	3354
Dados do Colaborador	
Nome:	Enio Paes de Oliveira - ABTAer - Associação Brasileira de Táxi Aéreo
CPF	70654743800
Organização:	
E-mail:	diretoriaexecutiva@abtaer.org.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	58
Logradouro	Rua Machado de Assis, n° 797
Cidade	Osasco
UF	SP

Audiência Pública n° 2/2016

Proposta de resolução que dispõe sobre o processo de registro dos serviços de transporte aéreo público doméstico e internacional no Brasil.

Art. 12. A LAS deverá ser descontinuada até o final da temporada subsequente ao início de um serviço aéreo regular na localidade atendida.

Sabemos que **linhas aéreas regionais** há muitos anos não decolam, por consequência de diversos fatores como regulatório, experiência operacional e dificuldades comercial e econômica.

Considerações: Hoje, na prática, quem opera linhas aéreas regionais são as empresas de táxi aérea configuradas na LAS ou não. Porém, sem estabilidade jurídica, comercial e econômica não prospera, e esta minuta de transporte aéreo público doméstico na configuração que está proporciona instabilidade. **Atualmente são pouquíssimas empresas operando na LAS, porém, não se registra expansão e as que estão ativas operam desestimuladas exatamente por falta de estabilidade jurídica, comercial e econômica, e falta de incentivo.**

Pontos negativos que geram instabilidade:

A LAS deverá ser descontinuada. Como uma empresa vai se prontificar a operar se sabe que mais cedo ou mais tarde vai ter que parar.

Proposta: O correto seria que se a LAS já estiver operando tenha prioridade e sem risco de descontinuidade. Há casos em que a aviação regular estabelece uma linha só para tirar a LAS e depois desativa.

Ponto Positivo no CAPÍTULO IV DAS LIGAÇÕES AÉREAS SISTEMÁTICAS – Não mais obriga a empresa de táxi aéreo que opera a LAS após dois anos ter que se transformar em 121. Isso inviabilizava a estruturação e as perspectivas de continuidade.

Art. 14. O aeroporto, ao alocar a infraestrutura demandada pelo operador aéreo para a realização de uma etapa de voo, deverá obedecer à capacidade declarada, às condições operacionais e aos **princípios de isonomia, transparência e não discriminação.**

§4º **A alocação de infraestrutura aeroportuária para serviços de LAS** obedecerá às regras, à forma e ao procedimento de alocação de voos não regulares.

Contestação: A alocação de infraestrutura aeroportuária para serviço de LAS deve ser à forma e ao procedimento de alocação de *voos regulares*.

Justificativas: Os *serviços são vendidos e operados numa sequência identificável, definição para voos regulares*. Além disso, no **CAPÍTULO I DEFINIÇÕES, Art. 2º** Para os fins de aplicação da presente Resolução, considera-se: **VIII – ligações aéreas sistemáticas (LAS): serviço aéreo doméstico, equiparado a serviço aéreo regular, realizado por empresa de táxi aéreo devidamente certificada; Por isso, há necessidade de que a LAS como taxi aéreo tenha autorização normatizada para ocupar áreas de checkin da INFRAERO, necessário para dar a mesmo atendimento, senão fica num patamar inferior com dois aspectos negativos: mais dificuldades nas operações e causar rejeição pelo cliente usuário da LAS, por falta de visibilidade e similaridade as linhas regulares, causando desconfiança. Hoje a INFRAERO alega dificuldades para atender alegando que não existe autorização para celebrar o contrato de área para Taxi e somente para Linha Aérea.**

Análise Contribuição

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

Parecer sobre a Contribuição

Não Aceita

Item n°	59
Contribuição n°	3355
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	59
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
Art. 9º Sugestão de redação para tornar a proposta mais "enxuta", eliminando a necessidade de parágrafo 2º, do Art. 9º. Os registros das demais empresas aéreas estrangeiras, previstas no Art. 4º, inciso II, IV, V e VI, dependerão de prévia solicitação e reconhecimento/aprovação da ANAC, mediante preenchimento do formulário de autorização de acesso a mercado previsto no parágrafo único do art. 3º desta Resolução.	
Análise Contribuição	
As condições de acesso ao mercado deixaram de ser tratadas na Resolução, e serão posteriormente tratadas em norma específica.	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição não aceita	

Item n°	60
Contribuição n°	3356
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	60
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
O Art.12, §2º prevê competências à SAC para deliberar sobre situações de relevante interesse comercial. No entanto a Lei 12462/2011 não atribui à SAC tal competência.	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe excluir o inciso II do §2º do Art. 10, que prevê a manifestação da Secretaria de Aviação Civil, a fim de comprovar o interesse público, nos casos de operações não regulares excepcionais. Argumenta que não consta entre as competências da referida Secretaria tal atribuição.</p> <p>O objetivo do inciso foi o de estabelecer uma formalidade na definição do que se trata o interesse público, havendo sido proposto incluir a Secretaria no processo. Entretanto, percebe-se que a própria ANAC poderia decidir se uma solicitação atende ao interesse público, visto que nas suas atribuições constam tais capacidades, baseados em critérios objetivos que podem ser alinhados com a SAC. Além do mais, o procedimento poderia retirar a celeridade do processo existente atualmente.</p> <p>A Lei 11.182 estabelece no Art. 8º que:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“Art. 8o Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:”</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“VII – regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados, no País, por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil”</i></p> <p>As condições de acesso ao mercado deixaram de ser tratadas na Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Tema retirado da minuta final.	

Item n°	61
Contribuição n°	3357
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	61
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
O CAPITULO IV trata sobre Linhas Aéreas Sistemáticas - LAS. Acerca desse capítulo, existem dois pontos que não ficaram claros. 1. A regulação de LAS em um normativo que trata exclusivamente sobre registros de serviços aéreos; 2, A redução do número de assentos permitidos em LAS de 30 para 9 assentos, se assimilando bastante aos aspectos das operações complementares definidas no RBAC 119.	
Análise Contribuição	
As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição não aceita.	

Item n°	62
Contribuição n°	3358
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	62
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
CAPITULO IV - SANÇÕES 1. A norma não deixa claro o que significa as unidades definidas nas colunas das tabelas; 2. Considerando que os valores das tabelas sejam valores em Reais, a norma tampouco deixa claro o que seja cada coluna da tabela. Infere-se que sejam atenuantes e agravantes. 3. Caso as colunas das tabelas sejam tratadas como agravante e atenuante, qual a idéia do regulador em propôr agravante em até 3 vezes o valor da multa, prevista no Art. 24?	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador questiona de que se tratam as colunas constantes nas tabelas do capítulo IV, sugere o esclarecimento das unidades a que referem as multas e questiona a possibilidade de agravamento proposta no Art. 24.</p> <p>Concordamos que de fato houve falha ao se incluir as tabelas sem o título das colunas, o que prejudica o entendimento das propostas de sanções. Da mesma forma falta a definição da unidade utilizada nas sanções. Tais falhas foram corrigidas.</p> <p>Quanto ao agravamento proposto no Art. 24, o intuito pretendido era o de ocorrer em situação de reincidência, independentemente de haver agravantes ou atenuantes em cada sanção. Os atenuantes ou agravantes são avaliados em situações específicas da própria infração, enquanto o agravamento proposto no Art. 24, por tratar de reincidência, ocorre apenas em conjunto com outras infrações prévias, e, portanto, tem objeto diferente.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Aceita	

Item n°	63
Contribuição n°	3359
Dados do Colaborador	
Nome:	LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA
CPF	90336542100
Organização:	
E-mail:	PIMENTALF25@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	63
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>CAPITULO IV - Acerca das sanções, dois pontos propostos na norma são questionáveis: 1. A multa de um operador que realizar registro incompatível com os requisitos técnico-operacionais pode chegar a R\$ 12 milhões dependendo do porte da anv, e no caso de colocar em risco à segurança pode chegar a R\$ 120 milhões. Ainda que seja uma desconformidade grave, tais valores, em muitos casos, podem inviabilizar a continuidade da operação de determinadas empresas. 2. A autuação por temporada e não por etapa de voo também é questionável, dado que um operadores que cometam 1 ou 100 infrações serão igualmente penalizados.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O capítulo das sanções foi completamente alterado para se adequar melhor à contribuição proposta, de forma que possa haver sanção na proporcionalidade da quantidade de atos.</p> <p>Os valores são reconhecidamente altos, pois, no modelo atual, entendemos que há uma quantificação do auto pelas empresas, que preferem muitas vezes pagar pelo ato a seguir a regulação. Assim sendo, os operadores aéreos e aeroportuários devem se preocupar em manter as condições estabelecidas para se evitar os autos, sem que o valor seja o diferencial.</p> <p>Adicionalmente a minuta final focará na intencionalidade da infração, pois considerando o grande volume de registros esperados, algum erro é possível. Porém regulador deverá buscar a intencionalidade na infração.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Aceita	

Item n°	64
Contribuição n°	3361
Dados do Colaborador	
Nome:	WOLNER JOSE PEREIRA DE AGUIAR
CPF	48199214600
Organização:	
E-mail:	wolner.aguiar@lideraviacao.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	64
Logradouro	AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA, SETOR DE HANGARES, Nº 16
Cidade	BRASÍLIA
UF	DF

COMPLEMENTO – enviado por correio eletrônico devido mensagem truncada

O Artigo 11 do Capítulo IV estabelece, “*in verbis*”:

“As operações de LAS serão autorizadas para etapas de voo em que ao menos uma das localidades operadas não seja atendida por serviço aéreo regular.”

A propósito, a IAC 202-1001, ora em processo de revogação pela proposta de Resolução, tipifica LAS como:

“Estas ligações visam desenvolver novos mercados, de pequeno e médio porte, através de voo previamente programados e abertos ao público em geral buscando, de acordo com a resposta da demanda, a manutenção da sistematicidade”.

Ademais, a própria “Justificativa” apensada à proposta da Resolução em estudo, define o conceito de LAS, como:

“Ratificação do conceito de Ligação Aérea Sistemática – LAS como elo de integração e universalização do Serviço de Transporte Aéreo.”

Com efeito, a mesma “Justificativa” chama a visão da sociedade e da indústria para atenção especial a abrangência de sua implementação, a saber:

“Sobre LAS, é desejo da ANAC a oitiva da sociedade quanto ao alcance dos serviços de LAS. O texto original da minuta contempla a opção de serviços para localidades não atendidas. Entretanto, existem possibilidades que merecem atenção especial. As principais características destas opções são descritas abaixo:

Localidade não atendida:....

Aeroporto não atendido:... e

Rota não atendida:...”

Ora, partindo dos princípios acima narrados, da prerrogativa de que o Transporte Regular e o Transporte Não Regular são complementares e jamais concorrem entre si, considerando o nr de aeroportos instalados no território nacional (mais de 3.100) dos quais apenas 100 são atendidos pela Aviação Regular, é imperativo que não haja restrições de implementação de novas LAS.

Ratificando o conceito de LAS como elo de integração e universalização do Serviço de Transporte Aéreo, externado pela própria “Justificativa” emitida pela ANAC, é, no mínimo, antagônica a aplicação de restrições às suas operações. Ou bem se reconhece a importância das empresas que operam LAS como realmente elo de integração e universalização do Serviço de Transporte Regular ou não há o que se falar em *“possibilidades que merecem atenção especial”*.

A “Justificativa” emitida pela própria ANAC conclui o seguinte:

“Importante destacar que em todas as alternativas, cumpre-se a missão de atender possibilidades em que a liberdade de voar não se mostrou atrativa às empresas aéreas regulares e abre-se novas alternativas, que são empresas de taxi aéreo com a devida certificação de LAS de explorar um mercado e disponibilizar mais serviços aos usuários.”

Vê-se claramente que as empresas da aviação regular já opinaram acerca das possibilidades, restando assim, não atrativas aos seus interesses, ou seja, as próprias empresas da aviação regular estão oportunizando a operação de LAS, às empresas da aviação não regular.

Nesse diapasão, importante mencionar matéria publicada no dia 31 de março próximo passado no Jornal Correio Braziliense, intitulada *“Gol decide encolher”*. Nessa matéria, a empresa externa sua política em se adequar à situação econômica atual, informando que suspenderá voos para determinadas localidades nacionais e internacionais. É fato que as operações existentes de LAS, em nada contribuíram para tal decisão, entretanto, poderiam contribuir como fator mitigador contra o triste cenário hoje experimentado pela aviação nacional se utilizadas realmente como elo de integração e universalização do transporte aéreo público, alimentando um sistema virtuoso, no qual toda a sociedade (indústria, órgãos de controle e principalmente o usuário) se favorecesse.

Está incontestado, pois, que o foco da ANAC, enquanto Agência reguladora dos serviços de transporte aéreo, bem como o de TODA a indústria, deve ser o atendimento às necessidades do USUÁRIO, razão da existência dos atores (públicos e privados) que regem e movimentam o nosso Transporte Público.

Nessa esteira, requer sejam consideradas TODAS as três possibilidades, já muito bem destacadas na “Justificativa”, sem restrições às novas implementações de LAS, quais sejam:

- 1 - Localidade não atendida
- 2 - Aeroporto não atendido e,
- 3 - Rota não atendida.

Análise Contribuição

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição não aceita

Item n°	65
Contribuição n°	3362
Dados do Colaborador	
Nome:	WOLNER JOSE PEREIRA DE AGUIAR
CPF	48199214600
Organização:	
E-mail:	wolner.aguiar@lideraviacao.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	65
Logradouro	AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA, SETOR DE HANGARES, Nº 16
Cidade	BRASÍLIA
UF	DF
Contribuição	
<p>O Artigo 12 e seu respectivo Parágrafo único, do Capítulo IV estabelecem, respectivamente, “in verbis”: “A LAS deverá ser descontinuada até o final da temporada subsequente ao início de um serviço aéreo regular na localidade atendida. Parágrafo único: Em caso de comprovada escassez de infraestrutura aeroportuária, prevalecerá o direito à exploração do serviço aéreo regular, não se observando o prazo disposto no caput para descontinuação da LAS.” Não menos importante ao comentário sobre as possibilidades de implementação de LAS (localidade, aeroporto e rota não atendidos), reconhecida sua importância como elo de integração na malha nacional, o Artigo em tela deve ser revisto, vez que está conflitante com o objetivo da coexistência harmônica entre LAS e o serviço aéreo regular. Novamente segue alerta à ANAC, acerca de reconsideração sobre a complementação do serviço aéreo regular com a LAS, na formação dos sistemas de malhas aéreas. Entretanto, se determinado HOTRAN atendido por LAS demandar a instalação do serviço aéreo regular, o prazo de sua descontinuação deverá ser o acordado entre os atores, devidamente anuído pela ANAC, com único objetivo de não prejudicar o USUÁRIO. O conflito do parágrafo único é mais evidenciado, na medida de que, comprovada a escassez da infraestrutura aeroportuária, se dará “preferência” ao serviço mais carente da infraestrutura aeroportuária, qual seja, o serviço aéreo regular. Melhor posicionamento seria o de facilitar o incremento da infraestrutura aeroportuária, carente naquela localidade, de modo a comportar as necessidades do usuário com a oferta dos melhores serviços de transporte aéreo. O citado parágrafo penaliza injustamente um serviço ao usuário, em detrimento à carência de infraestrutura aeroportuária.</p>	
Análise Contribuição	
<p>As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição não aceita	

Item n°	66
Contribuição n°	3363
Dados do Colaborador	
Nome:	WOLNER JOSE PEREIRA DE AGUIAR
CPF	48199214600
Organização:	
E-mail:	wolner.aguiar@lideraviacao.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	66
Logradouro	AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASILIA, SETOR DE HANGARES, Nº 16
Cidade	BRASILIA
UF	DF
Contribuição	
<p>O Artigo 12 e seu respectivo Parágrafo único, do Capítulo IV estabelecem, respectivamente, “in verbis”: “ A LAS deverá ser descontinuada até o final da temporada subsequente ao início de um serviço aéreo regular na localidade atendida. Parágrafo único: Em caso de comprovada escassez de infraestrutura aeroportuária, prevalecerá o direito à exploração do serviço aéreo regular, não se observando o prazo disposto no caput para descontinuação da LAS.” Não menos importante ao comentário sobre as possibilidades de implementação de LAS (localidade, aeroporto e rota não atendidos), reconhecida sua importância como elo de integração na malha nacional, o Artigo em tela deve ser revisto, vez que está conflitante com o objetivo da coexistência harmônica entre LAS e o serviço aéreo regular. Novamente segue alerta à ANAC, acerca de reconsideração sobre a complementação do serviço aéreo regular com a LAS, na formação dos sistemas de malhas aéreas. Entretanto, se determinado HOTRAN atendido por LAS demandar a instalação do serviço aéreo regular, o prazo de sua descontinuação deverá ser o acordado entre os atores, devidamente anuído pela ANAC, com único objetivo de não prejudicar o USUÁRIO. O conflito do parágrafo único é mais evidenciado, na medida de que, comprovada a escassez da infraestrutura aeroportuária, se dará “preferência” ao serviço mais carente da infraestrutura aeroportuária, qual seja, o serviço aéreo regular. Melhor posicionamento seria o de facilitar o incremento da infraestrutura aeroportuária, carente naquela localidade, de modo a comportar as necessidades do usuário com a oferta dos melhores serviços de transporte aéreo. O citado parágrafo penaliza injustamente um serviço ao usuário, em detrimento à carência de infraestrutura aeroportuária.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas na Resolução, e serão posteriormente tratadas em norma específica.	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição não aceita	

Item n°	67
Contribuição n°	3364
Dados do Colaborador	
Nome:	WOLNER JOSE PEREIRA DE AGUIAR
CPF	48199214600
Organização:	
E-mail:	wolner.aguiar@lideraviacao.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	67
Logradouro	AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA, SETOR DE HANGARES, N° 16
Cidade	BRASÍLIA
UF	DF
Contribuição	
<p>CAPÍTULO VI - DAS SANÇÕES; Requer sejam revistos os fatores multiplicadores das multas, definidos nas tabelas da Resolução em estudo, por serem considerados sobremaneira elevados. Note-se que o sistema aéreo nacional ainda carece de laboriosa ação dos atores (públicos e privados) no sentido de melhor atendimento às demandas de transporte aéreo em um país continental. Muitas das rotas, localidades e aeroportos não atendidos hoje, ou atendidos com deficiência, serão vetores de futuros estudos empreendedores, passíveis de readequações necessárias até a sua efetiva maturação.</p>	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador entende que o fator multiplicador de multa é oneroso. Também entendemos que o seja, mas o fator multiplicador é no caso de agravamento para reiteração do fato. Não deve se confundir a aviação como um fator de desenvolvimento a qualquer custo, inclusive ações indevidas, ilegais ou perniciosas. O desenvolvimento deve ser calcado sob bases sólidas de outorga, certificação e infraestrutura.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição não aceita	

Item n°	68
Contribuição n°	3365
Dados do Colaborador	
Nome:	JORGE AZEVEDO
CPF	50603965768
Organização:	
E-mail:	jorge.azevedo@united.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	68
Logradouro	av.20 de janeiro s/n
Cidade	
UF	RJ
Contribuição	
Os horarios dos HOTRANs serem em UTC ao inves de Local, penso que ira facilitar muito , e com isso a demanda de emissao se tornaria menor. Att Jorge.	
Análise Contribuição	
<p>O colaborador propõe a utilização do horário mundial (UTC) ao invés de horário local, como é utilizado atualmente.</p> <p>A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em Portaria, que será amplamente divulgada e discutida com o mercado antes da publicação.</p> <p>De antemão informamos que estamos convencidos que o horário mundial será mais vantajoso e que esta será uma decisão que a ANAC pretende tomar em conjunto com a indústria.</p>	
Parecer sobre a Contribuição	
Contribuição aceita	

Item n°	69
Contribuição n°	3366
Dados do Colaborador	
Nome:	Daniel Tkacz
CPF	29353541840
Organização:	
E-mail:	daniel.tkacz@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	69
Logradouro	Av Marcos Penteados de U. Rodrigues, 939.
Cidade	Barueri
UF	SP

Contribuição complementada por correio eletrônico devido mensagem truncada

Senhores,

Seguem as contribuições da Azul Linhas Aéreas sobre a resolução proposta.

De Caráter Geral:

- a. A Azul é a favor da implantação do sistema de registro de voos;
- b. A Azul considera um avanço a concepção 0-5 min para a comercialização de voos.
- c. A Azul considera os valores apresentados para as penalizações e, principalmente, o fator multiplicador impraticáveis e exagerados.
- d. A Azul sugere que o conceito de equipamento alternativo esteja prevista na resolução para registro de voos, pois é prática comum a troca de E190 para E195 além de algumas trocas entre EJET e ATR72.
- e. A Azul entende que sanções previstas para registros efetuados de maneira incorreta ou equívoca devem ser efetuadas após um prazo, pré estabelecido, ser dado para correção do registro em questão.

Capítulo II ART 5° - A Azul sugere que seja criado um formulário ou protocolo de comunicação padrão entre empresas, operadores aeroportuários e CGNA. O nosso temor é que administrador aeroportuário utilize um formato sobrecarregando a nossa carga de trabalho.

ART 5°

§ 2°: A Azul solicita que seja respeitada a prática internacional e atual de venda com 365 dias de antecedência da operação, podendo ser comercializados horários da temporada anterior ou atual para isto sugerimos a seguinte alteração no texto:

§ 2° A oferta dos serviços aéreos regulares ao público geral depende do prévio registro das operações na ANAC, sendo admitida a oferta de serviços registrados em temporadas anteriores ou corrente, que decorram da preferência de uso disposta no art. 17 desta Resolução.

Art. 6°: Considerações:

A palavra imediata não reflete a situação no planejamento, se um aeroporto tiver interdito ou impraticável para um tipo operação, as operações não irão ocorrer de qualquer forma. Temos que separar a operação do planejamento, sugerimos o prazo de 30 dias.

Capítulo V - Art 13° - Considerações: As declarações de capacidade de cada aeródromo devem ser públicas e acessíveis. Deve ser explicitado o período antes de cada temporada que deve ser divulgada a capacidade e considerar, para tal divulgação, as intervenções (obras) previstas planejadas em cada temporada.

Proposta para o Parágrafo único.

As capacidades de pista e respectivas regras de alocação estabelecidas em conjunto com o DECEA deverão ser publicadas pelo operador de aeródromo, de forma pública e acessível, com antecedência mínima de seis meses da próxima temporada, considerando inclusive as intervenções planejadas para o período.

Capítulo V - Art 14°

Considerações: Existem distintos tipo de operação, aqueles objeto de planejamento devem ser precedidas de processo de autorização formal, contudo aquelas operações objeto de ajustes operacionais no âmbito

tático, somente devem ser coordenados diretamente com os aeroportos e DECEA e ter no seu plano de voo autorização formal para sua realização. Não.

Sugestão:

§1º Toda e qualquer operação deve ser precedida de acordo de alocação de infraestrutura junto ao operador de aeródromo envolvido, independentemente da necessidade de registro na ANAC, salvo os casos de voos militares; voos humanitários, salvamento e resgate; voos alternados, traslados operacionais ou de retorno.

ART17º a ART19º: Não está claro qual instrumento será utilizado para a medição de regularidade, é preciso deixar claro qual será a metodologia de medição e quais ferramentas serão adotadas para que isto ocorra. Estes itens presuppõe que o aerodromo poderá não aceitar uma validação de um registro de uma temporada para a outra, sendo assim as regras devem estar mais claras bem como as ferramentas e metodologias a serem aplicadas.

CAP VI - ART20º:

Item I: É necessário esclarecer se a outorga refere-se ao voo específico ou ao CHETA da empresa.

Item II e IV: O registro não deve estar atrelado a inclusão na E.O de uma nova base ou equipamento, assim como é hoje, o processo de autorização de voo não caminha em conjunto com o processo da especificação operativa, treinamentos e/ou processos de aeronavegabilidade.

Por fim 30 dias para implementação da resolução em questão talvez não sejam suficientes, a Azul sugere que a resolução entre em vigor concomitantemente com o início de uma nova temporada, de preferência a próxima (IATA W16).

Análise Contribuição

1- Análise Item C (De caráter Geral):

O colaborador questiona os valores das sanções previstas. Os valores foram reavaliados, mas sem deixar a premissa de que a empresa ou o aeroporto se sinta e seja responsável antes de qualquer registro inadequado ou indevido, principalmente quando operado. Assim sendo, grande responsabilidade está sendo atribuída e a cobrança no caso de irregularidades deve ser na mesma proporção.

Parecer Contribuição Item C (De caráter Geral): Parcialmente Aceita

2- Análise Item D (De caráter Geral):

O colaborador propõe a possibilidade de se incluir um equipamento alternativo para as operações. A tratativa atual de equipamento alternativo diz respeito à previsão de ocupação de capacidade junto aos aeroportos. Tal procedimento será diretamente com os aeroportos. Não entendemos mais ser necessário requerer aeronave alternativa, mas talvez o conceito de aeronave crítica, ou seja, a maior que for operar – para fins de tratativa de segurança aeroportuária. Assim sendo, entendemos que a programação com uma aeronave e posteriormente a informação via BAV seja suficiente.

Parecer Contribuição Item D (De caráter Geral): Não Aceita

3- Análise Item e (De caráter Geral):

O colaborador solicita o estabelecimento de notificação e prazo para a correção de registros realizados com equívocos. Deve-se encarar por dois pontos de vista. O primeiro, que é o da infraestrutura, entendemos que esta seja o pré-requisito mais básico do registro segundo o parágrafo primeiro do Artigo 48 da lei de criação da ANAC, e a empresa aérea é responsável por sua plena atualização. O segundo, que trata dos requisitos de operação, entendemos que em alguns casos específicos possam ser aceitos enquanto a empresa atualiza sua situação junto às áreas finalísticas da ANAC. Estes procedimentos e prazos podem ser previstos em portaria.

Parecer Contribuição Item e (De caráter Geral): Parcialmente Aceita

4- Análise Artigo 5º:

O colaborador propõe o estabelecimento de formulários e procedimentos padronizados. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em Portaria da SAS, que será

amplamente divulgada e discutida com o mercado antes da publicação. Concordamos que a plataforma de comunicação entre os aeroportos deva ser unificada e será objeto de debate entre os regulados e a ANAC e os demais envolvidos no processo. A comunicação com o DECEA não pode ser regulada pela ANAC. Entretanto, para consideração, a visão aeroporto é pouso-decolagem, e a visão DECEA é decolagem-pouso. A unificação de coisas diferentes em algo único traria as dificuldades enfrentadas hoje como uma coordenação apartada, ou dupla, entre operadores aéreo e operadores aeroportuários.

Parecer Contribuição Artigo 5º: Parcialmente Aceita

5- Análise Artigo 5º§2:

O colaborador solicita que se mantenha o padrão internacional de se permitir a venda com 365 dias de antecedência. A proposta de norma prevê o direito de venda para as operações anteriormente registradas, entretanto tal direito ficaria prejudicado para as novas operações. Assim sendo, a solicitação foi aceita e a minuta revisada, citando ser admissível a oferta de serviços além das temporadas de referência trabalhadas. Entretanto fica condicionada as vendas das temporadas alocadas vinculadas às infraestruturas.

Parecer Contribuição Artigo 5º§2: Aceita

6- Análise Artigo 6º:

O colaborador propõe o estabelecimento de um prazo de até 30 dias para a atualização do registro no caso de ser comunicado sobre fatores que impeçam o início ou a continuidade de um serviço. O parágrafo único do Art. 6º prevê que a empresa deve atualizar o registro assim que for notificada sobre situações que alterem o que foi planejado. A proposta é que a empresa altere o quanto antes o que foi registrado a fim de evitar as operações de forma diferente daquilo que foi planejado. É evidente que nas situações operacionais não será possível alterar o registro, para o que existem outras ferramentas, como o Boletim de Alteração de Voo (BAV). Entretanto não é razoável que se mantenha um registro pelo prazo de até 30 dias mesmo tendo conhecimento de que a execução dos voos não poderá ocorrer conforme planejado e a venda permaneça de um produto que não pode ser entregue, podendo ser utilizado em alguns casos o cancelamento ou correção do registro.

Parecer Contribuição Artigo 6º: Não Aceita

7- Análise Artigo 13:

O colaborador questiona a publicidade das publicações de capacidades dos aeroportos, sugere um prazo mínimo de antecedência para a publicação e que as previsões de obras devam constar das declarações. Quanto à publicidade das informações, entendemos que ao determinar sua publicação é clara a intenção de tornar tais informações públicas em forma e meio de amplo acesso. Quanto às demais sugestões no Artigo em referência, tais aspectos constarão da Portaria da SAS, que conterà a definição e detalhamento dos procedimentos a serem adotados para o cumprimento da norma, que será amplamente divulgada e discutida com o mercado antes da publicação. Entretanto determinar que aeroportos prevejam com exatidão suas capacidades em 9 meses seja tão inócuo quanto as empresas preverem com exatidão suas malhas em 3 meses. Em todo caso, para isso deve haver Acordo de Nível de Serviço.

Parecer Contribuição Artigo 13: Parcialmente Aceita

8- Análise Artigo 14:

O colaborador sugere que os voos não planejados, no âmbito tático, sejam dispensados do registro, e inclui os “traslados operacionais” no rol dos voos dispensados de acordo de alocação de infraestrutura. Entendemos que a norma deixa claro que tais tipos de voos não são sujeitos ao registro, até porque o Sistema de Registro não efetua tal ação. O próprio parágrafo mencionado pelo colaborador já isenta os voos alternados e de retorno da necessidade de alocação de infraestrutura. Entretanto entendemos que os traslados operacionais, ainda que possam ser dispensados de registro, não podem ser dispensados da prévia alocação de infraestrutura. Em todo caso, também julgamos inverossímil que um voo cheio de passageiros “surja” do dia para a noite. O que é condenável é a prática de cancelamentos de voo por “motivos justificáveis” e daí

se aparecer uma nova malha – que é a mesma, atrasada e fusionada – sob nova numeração completamente isenta de atraso ou de reclamações, já que para o passageiro, o voo sofreu um atraso que não pôde ser percebido pelo regulador, o que prejudica a qualidade das informações em relação a estes tipos de operações. Informamos também que a resolução aprovada cita que Portaria da SAS poderá dispensar do registro serviços de transporte aéreo não regulares.

Parecer Contribuição Artigo 14: Não Aceita

9- Análise Artigo 17 a 19:

O colaborador questiona sobre a padronização das metodologias de apuração a serem utilizadas pelos operadores aeroportuários. A definição e detalhamento dos procedimentos para o cumprimento da norma serão estabelecidos em portaria da SAS, que será amplamente debatida com o mercado antes da publicação

Parecer Contribuição Artigo 17 a 19: Aceita

10- Análise Artigo 20:

Art. 20: o colaborador questiona aspectos relativos às sanções previstas:

I – A outorga é a autorização que a empresa possui para prestar um serviço. Assim, por exemplo, uma empresa que possui uma autorização para realizar serviços não regulares não pode prestar voos regulares. Ou uma empresa que possui outorga para transportar carga não pode transportar passageiros.

II e IV – Entendemos que a SPO, SIA e a SAR respectivamente devem avaliar tal questão para que não seja vinculado em termos de planejamento, mas talvez a operação. Com relação a SPO especificamente, entendemos que deve haver uma coordenação melhor entre tais prazos e lembramos também que na ocorrência desses casos, a empresa pode alegar e solicitar a SPO comprovantes de que tais operações foram feitas para que a EO fosse validada. Neste caso, as sanções poderiam ser anuladas, desde que devidamente justificada pela SPO. Caso ocorra inclusão do registro sem a devida justificativa, a empresa estará às sanções previstas no normativo proposto.

Quanto ao prazo, acatamos a sugestão de dilação de prazo para algo mais adequado a uma temporada futura e que a resolução entre em vigor concomitantemente com o início de uma nova temporada, de preferência a próxima.

Parecer Contribuição Artigo 20: Aceita

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente Aceita.

Item n°	70
Contribuição n°	3370
Dados do Colaborador	
Nome:	Aeroportos Brasil Viracopos S.A.
CPF	009.898.616 -35 14.522.178/0001-07
Organização:	Administrador aeroportuário
E-mail:	fabiola.goncalves@viracopos.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Arts.2º;3º;5º;8º;9º;10;11;13;14§1º;16;18;23 e 28.
Logradouro	Rodovia Santos Dumont, KM 66, s/n, Prédio Administrativo.
Cidade	Campinas
UF	SP
Contribuição complementada por correio eletrônico devido mensagem truncada	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>Art. 2º Para os fins de aplicação da presente Resolução, considera-se:</p> <p>IV - pouso técnico: serviço aéreo internacional, de natureza técnico-operacional, que ocorre em território brasileiro sem a permissão para embarque ou desembarque de pessoas ou cargas, mas com a possibilidade de haver remuneração ou contrato firmado em outro país;</p> <p>V - voo de serviço: operação aérea não remunerada, realizada para traslado de aeronave, socorro, inspeção, fiscalização ou transporte de funcionários ou convidados, para o atendimento a programações especiais da própria empresa aérea operadora;</p> <p>VI - voo de instrução: operação aérea não remunerada, realizada para verificação de aptidão técnica de tripulação, quando não transportando passageiro ou carga;</p> <p>VII - voo de experiência: operação aérea não remunerada, executada em atendimento a determinação de ordem técnica da aeronave, após revisão ou serviço de manutenção;</p> <p>XI - etapa de voo: unidade composta pelo código identificador da empresa aérea, número do voo, aeroportos de origem e de destino e respectivas datas de operação, que identifique a prestação de determinado serviço aéreo;</p> <p>XII - voo: composição de uma ou mais etapas de voo agrupadas pelo código identificador da empresa aérea e pelo número de voo, por um determinado período de tempo;</p> <p>XIII - HOTRAN: etapa de voo com registro válido na ANAC;</p> <p>CAPÍTULO II DO PRÉVIO REGISTRO DAS OPERAÇÕES</p> <p>Art. 3º A autorização dos serviços aéreos se dará mediante prévio registro na ANAC das operações pretendidas, observado o calendário das temporadas de verão ou inverno.</p>	

Parágrafo único. Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos disporá acerca do procedimento para registro, do calendário para cada temporada e dos formulários para solicitação de LAS e autorização de acesso a mercado.

Art. 5º O registro da operação pretendida somente poderá ser efetuado na ANAC após prévio acordo do operador aéreo com os operadores de aeródromo envolvidos e com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado.

§ 1º As operações que envolvam aeroportos declarados pela ANAC como coordenados ou de interesse, conforme definido em legislação específica, necessitam da prévia obtenção dos correspondentes slots.

CAPÍTULO III DO REGISTRO POR OPERADOR ESTRANGEIRO

Art. 8º As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País e que estejam em processo de obtenção da autorização para operar definitivamente no País poderão solicitar série sistemática de voo limitada a 3 frequências semanais, pelo período de 6 meses, prorrogável uma vez por igual período, mediante apresentação de justificativa.

Art. 9º As operações das demais empresas aéreas estrangeiras dependerão de prévia solicitação à ANAC, mediante preenchimento do formulário de autorização de acesso a mercado previsto no parágrafo único do art. 3º desta Resolução.

Art. 10. O registro de serviços aéreos não regulares que não estejam amparados em acordos de serviços aéreos, ou que sejam solicitados por empresas estrangeiras sem autorização para funcionamento no Brasil, poderá ser autorizado em caráter excepcional, limitado a 10 frequências por temporada por empresa.

CAPÍTULO IV DAS LIGAÇÕES AÉREAS SISTEMÁTICAS

Art. 11. As operações de LAS serão autorizadas para etapas de voo em que ao menos uma das localidades operadas não seja atendida por serviço aéreo regular.

CAPÍTULO V DO PROCESSO ALOCAÇÃO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Art. 13. Os aeroportos devem declarar e publicar suas capacidades de pátio e de terminal e as condições operacionais antes de cada temporada, considerando os regulamentos de segurança e certificação expedidos pela ANAC.

Parágrafo único. As capacidades de pista e respectivas regras de alocação estabelecidas em conjunto com o DECEA deverão ser publicadas pelo operador de aeródromo.

Art. 14. O aeroporto, ao alocar a infraestrutura demandada pelo operador aéreo para a realização de uma etapa de voo, deverá obedecer à capacidade declarada, às condições operacionais e aos princípios de isonomia, transparência e não discriminação.

§1º Toda e qualquer operação deve ser precedida de acordo de alocação de infraestrutura junto ao operador de aeródromo envolvido, independentemente da necessidade de registro na ANAC, salvo os casos de voos militares; voos humanitários, salvamento e resgate; voos alternados ou de retorno.

Art. 16. O acordo para alocação de infraestrutura, mencionado no art. 14, § 1º, desta Resolução, deverá prever o prazo para registro e implementação dos serviços aéreos pactuados, cujo descumprimento poderá ensejar a retomada da infraestrutura alocada.

Art. 18. Os prazos e a forma de comunicação do processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, bem como das publicações a serem realizadas pelo aeroporto dispostas neste capítulo serão estabelecidos em portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos.

Art. 23. Serão aplicadas ao operador de aeródromo as seguintes multas, em caso de:

I - Deixar de divulgar a capacidade ou fazê-lo em forma e prazo inadequado, por dia; 4.000,00 5.000,00 6.000,00

II - Deixar de divulgar as condições operacionais, ou o fizer em forma e prazo inadequado, por dia; 4.000,00 5.000,00 6.000,00

III - Alocar infraestrutura que não obedeça a capacidade ou as condições operacionais, por etapa de voo por dia; 800,00 1.000,00 1.200,00

IV - Deixar de publicar a disponibilidade de infraestrutura, ou publicar em forma ou prazo inadequado, por dia; 400,00 500,00 600,00

V - Deixar de publicar adequadamente os voos alocados, ou publicar em forma ou prazo inadequado, por dia; 4.000,00 5.000,00 6.000,00

VI - Não atender aos princípios de isonomia, transparência ou não discriminação junto aos operadores aéreos, por etapa de voo; 800,00 1.000,00 1.200,00

VII - Não responder às demandas de alocação de infraestrutura na forma ou prazo, por etapa de voo; 800,00 1.000,00 1.200,00

Art. 28. Esta Resolução entra em vigor 30 dias após sua publicação. Art. 29. Ficam revogadas: I - as IAC 1223, 1224, 1226, 1227, 1401, 1402, 202-1001, a Portaria 692/1999 e os arts. 28 a 32 da Portaria GC-5 190/2001

JUSTIFICATIVA

Art. 2º,

IV – Embora comumente o pouso técnico seja entendido como 2ª liberdade do ar, não é um serviço aéreo exclusivamente internacional e ocorre especialmente em países de grande extensão territorial, como por exemplo, Brasil, EUA e Canadá.

V – A definição da minuta de resolução diverge da IAC 1504 que continua em vigor, assim, ocorrerá um conflito de regras.

VI - A definição da minuta de resolução diverge da IAC 1504 que continua em vigor, assim, ocorrerá um conflito de regras.

VII - A definição da minuta de resolução diverge da IAC 1504 que continua em vigor, assim, ocorrerá um conflito de regras.

XI, XII e XIII – Melhor definição de HOTRAN , etapa de voo e voo para que não haja dúvidas na aplicação da regra. Uma vez que para o administrador aeroportuário a etapa de voo será considerada como voo e, pela ANAC considerar-se-á etapa de voo. Assim, no momento da verificação da regularidade pelo administrador aeroportuário esse poderá aplicar os efeitos da falta de regularidade, enquanto que a empresa aérea alegará a regularidade, já que irá considerar como etapa de voo e não como voo.

Art. 3º - A ANAC deverá seguir as premissas do calendário internacional - IATA.

Art 5º, § 1º - Na minuta de Resolução não há definição de Slot, assim, se faz necessário a definição de Slot.

Art. 8º Alterar a redação desse artigo para :As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País poderão solicitar série sistemática de voo limitada a 3 frequências semanais, pelo período de 6 meses, prorrogável uma vez por igual período, mediante apresentação de justificativa.

Essa alteração é necessária, uma vez que os administradores aeroportuários não podem deixar reservados “slots” para uma empresa que ainda não possui autorização.

Art 9º - A ANAC definir melhor que são as “ demais empresas aéreas estrangeiras”.

Art. 10 – Baseado em qual fundamento técnico e jurídico a agência irá conceder “slots” a uma empresa que não está autorizada a operar no Brasil ?

Art. 11 – A agência deveria especificar melhor a definição de LAS.

Art. 13. Altera a redação desse artigo para :Os aeroportos devem declarar e publicar em seu site suas capacidades de pátio e de terminal e as condições operacionais 6 meses antes de cada temporada, considerando os regulamentos de segurança e certificação expedidos pela ANAC.

Parágrafo único. As capacidades de pista e respectivas regras de alocação estabelecidas em conjunto com o DECEA deverão ser publicadas pelo operador de aeródromo.

Art. 14 – Sugere-se que a capacidade declarada seja a sustentada, podendo ser declarada eventualmente por hora e por bloco de horas.

§ 1º Não há nessa resolução e nem na IAC 1504 a definição de voo alternado. A agência deveria estipular na Resolução as premissas do acordo a ser celebrado entre as partes.

Art. 16 – A ANAC deverá estipular todas as premissas do referido acordo.

Art. 18 – A definição dos prazos e a forma de comunicação deveriam ser publicadas conjuntamente com essa resolução.

Art. 23 – Definir se as multas serão aplicadas em moeda corrente ou em Urtas, conforme contrato de concessão.

A Agência não foi isonômica ao imputar somente aos administradores aeroportuários a incidência da penalidade por dia e em casos de infrações mais graves considerou a penalidade menor, como por exemplo, o art. 23, inciso II e o art. 21, inciso I, descumprindo dessa maneira os princípios da isonomia e razoabilidade.

Art. 28 – O prazo para início da vigência deverá de 90 (noventa) dias e não 30 (trinta) como sugerido pela agência.

Análise Contribuição

1- Análise Artigo 2, Item IV:

O colaborador propõe a alteração da definição de pouso técnico, incluindo os voos domésticos. Entendemos como melhor opção desagregar o serviço internacional do pouso técnico, portanto usamos o termo “operação”. Entretanto, foi considerado que tais definições tratam de termos gerais e que podem ser incorporadas no RBAC 01, ou em outro RBAC específico, sendo, por este motivo, retiradas da resolução aprovada.

Parecer Contribuição Artigo 2, Item IV: Aceita

2- Análise Artigo 2, Item V e VII:

Foi considerado que tais definições tratam de termos gerais e que podem ser incorporadas no RBAC 01, ou em outro RBAC específico, sendo, por este motivo, retiradas da resolução aprovada.

Parecer Contribuição Artigo 2, Item V e VII: Aceita

3- Análise Art. 2º itens XI, XII e XIII:

O colaborador sugere melhorar as definições de HOTRAN, voo e etapa de voo. As definições foram reavaliadas para que fiquem mais claras e a definição de HOTRAN foi retirada por entendermos que definições anteriores não precisam ter correlações citadas em resoluções posteriores cabendo a cada área adaptar seu normativo posteriormente.

Com relação a etapa de voos, é necessário entender que a etapa de voo é a mínima unidade de uma operação, que é a informação de uma empresa aérea, com um número de voo, numa data, partindo de uma origem e pousando em um destino. A rigor, não haverá duas etapas de voo planejadas iguais. O conjunto das etapas de voo da mesma empresa e com o mesmo número, será um voo. Assim sendo, o voo traz o registro temporal de várias etapas de voo. Independente de quantas paradas tenha, de quais aeroportos envolvidos. Chamamos atenção para esclarecer que o aeroporto não necessariamente fará a avaliação por voo, mas pela ocupação da infraestrutura. São conceitos de que unem para um determinado fim, mas são separados, assim como a matéria prima e o produto final se diferem.

Parecer Contribuição Art. 2º itens XI, XII e XIII: Aceita

4- Análise Art. 3º:

O colaborador sugere que a ANAC deverá seguir as premissas do calendário internacional IATA. Ainda que a ANAC não seja vinculada a qualquer decisão ou aspecto relacionado à IATA, a própria norma já prevê a utilização do calendário por temporadas, tal qual é feito hoje nas portarias vinculadas às resoluções ANAC 338 e 336.

Parecer Contribuição Art. 3º: Aceita

5- Análise Art 5º § 1º:

O colaborador sugere a inclusão da definição de slot na norma. Não há emprego do termo para que seja necessária a definição. Não entendemos necessária a demanda, pois a Resolução 338 já contém essa definição.

Parecer Contribuição Art. 5º § 1º: Não Aceita

6- Análise Art. 8º:

O colaborador sugere retirar a expressão “empresas em processo de autorização para operar definitivamente no Brasil” do artigo. Argumenta que não deve haver reserva de slots para empresas que ainda não tem autorização. Houve falha na compreensão do artigo pelo colaborador. A proposta do artigo é que aquelas empresas estrangeiras que estão em processo de estabelecimento no Brasil e que já possuem a autorização de funcionamento no país mas que ainda não obtiveram a autorização para operar, o que lhes garante o direito de registrar voos regulares, podem operar séries sistemáticas de voos por um período definido. A proposta é permitir a essas empresas iniciarem suas operações com voos não regulares com características de repetitividade por um prazo determinado. Assim não há que se falar em manutenção de regularidade.

Além do mais, há alocação de infraestrutura para empresas que não possuem autorização para operar no Brasil (outorga), que no caso de Viracopos, podemos citar as empresas americanas *Centurion (CWC)* e *Florida West (FWL)*. Este assunto, acesso a mercado, foi alocado para ser tratado em outra norma específica.

Parecer Contribuição Art. 5º, § 1º: Não Aceita

7- Análise Art. 9º:

O colaborador sugere a definição do que seriam “as demais empresas aéreas estrangeiras”.

As condições de acesso ao mercado deixaram de ser tratadas na Resolução, e serão posteriormente tratadas em norma específica.

Parecer Contribuição Art. 9º: Não aceita

8- Análise Art. 10:

O colaborador questiona “baseado em qual fundamento técnico e jurídico a agência irá conceder “slots” a uma empresa que não está autorizada a operar no Brasil?”. O fundamento está no CBA, que não proíbe, e o Decreto 97.494/89 que rege a entrada de tais empresas no Brasil, isso além dos princípios de reciprocidade que regem os acordos bilaterais, tais empresas podem prestar serviços não regulares no país. Estes acordos, em sua maioria, são omissos quanto a voos não regulares. E não regular no Brasil atualmente é o que não está em HOTRAN. Evidentemente as empresas devem ter autorização para operar no país de origem, o que é devidamente verificado pelas áreas técnicas e a minuta de norma, é nosso interesse limitar melhor o escopo destas operações. Este assunto, acesso a mercado, foi alocado para ser tratado em outra norma específica.

Parecer Contribuição Art. 10: Não Aceita

9- Análise Art. 11:

O colaborador sugere que a ANAC deveria especificar melhor a definição de LAS.

As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

Parecer Contribuição Art. 11: Não Aceita

10- Análise Art. 13:

O colaborador propõe estabelecer o prazo de antecedência de 6 meses em cada temporada para a publicação das capacidades e estabelecer o meio pelo qual o aeroporto deverá fazê-lo. A definição e detalhamento dos procedimentos para o cumprimento da norma serão estabelecidos em portaria, que será amplamente divulgada e discutida com o mercado antes da publicação. Entendemos que a declaração de capacidade deve seguir diretrizes do calendário conforme melhores práticas internacionais, publicado pela ANAC em forma de portaria.

Parecer Contribuição Art. 13: Parcialmente Aceita

11- Análise Art. 14:

O colaborador sugere incluir na norma parâmetros para a declaração de capacidade. Não compreendemos o conceito de “capacidade sustentada”. Em todo caso, a forma do que pode ser declarado será debatido entre a indústria da aviação civil e, se necessário, será alocada em Portaria da SAS.

Parecer Contribuição Art. 14: Não Aceita

12- Análise Art. 14, § 1º:

O colaborador sugere que a ANAC deveria estipular as premissas dos acordos a serem firmados entre os operadores aeroportuários e as empresas aéreas no caso de voos alternados. Entendemos que o voo alternado é uma contingência em que o aeroporto original apresentou restrição e a aeronave teve de seguir para outro destino até que o destino original apresente condições. Essa é uma operação de mitigação de risco à segurança de voo, como a pane seca. Assim, entendemos que a prerrogativa de estabelecer o alternado cabe ao operador do controle do espaço aéreo. Nesse interim, as partes podem pactuar entre si os parâmetros de pontos necessários a serem firmados para um melhor atendimento ao passageiro, mas não podem se furtar de receber o voo.

Parecer Contribuição Art. 14§ 1º: Não Aceita

13- Análise Art. 16:

O colaborador sugere que a ANAC deveria estipular todas as premissas do acordo de alocação de infraestrutura entre o operador aeroportuário e as empresas aéreas. Não cabe à ANAC estabelecer tais premissas. A Lei de Criação da ANAC estabelece por entendimento que enquanto houver capacidade, voos devem ser aprovados. Entendemos que condições de segurança e conforto devem ser estabelecidos pelos operadores aeroportuários e considerados pelos operadores aéreos, mas os termos do acordo devem ser estabelecidos pelas partes, sob hipótese de a ANAC intervir no negócio entre estes dois entes regulados. Vide que até em aeroportos saturados que a ANAC faz a alocação, as condições de ocupação de capacidade são estabelecidas pelo operador aeroportuário.

Parecer Contribuição Art. 16: Não Aceita

14- Análise Art. 18:

O colaborador sugere que os prazos e as formas de comunicação previstas no artigo deveriam ser publicados conjuntamente com a norma. Conforme descrito no próprio artigo; a definição e detalhamento dos procedimentos para o cumprimento da norma serão estabelecidos em portaria da SAS, que será debatida com o mercado antes da publicação.

Parecer Contribuição Art. 18: Aceita

15- Análise Art. 23:

O colaborador questiona aspectos relativos às sanções previstas. Informamos inicialmente que será previsto em moeda corrente. Com relação ao valor de multa aos aeroportos por dia, informamos que os valores foram revisados, sendo mantido o auto de infração por etapa de voo por dia.

Quanto ao registro errado, a ANAC poderá intervir de ofício e cessar o erro. Quanto aos pontos de responsabilidade do operador aeroportuário, a ANAC não pode fazê-lo, devendo o próprio aeroporto fazer, cabendo, portanto, um entendimento de quanto mais demorado, mais prejuízo à sociedade.

Quanto à isonomia, a ANAC fará a intervenção da base de voos aprovados da empresa caso encontre voos em desacordo a tipificação. No caso do aeroporto, a ANAC não tem como declarar a capacidade ou processar algo em nome do aeroporto. Assim sendo, a ANAC não foi igualitária, mas foi isonômica.

Parecer Contribuição Art. 23: Não Aceita

16- Análise Art. 28:

O colaborador propõe o prazo para vigência da norma de 90 dias. Foi elaborado um plano de transição para a vigência dessa Resolução.

Parecer Contribuição Art. 28: Parcialmente aceita.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente Aceita.

Item n°	71
Contribuição n°	3371
Dados do Colaborador	
Nome:	TATIANA RÊGO E SILVA
CPF	1678009733
Organização:	
E-mail:	tatiana@aeromartel.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Logradouro	AV. ERASMO BRAGA, 227 - GR. 905 A 908 CENTRO
Cidade	RIO DE JANEIRO
UF	RJ
Contribuição	
<p>Ilmo Sr . Em atenção a Consulta Publica Nº 2/2016 gostaríamos de fazer algumas considerações e para tal, vamos remontar ao passado. Nos idos de 1993, as normas que regulavam a concessão de voos não regulares estavam estabelecidas na Portaria nº 93, do antigo DAC. Essa portaria classificava a operação de voos não regulares em eventuais e não eventuais. Consideravam-se voos não eventuais aqueles que ultrapassassem o numero de 16 voos no período de um (1) ano. Como a Portaria estava ultrapassada em vários aspectos, foi substituída pelas IMAs 58-43 e 58-44, as quais passaram a regular as autorizações de voos não regulares de passageiros e carga. A título de contribuição, tratando especificamente quanto a redação da Resolução, levantamos as seguintes questões: Art. 2º inciso XIII – definição de Hotran. Entendemos que a definição de Hotran na presente minuta não engloba todas as informações incluídas nesse documento. Artigo 10 – Considerando que: 1- Há 23 anos o mercado era completamente diferente dos dias de hoje; 2- Embora a situação econômico-financeira atual do país não estimule o movimento aéreo, as crises passam; 3- O acesso ao meio de transporte aéreo já chegou a classe C; 4- As importações de produtos eletrônicos acontecem via aérea; 5- As importações de máquinas pesadas provenientes normalmente da Europa, não podem utilizar aeronaves roletadas, por excesso de peso nas estações, as quais afundariam o piso, razão pela qual se utilizam aeronaves provenientes dos países da antiga União Soviética; 6- Operadores aéreos como a Volga-Dnepr operam dois tipos de aeronaves não roletadas, com guincho interno, os AN-124 e os IL-76, adequados para cargas especiais, ambos da mesma empresa e, portanto, na mesma quota de 10 voos por período. Diante disso, entendemos que a cota de 20 voos por ano (10 por período) é muito modesta quando uma norma é escrita para regular o mercado a médio prazo, pelo menos. Nossa sugestão é de que se aumente para 15 voos por período, a fim de evitar mais burocracia no sistema. Artigo 10 – §1º Como será efetivamente realizada essa autorização? Quais os procedimentos que deverão ser adotados pela empresa para obtenção dessa autorização a ser concedida pela Diretoria? Qual será o prazo estabelecido para a resposta da Diretoria? Artigo 10 - §2º - inciso I: Como será caracterizada a “falta de interesse da empresa brasileira”? Artigo 10 - §2º - inciso II: Basta o comprovante de protocolo do comunicado junto à SAC ou será necessário apresentar a resposta emitida por aquele órgão? Artigo 10 - §2º - inciso III: Qual o documento a ser exigido para configurar a garantia de reciprocidade? E-mail, ofício, canais diplomáticos? Deve ser através do operador aéreo ou diretamente a ANAC? Artigo 13 x Artigo 27: O artigo 27 determina que o operador do aeródromo deverá publicar em até um ano após a entrada em vigor desta Resolução suas capacidades de pátio e de terminal e as condições operacionais. Contudo, como</p>	
Complemento enviado pela Martel por Ofício	
<p>A Martel Assessoria e Consultoria Aeronáutica enviou citando que as suas contribuições foram enviadas por meio do Ofício MA-086/2016, datado de 11 de abril de 2016, acostada na folha 358 do presente processo. A análise destas contribuições está citada no quadro a seguir.</p>	

Análise Contribuição

1- Análise sobre o Art. 2º, inciso XIII, citado na página 358 deste processo:

Foi questionada a definição de HOTRAN e afirma que tal definição não engloba todas as situações prevista e que pela nova definição todas as etapas de voo com registro válido passariam a ser um HOTRAN. A definição de HOTRAN foi retirada da versão final da resolução e que as demais superintendências da ANAC adaptaram as normas que possuem relação com HOTRAN.

Parecer: Contribuição parcialmente aceita.

2- Análise sobre o Art. 10º, inciso XIII:

Foi questionada a cota de 10 voos por temporada, afirmando que essa quantidade de voos é pouco, considerando as características do mercado, o maior acesso ao transporta aéreo pela “classe c”, as importações de produtos eletrônicos e as importações de equipamentos pesados, que somente podem ser transportados em aeronaves específicas. As condições de acesso ao mercado deixaram de ser tratadas na Resolução, e serão posteriormente tratadas em norma específica.

Parecer: Contribuição não aceita.

3- Análise sobre o Art. 10º, inciso XIII:

Ainda sobre o Art. 10, citado na página 35foi questionado como serão os procedimentos para cumprir o que foi citado neste artigo. As condições de acesso ao mercado deixaram de ser tratadas na Resolução, e serão posteriormente tratadas em norma específica.

Parecer: Contribuição não aceita.

4- Análise sobre o Art. 13 e 27º, inciso XIII:

Foi questionada como se dará a publicação das capacidades de pátio e terminal entre a entrada em vigor da norma e o prazo concedido no Art. 27. A GOPE informa que após o prazo estabelecido na Portaria da SAS os operadores aeroportuários serão obrigados a publicar suas capacidades operacionais, tendo a própria norma previsto sanções em caso de descumprimento. Até o prazo estabelecido, não há essa obrigação, assim como ocorre atualmente.

Parecer: Contribuição aceita.

5- Análise sobre o Art. 14, §2º:

Foi argumentado que muitas vezes ocorrem atrasos no calço e descalço por responsabilidade do próprio operador aeroportuário, o que não poderia causar penalizações para as empresas aéreas. A GOPE entende que nos casos de atraso que não forem de responsabilidade das empresas não haverá tal penalização conforme estabelecido nos normativos vigentes. Vale ressaltar ademais que há a previsão de que os operadores aéreos e os operadores aeroportuários poderão firmar contratos de níveis de serviço, nos quais deverão ser estabelecidas os direitos e obrigações de ambas as partes, havendo inclusive a norma previsto que as partes poderão estabelecer multas por descumprimento. Deve ser lembrado também que tal contribuição não é escopo desta norma e sim da IAC 1504, cuja previsão de revisão está prevista na Agenda Regulatória 2017/2018 da ANAC.

Parecer: Contribuição não aceita.

6- Análise sobre o Art. 16:

Foi questionado qual será o prazo para o registro das operações para as quais deve haver alocação de infraestrutura. A GOPE informa que a minuta de norma prevê que o prazo será estabelecido entre os operadores aéreos e o operador aeroportuário, por meio de acordo firmado entre as partes, podendo inclusive ser objeto de Portaria da SAS.

Parecer: Contribuição aceita.

6- **Análise sobre o Art. 20, 21, 22 e 23:**

Foi questionado nos artigos Art. 20, 21, 22 e 23, citado na página 361 do processo, a proporcionalidade das multas previstas para os operadores aéreos e para os operadores de infraestrutura aeroportuária. Os valores de sanções foram revisados na resolução aprovada.

Parecer: Contribuição aceita.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente Aceita.

Item n°	72
Contribuição n°	3374
Dados do Colaborador	
Nome:	Alexandre serafim do nascimento
CPF	10964189836
Organização:	
E-mail:	serafimasn@decea.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	72
Logradouro	maestro josé botelho 171
Cidade	
UF	RJ
Contribuição	
<p>1- Na definição de etapa de voo não constam os horários de decolagem.</p> <p>2 - No art. 3º há confusão entre os termos SERVIÇOS AÉREOS e OPERAÇÕES AÉREAS.</p> <p>3 - Como e com quem ficará a atribuição de fornecer os números de voo autorizados.</p> <p>4 - Como ficam as relações dos dispositivos da IAC 1504 e os novos ditames da futura Resolução, considerando que a IAC não será revogada</p> <p>5 - Com relação à data de entrada em vigor da nova Resolução, há preocupação com as Olimpíadas de 2016 e também com os prazos para que outros órgãos envolvidos possam se adequar tanto na parte de processos, quanto nas normativas</p> <p>6 - Nas listas dos serviços aéreos registrados, haverá como filtrar os Tipos de Serviços</p>	
Análise Contribuição	
<p>1- <u>Análise questão 1:</u> O colaborador questiona a necessidade de se incluir os horários de decolagem ou pouso na definição de uma etapa de voo. As características do voo não se confundem com sua definição. Tal característica será regrada por portaria da SAS. <u>Parecer Contribuição questão 1: Não aceita.</u></p> <p>2- <u>Análise questão 2:</u> O colaborador afirma haver confusão entre os termos “serviços aéreos” e “operações aéreas”. Esclarecemos que uma operação aérea pode ser um serviço aéreo ou não. O serviço aéreo pressupõe remuneração de um contratante ao prestador do serviço. O serviço de transporte aéreo pressupõe tal remuneração pelo transporte de pessoas ou objetos. O artigo especifica que as operações que se configurem serviços aéreos deverão ser precedidas por meio do registro prévio. Ainda que não tenha sido objeto de questionamento pelo colaborador, a fim de melhorar o entendimento do escopo das operações que serão sujeitas a registro e alinhar com as disposições do CBA, informamos que os termos foram revisados na versão aprovada da Resolução. <u>Parecer Contribuição questão 2: Aceita.</u></p> <p>3- <u>Análise questão 3:</u> O colaborador questiona de quem será a atribuição de fornecer os números de voos. A ANAC entende que tal assunto pode ser desregulamentado. Assim sendo, as empresas poderão solicitar os voos com a numeração que julgarem pertinente. Não há risco de confusão pois a individualização de um voo se dará não somente por seu número, mas também pelo código identificador da empresa. Em todo caso, após debate com o DECEA foi solicitado que a ANAC ainda regulamentasse o assunto temporariamente até que o DECEA o faça definitivamente por questões afeta à segurança de voo. <u>Parecer Contribuição questão 3: Aceita.</u></p>	

4- Análise questão 4:

O colaborador questiona como ficará a relação dos dispositivos da IAC 1504 com a presente norma. A IAC 1504 será objeto de estudo contemplado na Agenda Regulatória da ANAC, período 2017/2018, momento no qual as normas serão alinhadas. Entendemos que as diferenças não impactam as propostas na minuta de resolução em debate. Deve-se considerar que é próprio do ambiente regulatório de qualquer setor que nem sempre todas as mudanças normativas podem ocorrer simultaneamente, cabendo a cada área da ANAC e do setor de aviação adaptar os seus regulamentos.

Parecer Contribuição questão 4: Aceita.

5- Análise questão 5:

O colaborador questiona a oportunidade da entrada em vigor da norma antes do período das Olimpíadas. A preocupação perdeu o objeto.

Parecer Contribuição questão 4: Aceita.

6- Análise questão 6:

O colaborador questiona se na lista de serviços registrados haverá como filtrar os tipos de serviços. Não haverá diferença dos subtipos de serviço pela ANAC, já que seria uma subparte de regulares e não regulares – os dois tipos de serviço previstos pelo CBA. Os aspectos relativos ao funcionamento dos sistemas necessários serão discutidos oportunamente na Portaria da SAS.

Parecer Contribuição questão 4: Aceita.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente Aceita.

Item n°	73
Contribuição n°	3375
Dados do Colaborador	
Nome:	Daniela Andrea Lijavetzky Gacitua
CPF	28458129817
Organização:	
E-mail:	daniela.gacitua@latam.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	73
Logradouro	Avenida Jornalista Roberto Marinho n° 85, 5° andar - Jurídico
Cidade	São Paulo
UF	SP

COMPLEMENTO – enviado por correio eletrônico devido mensagem truncada

CONTRIBUIÇÃO TAM

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 22016 - REGRAS PARA O PROCESSO DE REGISTRO DOS SERVIÇOS AÉREOS

CAPÍTULO I – DEFINIÇÕES

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

...

XI - etapa de voo: unidade composta pelo **código identificador da empresa aérea**, número do voo, aeroportos de origem e de destino e respectivas datas de operação, que identifique a prestação de determinado serviço aéreo;

XIII – HOTRAN: etapa de voo com registro válido na ANAC;

Considerações: Pairam dúvidas e portanto, apresentamos os seguintes questionamentos:

Ao invés de ser código identificador da empresa aérea não deveria ser código do operador aéreo?

Onde entra o code share?

O HOTRAN é por etapa de voo ou por voo?

O que estará contido dentro do HOTRAN?

Pelo texto aparentemente o Registro será por etapa de voo. Se a Etapa de Voo for por empresa aérea, devemos considerar que as empresas em code share deverão fazer o registro do voo também?

Se for considerado operador aéreo, entendemos que haverá na portaria um campo para indicar as empresas que terão code share naquela etapa de voo. Supondo haver num voo já registrado e queira adicionar o code share, será necessário ter o de acordo com o CGNA e o aeroporto?

Considerando a definição dada, podemos entender que o HOTRAN passa a ser por dia de operação ou um período com data de início e data final?

CAPÍTULO II - DO PRÉVIO REGISTRO DAS OPERAÇÕES

Art. 3º A autorização dos serviços aéreos se dará mediante prévio registro na ANAC das operações pretendidas, observado o calendário das **temporadas de verão ou inverno**.

Considerações: Poderia ser melhorada a redação se se dissesse conforme Calendário de Atividades divulgado no site da ANAC.

Reescrever a definição da Resolução 338/2014, já que o Registro de Serviços Aéreos é mais amplo que a legislação de slots.

Art. 4º Serão objeto de **registro** as seguintes operações:

- I - serviços aéreos regulares;
- II - serviços aéreos não regulares, exceto de empresas de táxi aéreo;
- III - LAS;
- IV - sobrevoos;
- V - pousos técnicos; e
- VI - voos de serviço, de instrução e de experiência realizados por empresas estrangeiras.

Considerações

Gerou um entendimento que os voos operados pelas empresas brasileiras (item VI), na condição de voos de serviço, de instrução e de experiência estão dispensados do registro prévio (doméstico/internacional). Esta correto este entendimento?

Qual o prazo para alteração ou inserção de registro para os itens I, II, III, IV e V?

Art. 5º O registro da operação pretendida somente poderá ser efetuado na ANAC após prévio acordo do operador aéreo com os operadores de aeródromo envolvidos e com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado.

Consideração: É necessário definir mais especificamente as regras, padrão e protocolos de comunicação entre empresas operadoras e DECEA.

Considerando que a empresa já tenha negociado com os aeroportos e o CGNA, qual é o prazo que a empresa tem para realizar o registro na ANAC?

§ 1º As operações que envolvam aeroportos declarados pela ANAC como coordenados ou de interesse, conforme definido em legislação específica, necessitam da prévia obtenção dos correspondentes slots.

§ 2º A oferta dos serviços aéreos regulares ao público geral depende do prévio registro das operações na ANAC, sendo admitida a oferta de serviços registrados em temporadas anteriores, que decorram da preferência de uso disposta no art. 17 desta Resolução.

Considerações:

- a) **As vendas não acompanham as temporadas verão/inverno.**
- b) **Incluir no artigo que a venda poderá ser feita com 365 dias de antecedências de acordo com os voos registrados na temporada vigente ou anterior.**
- c) **Os voos novos deveriam ter uma regra específica.**

Proposta para o § 2º:

§ 2º A oferta dos serviços aéreos regulares ao público geral dependem das seguintes condições:

- a. **Prévio registro das operações na ANAC para a temporada em vigente;**
- b. **Serviços registrados em temporadas anteriores ou vigentes, que decorram da preferência de uso disposta no art. 17 desta Resolução;**
- c. **Para temporadas subsequentes, limitadas a 365 dias de antecedência, os serviços poderão ser ofertados livremente, devendo ser ajustados e registrados até o efetivo início da temporada respectiva.**

Art. 6º O **registro das operações** não dispensa os operadores aéreos e aeroportuários do atendimento aos requisitos técnicos relativos às operações registradas.

Parágrafo único. Caso o operador aéreo seja comunicado acerca de qualquer fator que impeça o início ou a continuidade das operações, deverá proceder à imediata atualização do registro.

Considerações: A palavra imediata não reflete a situação no planejamento, se um aeroporto estiver interdito ou impraticável para um tipo de operação, as operações não irão ocorrer de qualquer forma. Temos que separar a operação do planejamento. No caso do evento ser previsível (ex: obras em pista) sugerimos um prazo de no mínimo 60 dias.

Proposta: Eliminar a menção imediata.

CAPÍTULO IV – DAS LIGAÇÕES AÉREAS SISTEMÁTICAS

Art. 11 As operações LAS serão autorizadas para etapas de voo em que ao menos uma das localidades operadas não seja atendida por serviço aéreo regular.

Parágrafo único. A operação de LAS dependerá de previa solicitação à ANAC, mediante o preenchimento do formulário previsto no parágrafo único do artigo 3º desta resolução.

Considerações:

Esta autorização somente poderá ser atendida dentro do conceito regional, evitando criar serviços em aeroportos onde exista a coordenação de voos. Caso isso não seja bem definido poderá ocorrer que empresas aéreas utilizem o RBAC 135/2010 causando distorções no mercado.

CAPÍTULO V - DO PROCESSO ALOCAÇÃO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Art. 13. Os aeroportos devem declarar e publicar suas capacidades de pátio e de terminal e as condições operacionais **antes de cada temporada**, considerando os regulamentos de segurança e certificação expedidos pela ANAC.

Parágrafo único. As capacidades de pista e respectivas regras de alocação estabelecidas em conjunto com o DECEA deverão ser publicadas pelo operador de aeródromo.

Considerações:

Proposta para o artigo 13. Qual será o prazo mínimo informado as empresas antes de cada temporada?

A declaração de capacidade de cada aeródromo tem que ser pública e acessível. Deve ser explicitado o período antes de cada temporada que deve ser divulgada a capacidade e considerar, para tal divulgação, as intervenções (obras) previstas planejadas em cada temporada.

Proposta para o Parágrafo único:

As capacidades de pista e respectivas regras de alocação estabelecidas em conjunto com o DECEA deverão ser publicadas pelo operador de aeródromo, de forma pública e acessível, com antecedência mínima de seis meses da próxima temporada, considerando inclusive as intervenções planejadas para o período.

Art. 14. O aeroporto, ao alocar a infraestrutura demandada pelo operador aéreo para a realização de uma etapa de voo, deverá obedecer à capacidade declarada, às condições operacionais e aos princípios de isonomia, transparência e não discriminação.

§1º Toda e qualquer operação deve ser precedida de acordo de alocação de infraestrutura junto ao operador de aeródromo envolvido, independentemente da necessidade de registro na ANAC, salvo os casos de voos militares; voos humanitários, salvamento e resgate; **voos alternados** ou de retorno. (...)

Considerações:

Em relação ao caput do artigo 14, existem distintos tipos de operações, aqueles objetos de planejamento e que devem ser precedidas de processo de autorização formal, contudo há aqueles que ocorrem no processo operacional, no âmbito tático. Quando ocorrerem no processo de execução, a coordenação ocorrerá diretamente com os aeroportos e DECEA com dispensa de registro junto à ANAC.

Sugestão para o §1º:

§1º Toda e qualquer operação deve ser precedida de acordo de alocação de infraestrutura junto ao operador de aeródromo envolvido, independentemente da necessidade de registro na ANAC, salvo os casos de voos militares; voos humanitários, salvamento e resgate; voos alternados; traslados operacionais ou de retorno e voos de re-acomodação de passageiro.

§2º Consideram-se como horários de pouso e decolagem, para os fins da presente Resolução, os horários de chegada e partida do terminal, caracterizados pelo calço e descalço da aeronave, respectivamente;

Considerações ao §2º: Para os aeroportos coordenados como Congonhas, Santos Dumont e Pampulha recomendamos a utilização do horário local. Para os demais aeroportos coordenados seria importante um aprofundamento na discussão com a indústria sobre a atual metodologia do horário UTC.

Art. 15. Além das capacidades referidas no art. 13 desta Resolução, o operador de aeródromo deve publicar e manter atualizadas:

I - a lista de voos alocados; e

II - a capacidade disponível para alocação de voos.

Considerações: Deverá ser definida uma sistemática de divulgação pública destas informações.

Art. 17. Ao final de cada temporada, os aeroportos poderão deixar de revalidar a preferência de uso da infraestrutura alocada a serviços regulares que não tiverem alcançado a devida regularidade, segundo métricas isonômicas e não discriminatórias, estabelecidas e publicadas antes da respectiva temporada.

Considerações ao caput do artigo 17: Recomendamos que para tanto sejam seguidas as regras internacionais já existentes.

§ 1º Os aeroportos devem publicar a lista de voos que não alcançaram a métrica e que não obtiveram a preferência de uso.

Considerações ao § 1º: É uso e costume nos aeroportos que seguem as recomendações da IATA antes que a empresa perca por questão de regularidade seu espaço no aeroporto enviar avisos (alertas) a empresa de forma antecipada.

§ 2º A métrica de regularidade prevista no *caput* não será superior a 75% (setenta e cinco por cento).

Considerações ao § 2º: A métrica de regularidade excluir de penalização os casos não penais. Adicionalmente a regularidade tradicionalmente computada nos países em que já atua no modelo coordenado a muitos anos é considerado regular desde que realizado 24 horas depois da partida.

Art. 19. Os acordos de nível de serviço celebrados entre operador de aeródromo e os operadores aéreos poderão prever multa pecuniária em caso de descumprimento das condições pactuadas.

Considerações dos temas tratados dos artigos 17º ao 19º:

Adicionalmente dever ser melhor especificado no que tange as métricas a serem consideradas, as regras para definir a regularidade, instrumentos que serão utilizados, como, quando e quem?

Será necessário definir os princípios básicos que serão estabelecidos pela Portaria que regulará este tema antes da aprovação da Resolução em tela, principalmente no que tange a maneira que será considerado o BAV.

Considerando o cenário atual, onde os dados dos aeroportos divergem das companhias aéreas, as empresas aéreas deverão ter direito a contestação do dado.

CAPÍTULO VI - DAS SANÇÕES

Art. 20. Serão aplicadas as seguintes multas, por temporada, em caso de:

Registro incompatível com a outorga recebida;

Registro incompatível com requisitos técnicos-operacionais;

- Registro incompatível com autorização de acesso a mercado ou autorização LAS;

- Registro incompatível com a alocação junto aos órgãos de infraestrutura;

Considerações ao artigo 20: Observou-se que na tabela não existe discriminada a moeda aos valores aplicados.

Mesmo considerando que esses valores sejam em reais; questionamos:

Qual a metodologia para a aplicação dos valores? Qual o índice dos valores? Como será feita a defesa de possíveis erros/janelas etc.? Haverá um aviso para correção antes que haja sanção?

Considerações aos incisos II e IV: O registro não deve estar atrelado a inclusão na E.O de uma nova base ou equipamento, assim como é hoje, o processo de autorização de voo não caminha em conjunto com o processo da especificação operativa, treinamentos e/ou processos de aero navegabilidade.

Vale lembrar que aparentemente teremos no sistema um caráter punitivo cujos valores não correspondem com a realidade brasileira; tais valores poderão aprofundar a crise atual que passa a aviação aérea brasileira.

Na nossa visão valorizou-se demasiadamente a questão das sanções ao passo que por princípio a legislação Européia, bem como a Americana antes da aplicação das sanções trabalha-se no sentido de evita-las. Desse modo estas sanções deveriam representar a ultima opção e não a primeira, devendo dar oportunidade a empresa no caso de divergência de adotar medidas corretivas. Com isso, deveria ser criado um sistema de alerta, no segundo momento uma reunião com a empresa e somente nos casos em que efetivamente ficar caracterizado o mau uso deveria ser dada a punição.

Além disso, multas por discrepâncias no registro (antes da operação) devem ser passíveis de correção com prazo estabelecido.

Os valores das multas e seus respectivos valores multiplicadores são incongruentes com a realidade. O custo de uma eventual sanção por um registro errado é incompatível com as receitas geradas e o porte do negócio em tela.

Recomendamos a eliminação deste artigo.

Art. 21. Serão aplicadas as seguintes multas, por etapa de voo, em caso de:

Efetuar etapa de voo sem prévio registro;

Considerações ao inciso I: É necessário esclarecer se a outorga refere-se ao voo específico ou ao CHETA da EA. É possível também que o inciso em questão esteja falando de um voo que a empresa já tenha coordenado com os aeroportos e com o CGNA, mas não teria por algum motivo o feito na ANAC. Considerando-se os valores atribuídos mais os fatores multiplicadores, irá expor a empresa a grandes perdas financeiras.

§ 1º Ao cálculo da pena será aplicado fator multiplicador constante do Anexo I nos casos em que os serviços tenham sido realizados.

§ 2º Nos casos em que a efetiva operação tenha se dado em desacordo com requisitos técnico-operacionais e tenham colocado em risco a segurança de bens e pessoas, os fatores multiplicadores constantes do Anexo I desta Resolução serão multiplicados por 10 (dez).

Considerações:

Segue-se o mesmo princípio que recomendamos no artigo 20.

CAPÍTULO VII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 25. É vedado o registro de novas operações por empresas inscritas no cadastro de dívida ativa ou corrente da União junto à ANAC.

Considerações: Recomendamos a eliminação deste artigo, pois é justamente a possibilidade de criar novos serviços que fará que as pendências financeiras sejam equalizadas.

O artigo está incompatível as melhores práticas internacionais.

Além disso, alterações em registros já realizados seriam impedidas em caso de dívida?

Art. 26. A referência para a primeira base do registro de serviços e da infraestrutura alocada será a de serviços regulares e não regulares aprovados pelos processos descritos pelas IAC 1223, 1226, 1224, 1227, 1401, 1402 e 202-1001 na data de entrada em vigor desta Resolução.

Parágrafo único. A vigência final do HOTRAN será a data do término da temporada vigente.

Considerações: Atentar para a data em que a Resolução entrará em vigor, podemos não ter tempo hábil para a inserção dos registros ou duplicação de registro durante a temporada.

Se a resolução entra em vigor no início da temporada, teremos que conviver com o HOTRAN e o registro até o final dela? O mesmo ocorre se caso a resolução entrar em vigor a menos de 30 dias para o final da temporada. Teremos um período sem autorização de voos?

A sugestão é que esse parágrafo esteja alinhado com o artigo 28.

Art 28. Esta resolução entra em vigor 30 dias após sua publicação.

Considerações: A resolução implicará em alteração de processos internos e treinamento da equipe para a nova realidade de sistemas e de regras, o que requer maior prazo.

Outro importante fator se trata de adequação de sistemas internos. Considerando que o Registro de Serviços Aéreos substitui a figura do HOTRAN, devemos considerar que todos os relatórios enviados a ANAC, pela área de Estatística, deverão sofrer ajustes.

- O BAV e o Sistema Eletrônico de Registro de Voo serão os mais afetados, uma vez que os atrasos e cancelamentos são validados com o HOTRAN hoje. Além disso, deverá ter alteração das portarias e IAC para redefinição dos campos de número de HOTRAN, DI e natureza de linha constante como campos fixos dentro dos arquivos.

Além disso, os Dados Estatísticos terão que alterar a portaria no que diz respeito ao número de HOTRAN e ao Dígito identificador.

A sugestão é que esta Resolução entre em vigor 90 dias após sua publicação e que determine um prazo maior para adequação de sistemas e solução provisória para o que deverá ser reportado nos relatórios.

Anexo da resolução

Fator multiplicador por categoria de aeronave – WAKE TURBULENCE CATEGORY – DOC 8643 ICAO

Consideração: Sugerimos a eliminação deste anexo.

Outras dúvidas:

Registro do aeroporto

Consideração: Como será o registro do aeroporto para aprovação do voo.

Equipamento alternativo

Consideração: Que informação é necessária para o registro do voo? A Categoria será a família?

Publicação dos Voos

Consideração: Como permitir a empresa vender seus bilhetes 1 ano para frente e estar amparada legalmente.

Teste do novo registro

Consideração: Por que não permitir que o sistema entre em caráter experimental (projeto piloto) para pequenos mercados de modo que possamos mapear problemas e dirimir dúvidas?

Análise Contribuição

1- Análise Questões Art. 2º

O colaborador questiona substituir nas definições de etapa de voo a expressão “empresa aérea” por “operador aéreo”. Pelas próprias definições, uma empresa aérea pode não ser um operador aéreo quando a operação é em codeshare (código compartilhado). Na identificação das etapas de voo e de voo deve constar o código da empresa aérea, seja ela operadora ou não. Por isso não é possível substituir “empresa aérea” por “operador aéreo” na definição de etapas de voo e de voo, pois isso restringiria a regulação exclusivamente a quem opera, não se abrangendo a quem comercializa.

O colaborador questiona aonde consta a definição de “codeshare”. A definição de *codeshare* ou código compartilhado encontra-se na Portaria 070/DGAC/99. O *codeshare* continuará composto por um acordo firmado entre as partes com o quadro de rotas registrado junto à ANAC e o código operacional da empresa aérea incluído na informação da etapa de voo do operador aéreo, informação incluída por este. O *codeshare* ou qualquer outro acordo comercial entra como possibilidade de operação ou venda desde que vinculado a um operador aéreo na definição de empresa aérea.

O colaborador questiona se o HOTRAN é por etapa de voo e o que está contido no HOTRAN. A definição de HOTRAN foi retirada da norma, sendo as demais áreas relacionadas com

O colaborador questiona se a empresa aérea operando em codeshare deverá fazer o registro do voo também. O responsável pelo registro é o operador conforme Art. 5º, e desde que haja contrato registrado, a possibilidade de venda e operação é estendido à empresa em codeshare. Assim sendo, cabe ao operador o registro junto à ANAC dos atributos de um voo, inclusive as empresas que entram em código compartilhado, conforme orientação da Portaria 070/DGAC/99.

O colaborador questiona se haverá na portaria um campo para indicar as empresas que terão code share naquela etapa de voo e que se havendo num voo já registrado e queira adicionar o codeshare, será necessário ter o de acordo com o CGNA e o aeroporto. Haverá um campo para especificação do código compartilhado e entendemos que não será necessário atualizar com o CGNA, mas sim para efeito de informação para os aeroportos. Entretanto é importante não confundir a autorização operacional – registro – com a de codeshare, regido pela Portaria 070/DGAC/99, que estende à empresa os direitos do operador.

O colaborador questiona o período que será considerado para o HOTRAN. O HOTRAN será a somatória de todas as operações regulares registradas sob o mesmo código identificador da empresa e numeração na temporada. No registro, a empresa pode, por exemplo, inserir um registro por dia ou inserir uma data início e uma data fim, o que melhor lhe aprouver.

Parecer Contribuição questão Art. 2: Contribuição aceita.

2- Análise Art. 3º

O colaborador propõe alteração na redação do artigo, alterando “temporadas de verão ou inverno” por “conforme calendário de atividades divulgado no site da ANAC”. Acatamos a sugestão. O texto foi adaptado para calendário de referência.

Parecer Contribuição Art. 3: Aceita.

3- Análise Art. 4º

O colaborador questiona se as empresas brasileiras estão dispensadas do registro de voos de serviço, instrução e experiência. Tal entendimento é correto. Tais operações não precisam ser registradas por empresas brasileiras, apenas registras no BAV. Vale ressaltar, entretanto, que a dispensa de registro não isenta da obtenção da necessária infraestrutura aeroportuária, conforme disposto no §1º do Art. 14.

O colaborador questiona qual será o prazo para a inserção ou alteração do registro. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em portaria da SAS, que será amplamente debatida com o mercado antes da publicação.

Parecer Contribuição Art. 4: Aceita.

4- Análise Questões Art. 5º

O colaborador informa sobre a necessidade de estabelecimento de regras, padrões e protocolos de comunicação entre a empresa aérea, o operador aeroportuário e o DECEA. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em Portaria da SAS, que será amplamente divulgada e discutida com o mercado antes da publicação. Entretanto, a ANAC não estabelece regras para o DECEA.

O colaborador questiona qual será o prazo para o registro após a alocação de infraestrutura. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em portaria da SAS, que será amplamente debatida com o mercado antes da publicação. De antemão, informamos que todos os serviços aéreos regulares e não regulares devem ser registrados o quanto antes de forma que a informação sobre voos

registrados esteja atualizada na ANAC, sendo possibilitado a retirada de serviços não regulares dos procedimentos de Registro.

O colaborador questiona a venda com antecedência de 365 dias e sugere que voos novos deveriam ter uma regra específica. Entendemos que é válido o questionamento. A norma prevê a possibilidade para venda antes de registro apenas dos voos que foram previamente registrados, não havendo a previsão de voos novos, o que não reflete a prática internacionalmente adotada, que prevê a venda com até um ano de antecedência, admitida a oferta de serviços além das temporadas de referência trabalhadas. Com relação a novos voos, como não houve especificação da regra a ser estabelecida, não foi possível analisar.

Parecer Contribuição Art. 4: Aceita.

5- Análise Art. 6

O colaborador propõe um prazo de 60 dias para comunicação de fatores que impeçam a continuidade de uma operação, e questiona que o termo “imediate” não reflete a situação do planejamento. O parágrafo único do Art. 6º prevê que a empresa deve atualizar o registro assim que for notificada sobre situações que alterem o que foi planejado. O termo “imediate” se refere à ação da empresa em atualizar o registro, e não para a comunicação dos fatores às empresas. A proposta é que caso operador aéreo seja comunicado ou identifique qualquer fator que impeça o início ou a continuidade das operações, atualizar imediatamente o registro. a fim de evitar as operações de forma diferente daquilo que foi planejado. É evidente que nas situações operacionais, realizadas no mesmo dia, não será possível alterar o registro, para o que existem outras ferramentas como o BAV. Entretanto não é razoável que se mantenha um registro pelo prazo de até 60 dias mesmo tendo conhecimento de que a execução dos voos não poderá ocorrer conforme planejado. Assim como não é razoável que se proponha uma coordenação de obras de 30 dias e um registro de 60 dias. Assim como é inverossímil que a empresa tenha uma base de slots atualizada e uma de serviço defasada em 60 dias, fato que não ocorre nem como as amarras atuais do HOTRAN.

Parecer Contribuição Art. 6: Não Aceita.

6- Análise Art. 11

O colaborador sugere que não seja permitida a operação de LAS em aeroportos coordenados, e sugere que empresas poderia utilizar a certificação de RBAC 135 para causar distorções no mercado. As Ligações Aéreas Sistemáticas deixaram de ser tratadas nesta Resolução e serão posteriormente tratadas em norma específica.

Parecer Contribuição Art. 11: Não aceita.

7- Análise Art. 13

O colaborador propõe um prazo mínimo de 6 meses para a declaração de capacidades de infraestrutura aeroportuária. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em portaria, que será amplamente divulgada e discutida com o mercado antes da publicação. O entendimento é que o aeroporto deve seguir o calendário de publicação de infraestrutura. Entendemos que pedir na atualidade que operadores aeroportuários brasileiros prevejam suas obras com exatidão na declaração de capacidade seja tão inverossímil quanto pedir a uma empresa aérea brasileira requisitar assertividade na malha.

Parecer Contribuição Art. 13: Aceita.

8- Análise Questões Art. 14

O colaborador questiona que existem alguns tipos de operações, no âmbito tático, que deveriam ser dispensadas de registro junto à ANAC, dependendo apenas da coordenação com os aeroportos e com o DECEA. Sugere a inclusão de traslados operacionais e voos de reacomodação de passageiros no parágrafo primeiro do artigo. A própria norma já prevê, em seu Art. 4º, inciso VI, que os voos de serviço (operacionais), instrução e experiência operados por empresas nacionais não necessitam de registro. O

parágrafo primeiro do Art. 14 determina que os voos, independentemente da necessidade de registro na ANAC, deverão obter a infraestrutura necessária para a operação. Os voos operacionais e de acomodação não podem ser incluídos no presente parágrafo, pois isso significaria isentá-los da necessária coordenação com os operadores aeroportuários, e possivelmente continuarmos com as situações identificadas como voo de traslado transportando passageiros. Alertamos, entretanto, que voos atrasados não são voos operacionais. Voos reitinerados não são voos operacionais. Assim sendo, faz parte do princípio legal e, portanto, normativo que qualquer voo engajado no transporte de passageiro seja registrado, a não ser os voos operacionais do mesmo dia, cuja coordenação ocorrerá diretamente com os aeroportos e DECEA com dispensa de registro junto à ANAC, mas deverão ser informados no BAV.

O colaborador sugere que os aeroportos coordenados utilizem horário local enquanto e propõe discussão com os demais aeroportos a fim definir qual a melhor opção. Esta norma não é sobre a regulação de aeroportos coordenados. Entretanto, causa-nos consternação observar críticas das regras locais diferentes das mundiais, e quando alinhamos o processo com o mundo os próprios críticos requisitem desvios em regras não discutidas.

Parecer Contribuição Art. 14: Parcialmente Aceita.

9- Análise Art. 15

O colaborador propõe o estabelecimento das formas de divulgação das listas de voos alocados e das capacidades disponíveis nos aeroportos. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em Portaria da SAS, que será amplamente debatida com o mercado antes da publicação.

Parecer Contribuição Art. 15: Aceita.

10- Análise Art. 17

O colaborador propõe a adoção dos padrões internacionais para a apuração da regularidade prevista do Caput do Art. 15. O colaborador propõe a exclusão de atrasos e cancelamentos não penalizáveis, assim como considerar um voo como regular com até 24 horas de atraso. Os artigos que tratavam sobre este item foram retirados da Resolução, por entendermos que aeroporto e empresas podem se comprometer por meio de um Acordo de Nível de Serviço.

Parecer Contribuição Art. 17: Parcialmente Aceita.

11- Análise Art. 19

O colaborador questiona a finalidade do artigo 19. A proposta da norma era que ao ser celebrado um acordo de níveis de serviços entre as empresas aéreas e os administradores aeroportuários podem haver multas por descumprimento do contrato, tanto por parte das empresas aéreas como por parte dos administradores aeroportuários. O artigo foi retirado da Resolução aprovada, por entendermos que isto pode ser tratado diretamente entre empresas aéreas e operadores aeroportuários.

Parecer Contribuição Art. 19: Aceita.

12- Análise Art. 17 ao 19

O colaborador propõe o estabelecimento das regras a serem utilizadas para definir a regularidade, os instrumentos a serem utilizados além dos aspectos relacionados às competências e prazos para o processo. Os artigos que tratavam sobre este item foram retirados da Resolução, por entendermos que aeroporto e empresas podem se comprometer por meio de um Acordo de Nível de Serviço.

Parecer Contribuição Art. 17 a 19: Aceita.

13- Análise Artigos 20 a 21

Acatamos a crítica. Os valores serão ajustados para serem melhor entendidos. Sobre a consideração, entendemos que a empresa deve ter o mínimo de cautela ao registrar na ANAC o que se deve autorizar. Como está sendo dado um maior grau de liberdade às empresas, mais será cobrado das empresas. O mesmo para aeroportos. Assim, entendemos que ao se verificar que algo não está incompatível, a ANAC tomará

suas providências no sentido de revogar a autorização, mas isso é um ato que deve ser tomado precipuamente pela empresa aérea. Entendemos como válida a sugestão de alertas, algo que pode ser implementado.

Reconhecemos que os valores são altos, na proporção que a empresa não pode – em hipótese alguma – fazer conta de quanto se pode burlar uma regra.

Quanto ao Artigo 21, a outorga se refere a uma empresa que possui autorização para voo de carga transportar passageiro, por exemplo. Quanto à coordenação, ao ser coordenado um voo não previsto ou de última hora, a empresa deve registrar o voo em sistema da ANAC.

Sobre os prazos em que ocorrem as atualizações das Especificações Operativas (EO) e os prazos em que ocorrem as vendas de passagens e a realização de operações, citando algumas vezes a validação da EO é realizada poucos dias antes da realização da operação e que isso não deveria ser considerada infração, esta Gerência entende que deve haver uma coordenação melhor entre tais prazos e lembra também que caso esses casos ocorram a empresa pode alegar e solicitar a SPO comprovantes de que tais operações foram feitas para que a EO fosse validada. Neste caso, as sanções poderiam ser anuladas, desde que devidamente justificada pela SPO. Caso ocorra inclusão do registro sem a devida justificativa, a empresa estará às sanções previstas no normativo proposto.

Parecer Contribuição Art. 20 e 21: Parcialmente Aceita.

14- Análise Art. 25

O colaborador propõe a eliminação o artigo, que prevê que não poderão ser registradas novas operações por empresas inscritas em dívida ativa ou corrente junto à ANAC. Questiona também se a mesma restrição se aplicaria a alterações em registros já realizados. A previsão de vedação de registro por inscrição em dívida Ativa foi excluída da versão final da norma.

Parecer Contribuição Art. 25: Não Aceita.

15- Análise Art. 26

O colaborador sugere cautela no processo de encerramento do HOTRAN e entrada em vigor do registro, e sugere maior prazo para a entrada em vigor da Resolução, considerando o grande volume de alterações nos procedimentos e treinamentos necessários para a implementação do registro. A ANAC não possui tal entendimento ou dúvida. A partir do momento que a norma entrar em vigor, a IAC1223 será revogada, e acaba-se a COMCLAR e o processo de aprovação de voo como conhecemos hoje. Temos duas possibilidades reais. A de uma “virada de chave” de sistema na data em que entrar em vigor ou antes, negociado com a indústria. Na primeira condição, a base de voos aprovados pelo processo do HOTRAN é migrada para o registro e os voos aprovados entram como registrados. E os voos em processo de aprovação são colocados em suspensão no sistema, cabendo às empresas e aeroportos a negociação. Na segunda possibilidade, mesmo antes da entrada em vigor, o sistema começa a vigorar ainda sob a égide da IAC1223 e da COMCLAR, de forma que quando se alcançar a data estipulada, a base está pronta e os agentes acostumados. Em resumo, os dois não conviverão. Os testes do sistema estão sendo feitos desde abril de 2016, com várias contribuições. Também foi elaborado um plano de transição.

Quanto ao Art. 28, o prazo será melhor adequado.

Parecer Contribuição Art. 26: Parcialmente Aceita.

16- Análise Anexo da resolução

O colaborador propõe a eliminação da tabela de fatores multiplicadores. Não foi exposto motivo para a eliminação deste artigo pelo contribuinte. Em todo caso, explicaremos sua gênese. O motivo de existência da tabela é a diferenciação entre os operadores, já que uma operação com um A380 ou um B777 é mais danosa que se comparado com um A320 e um B733, e estas por sua vez mais danosas que um C208. Assim, foi revisado os valores e as formas de aplicação das sanções.

Parecer Contribuição Anexo da resolução: Não Aceita.

17- Análise Outras dúvidas

O colaborador questiona como será o registro do aeroporto para aprovação do voo. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em Portaria da SAS.

O colaborador questiona que informação é necessária para o registro do voo. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em Portaria da SAS, que será amplamente debatida com o mercado antes da publicação.

O colaborador questiona como será o processo de autorização de voos com até 365 dias de antecedência. A questão está sendo avaliada, tendo em mente o padrão internacional de vendas de voos com até 365 dias de antecedência.

O colaborador sugere que o registro de voos seja testado em mercados secundários a fim de mapear problemas e esclarecer dúvidas. A sugestão será considerada no estabelecimento dos procedimentos de transição.

Parecer Contribuição Outras dúvidas: Parcialmente Aceita.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente Aceita.

Item n°	74
Contribuição n°	3376
Dados do Colaborador	
Nome:	LEILA TEIXEIRA BARROS
CPF	82904901515
Organização:	
E-mail:	lbarros@riogaleao.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	74
Logradouro	Av. Vinte de Janeiro, s/n° • Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro
Cidade	RIO DE JANEIRO
UF	RJ
Contribuição	
<p>Art. 14. O aeroporto, ao alocar a infraestrutura demandada pelo operador aéreo para a realização de uma etapa de voo, deverá obedecer à capacidade declarada, às condições operacionais e aos princípios de isonomia, transparência e não discriminação. §1º Toda e qualquer operação deve ser precedida de acordo de alocação de infraestrutura junto ao operador de aeródromo envolvido, independentemente da necessidade de registro na ANAC, salvo os casos de voos militares; voos humanitários, salvamento e resgate; voos alternados ou de retorno.</p> <p>Comentário Em relação ao parágrafo primeiro acima, gostaríamos de tecer comentários a respeito dos voos alternados. O voo alternado deve ser coordenado com o Aeroporto que irá recebe-lo, em especial quando se tratar de Aeroporto de Interesse, que, normalmente, possui alto número de movimentações aeroportuárias, tendo, assim, considerável necessidade de coordenação da infraestrutura.</p> <p>Art. 17. Ao final de cada temporada, os aeroportos poderão deixar de revalidar a preferência de uso da infraestrutura alocada a serviços regulares que não tiverem alcançado a devida regularidade, segundo métricas isonômicas e não discriminatórias, estabelecidas e publicadas antes da respectiva temporada. § 1º Os aeroportos devem publicar a lista de voos que não alcançaram a métrica e que não obtiveram a preferência de uso. § 2º A métrica de regularidade prevista no caput não será superior a 75% (setenta e cinco por cento). Comentário: Para fins do §2, sugerimos que a métrica de regularidade apontada seja "superior a 80%", em conformidade com a IATA.</p>	
Análise Contribuição	
<p>1. <u>Análise Art. 14</u></p> <p>O colaborador propõe excluir do parágrafo 1º do Art. 14 os voos alternados, o que significaria exigir a coordenação prévia com o operador aeroportuário antes da operação. Os voos alternados ocorrem quando durante a operação do voo o aeroporto de destino é fechado, o que o obriga a pousar no aeroporto alternativo, aguardar a abertura do aeroporto original e seguir para a finalização do contrato de transporte. Não cabe exigir a alocação prévia de infraestrutura aeroportuária para esse tipo de voo por evidente falta de tempo hábil e por um evidente e notório risco às operações e à segurança de voo. Entretanto, cabe um papel do aeroporto junto ao órgão que coordena tais alternâncias e junto às empresas aéreas. Tais voos devem ser informados posteriormente no BAV.</p> <p><u>Parecer Contribuição Art. 14: Não Aceita.</u></p>	
<p>2. <u>Análise Art. 17</u></p> <p>O colaborador propõe aumentar o índice de regularidade previsto no parágrafo 2º do Art. 17 de 75% para 80%. Justifica que tal índice é o recomendado pela IATA. Os artigos que tratavam sobre este item foram retirados da Resolução, por entendermos que aeroporto e empresas podem se comprometer por meio de um Acordo de Nível de Serviço.</p>	

Parecer Contribuição Art. 17: Não Aceita.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente aceita

Item n°	75
Contribuição n°	3377
Dados do Colaborador	
Nome:	Douglas Rebouças de Almeida
CPF	93464223191
Organização:	
E-mail:	aneaa@aneaa.aero
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	75
Logradouro	SHS Quadra 06 Quadra 06 Bloco A
Cidade	Brasília
UF	DF
Contribuição	
<p>Carta no. 36/2016/ANEAA Brasília, 11 de abril de 2016. Aos Senhores José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz Diretor-Presidente (interino) ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A 70.308-200 - Brasília - DF Ricardo Fenelon das Neves Junior Diretor ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A 70.308-200 - Brasília - DF Assunto: Audiência Pública nº 02/2016 - Proposta de Resolução que dispõe sobre o processo de registro dos serviços de transporte aéreo público doméstico e internacional no Brasil. Senhores Diretores, A ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos, no cumprimento de suas funções estatutárias e na busca de melhor contribuir para a defesa dos interesses de seus associados, vem, em atenção ao Aviso de Audiência Pública nº 02/2016, que versa sobre proposta de Resolução que dispõe sobre o processo de registro dos serviços de transporte aéreo público doméstico e internacional no Brasil, apresentar suas contribuições. O Aviso de Audiência Pública foi aprovado na 8ª Reunião Colegiada de Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil, realizada em 09 de março de 2016, e publicado no Diário Oficial da União em 11 de março de 2013, Seção 3, página 3, pelo qual se estabeleceu o termo final para o envio de contribuições às 18 horas do dia 10 de abril de 2016. Embora a forma de contribuição adotada pela ANAC, via formulário eletrônico, permita a inserção de comentários relacionados a cada dispositivo, de forma autônoma e individual, a ANEAA acredita que também devam ser levantados e discutidos pontos gerais sobre a formulação da Resolução. Por esse motivo, e em seguimento a forma das suas contribuições anteriores perante à ANAC, a ANEAA apresenta esta Carta com todos os seus comentários de forma consolidada. Registramos, com fundamento no artigo 9º, parágrafo 1º da Resolução 110/2009 (Regimento Interno da ANAC), que a contribuição será enviada a todos os Diretores. Cabe ressaltar que a restrição da possibilidade de contribuição apenas à forma autônoma e individual, como faz o formulário eletrônico, pode ser considerado cerceamento da garantia de participação efetiva nas audiências públicas organizadas pela Agência, em desacordo com as premissas adotadas pela Instrução Normativa ANAC nº 18/2009, que garante o encaminhamento, pelos interessados, de contribuições e sugestões por escrito, com vistas ao aprimoramento de ato normativo, dentro de prazo determinado em aviso publicado no Diário Oficial da União e disponibilizado no sítio da ANAC juntamente com a minuta do referido ato (art. 1º, § 2º, I). A ANEAA requer, desse modo, que os comentários e contribuições apresentados na presente Carta sejam analisados e ponderados pela ANAC para fins de elaboração do</p>	
Complemento enviado por Ofício	
<p>A Associação Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária – ANEAA apresentou as suas contribuições por meio do Ofício Nº 36/2016, datado de 11 de abril de 2016, acostada na folha 338 do presente processo. Tal Ofício também foi enviado por meio do sítio eletrônico da Audiência Pública Nº 2/2016, registrada como contribuição 3377, sendo posteriormente complementada por e-mail. Tal e-mail está acostado no processo nas folhas 318 a 328.</p>	

Sobre o pleito requerido de aceitar contribuições por meio de Ofícios encaminhados para ANAC, a GOPE considera que o processo pode ser aperfeiçoado em seu formato eletrônico, pois o mesmo apresenta limitações de linhas para inserção de contribuições e também obriga a análise a ficar referenciando cada item que ter de ser analisado pela área técnica responsável. Deve ser destacado que o Ofício foi enviado no prazo da Audiência em debate, embora tenha sido datado de 11/04/2016, um dia a mais que o prazo estabelecido (10/04/2016), pois o artigo 66, parágrafo 1º da Lei Nº. 9.784/99 prorroga o prazo nessa hipótese para o dia útil subsequente.

Análise Contribuição

1- Análise do item I, Conceito de pouso técnico:

O conceito na minuta foi realmente restrito à aplicação apenas às operações realizadas pelas empresas aéreas internacionais, já que para as empresas nacionais vigora a liberdade absoluta e irrestrita de voar, consignada apenas pela capacidade operacional de cada aeroporto (Lei 11.182/05, Art.48, §1º). Além do mais, deve ser contextualizado que as empresas domésticas não pleiteiam tais tipos operações em voos domésticos, porque quando há alguma razão para isto acontecer (autonomia de aeronave, substituição por razões técnicas ou operacionais, rodízio ou regulamentação de tripulação), tais “pousos técnicos” são inseridos como etapa de voo, possibilitando embarque e desembarque de passageiros. A motivação principal é para maximizar o lucro e o uso das aeronaves, características principais das empresas que operam em uma malha *hub and spoke*. Tal fato não pode ocorrer com os serviços internacionais, principalmente com os não regulares, devido a limitação existente em Acordos de Serviços Aéreos (ASA’s), que podem não permitir a comercialização em determinados países. Por este motivo, a definição citada na resolução em debate se restringiu a serviços aéreos internacionais. Entretanto, o alinhamento às normas internacionais foi uma das diretrizes desta minuta de resolução. Assim sendo, acatamos parcialmente a contribuição colocada, já que não se pode confundir o pouso técnico (planejado com reserva de infraestrutura sem se ocupar terminal na partida e na chegada, e sem contagem de direito de tráfego) com um voo alternado ou de retorno (operacionais sem reservas prévias de infraestrutura), ou um voo de traslado (planejado com reserva de infraestrutura sem se ocupar terminal na partida ou na chegada, e com contagem de direito de tráfego). Entretanto, como a definição já consta em outros regulamentos e para não ocorrer duplicidades, este conceito foi retirado da versão final da Resolução aprovada.

Parecer: Contribuição parcialmente aceita.

2- Análise do conceito de voo de serviço:

Esta Gerência entende que a semelhança entre as definições do termo (voo de serviço) já é suficiente e não é necessário que as duas sejam idênticas. A IAC 1504 vai ser objeto de estudo contemplado na Agenda Regulatória da ANAC, período 2017/2018, momento no qual pretendemos uniformizar tais conceito. Esta Gerência entende que esta diferença de definições durante este período não impacta o entendimento do conceito proposto na minuta de resolução em debate. Deve-se levar em consideração que é próprio do ambiente regulatório de qualquer setor que nem sempre todas as mudanças normativas podem ocorrer simultaneamente. Outro ponto é que a rigor, todo voo realizado por uma empresa é do interesse da empresa, já que não há lei que determine algo diferente. Entretanto, como a definição já consta em outros regulamentos e para não ocorrer duplicidades, este conceito foi retirado da versão final da Resolução aprovada.

Parecer: Contribuição não aceita.

3- Análise do conceito de voo de instrução:

A GOPE informa que a primeira parte do conceito da IAC 1504 não diz respeito ao escopo da norma, que versa sobre “serviço aéreo”, mas tão somente a segunda parte após a expressão “ou ainda”. Assim sendo, não entendemos ser necessário que para voo de instrução de aeroclube, por exemplo, seja exigido registro prévio, uma vez que não está no escopo da regulação. Lembramos, entretanto, que a empresa aérea nacional é obrigada a informar tais operações no BAV, conforme IAC 1504, e que esta Gerência possui mecanismo

para obter dados sobre estes tipos de operações (voos de serviços, de instrução e de experiência), possibilitando a auditoria sobre estas informações. Esse conceito previsto no BAV vem do princípio que operadores aéreos regulares podem usar suas aeronaves para treinamento dos próprios tripulantes, e essas aeronaves são as mesmas a serem usadas nos transportes de passageiro e carga, e, portanto, não são passíveis de ter suas matrículas vinculadas à instrução. Deve ser destacado que solicitar o registro de tais operações poderia onerar por demais as empresas de transporte aéreo nacionais. Entretanto, como a definição já consta em outros regulamentos e para não ocorrer duplicidades, este conceito foi retirado da versão final da Resolução aprovada.

Parecer: Contribuição não aceita.

4- Análise do Voo de experiência:

Esta Gerência entende que as definições estão equivalentes, sendo inserido apenas o conceito de “*operação não remunerada*” para diferenciar dos demais tipos de serviços que necessitam de maior acompanhamento regulatório da Agência, seja por motivos de acesso a mercado, de alocação de infraestrutura ou por motivo de observação de direitos de passageiros. Assim sendo, faz-se necessário a clarificação, pois sob a hipótese de treinamento de tripulação fazer-se o transporte pago de carga, por exemplo, haveria a hipótese de dispensa de registro, princípio inaceitável. Entretanto, como a definição já consta em outros regulamentos e para não ocorrer duplicidades, este conceito foi retirado da versão final da Resolução aprovada.

Parecer: Contribuição não aceita.

5- Análise do item V, Insuficiência de definições:

Especificamente sobre voos de retorno e voos alternados, a GOPE entende que a conceituação proposta para esses tipos de voo apresenta um destaque maior no novo cenário de concessões de aeroportos, iniciado a partir de 2012. Entretanto, por se tratar de situações que ocorrem durante a realização das operações e não no seu planejamento, entendemos que tais definições (voo de retorno e voo alternado) não deveriam constar da minuta de resolução em debate. Assim sendo, entendemos que apenas usar o termo, e não definir neste regulamento, não causa prejuízo à compreensão da norma, já que na mesma linha não houve pedido de esclarecimento para voos humanitários, por exemplo. Entretanto, dada a relevância do assunto por envolver impactos econômicos e operacionais causados aos operadores aeroportuários e aos outros operadores aéreos, em alguns casos, o assunto será encaminhado ao SAS para análise e encaminhamentos julgados necessários, sendo necessário avaliar também a participação do DECEA nesta questão.

Parecer: Contribuição não aceita.

7- Análise do item VI, Inclusão do conceito de slot:

A GOPE considera que as definições relacionadas a *slot* já constam na norma que trata diretamente desse assunto (Resolução ANAC N° 338) e que não há necessidade de duplicação de definição de termos. Em todo caso, a definição de *slot* é aplicada apenas aos aeroportos saturados. Em todas as demais definições é utilizado o conceito de infraestrutura aeroportuária, e seu vínculo com as capacidades de pátio, pista e terminal, logo são suficientemente vinculativos para se observar que os conceitos informados na vossa contribuição estão alinhados aos do regulamento, sem, entretanto incluir o conceito de *slot* que, ao nosso ver, torna-se redundante e potencialmente gerador de conflito de conceitos.

Parecer: Contribuição não aceita.

8- Análise do item VII, publicação dos calendários de temporadas:

A GOPE entende que a publicação dos calendários das temporadas já está disciplinada e tratada na Resolução ANAC N° 338, e são publicadas regularmente pela ANAC. Assim sendo, a GOPE entende que tal definição não é necessária.

Parecer: Contribuição não aceita.

9- Análise do item VIII, esclarecimentos sobre a expressão “Prorrogável por igual período”:

A GOPE esclarece que houve uma confusão entre os termos “temporada” e “6 meses” pelo contribuinte. Inicialmente se esclarece que as temporadas não duram seis meses, mas 7 meses (Verão) ou 5 meses (Inverno). As condições de acesso ao mercado deixaram de ser tratadas na Resolução, e serão posteriormente tratadas em norma específica.

Parecer: Contribuição aceita.

10- Análise do item IX, necessidade de prazo para manifestação:

Relativo artigo 10, parágrafo 2, que questiona como será caracterizada a falta de interesse das empresas brasileiras. As condições de acesso ao mercado deixaram de ser tratadas na Resolução, e serão posteriormente tratadas em norma específica.

Parecer: Contribuição aceita.

11- Análise do item X, necessidade de concessão de prazo para a declaração de capacidade:

A GOPE informa que os procedimentos e os prazos para estes itens serão estabelecidos em portaria da SAS, a ser publicada posteriormente. Esta mesma portaria também informará os procedimentos e os prazos para a declaração e publicação de capacidade e condições operacionais do aeroporto. Durante o processo de elaboração da Portaria as empresas aéreas e os administradores de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica serão consultados, debatendo inclusive os elementos que devem constar na declaração de capacidade a ser publicada. Deve-se esclarecer, entretanto, que o prazo deve ser equivalente em termos de calendário ao executado pelos aeroportos coordenados.

Parecer: Contribuição aceita.

12- Análise do item XI, noção de capacidade declarada:

A GOPE informa que atualmente, o DECEA em conjunto com o operador aeroportuário pode, na declaração de capacidade, declarar diferentes capacidades ao longo do dia, dada suas características operacionais. Entretanto, o nome capacidade declarada é o termo usado segundo as melhores práticas internacionais, referência nesses casos. Assim, para que não adotar conceito já adotado pela Agência, continuará a ser adotado o termo capacidade declarada.

Parecer: Contribuição não aceita.

13- Análise do item XII, Necessidade de alteração na terminologia “operador de aeródromo:

Esta Gerência entende que esta obrigação cabe a todos os operadores aeroportuários, independentemente do nível de saturação ou coordenação a que ele esteja submetido e entende que o termo deve ser modificado. Tal publicação é necessária para que todos os interessados saibam os recursos disponibilizados e como os mesmos estão sendo alocados. Este artigo atende a uma determinação do TCU, por meio do Acórdão Nº 2686/2011, para que os aeroportos divulguem as suas capacidades a fim de que as empresas possam observar e solicitar operações. O prazo foi fornecido porque alguns aeroportos ainda não possuem tais informações. Os aeroportos concessionários e os aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Administração Aeroportuária (INFRAERO) já possuem estes estudos de capacidade e entendemos que eles podem publicar em um prazo bem menor do que os outros aeroportos do País. Como exemplo, os aeroportos coordenados para as Olimpíadas já possuem esta declaração de capacidade. Parecer: Contribuição parcialmente aceita.

14- Análise do item XIII, necessidade de alteração do termo “poderá” para deverá, relacionado ao artigo 16:

A GOPE cita que a decisão de aplicação de tal item não pode ser impositiva porque o operador aeroportuário pode ter motivações para que não realize a retomada da infraestrutura alocada, pois pode existir motivos que justifiquem tal ato, sendo que a Agência pode ser acionada caso algum operador aéreo esteja sendo prejudicado ou que as ações estejam aplicadas a um operador aéreo somente. À GOPE cabe o papel de

acompanhar o processo de retomada de infraestrutura alocada, estabelecendo quais procedimentos deve ser realizado para tal fato, por meio da Portaria da SAS.

Parecer: Contribuição não aceita.

15- Análise do item XIV, necessidade de esclarecimento sobre o conceito de “regularidade” e índice de regularidade”:

A GOPE concorda com a sugestão de definição de tais termos para que todos os operadores de aeródromo adotem a mesma definição e aplicação de índice, adotando possivelmente a mesma base de dados para o cálculo dos valores destes índices. Os artigos que tratavam sobre este item foram retirados da Resolução, por entendermos que aeroporto e empresas podem se comprometer por meio de um Acordo de Nível de Serviço.

Parecer: Contribuição aceita.

16- Análise do item XV letra a), decolagem e pouso:

Relativo a questões temporais, a GOPE entende que realmente existem algumas orientações diversas dos horários que devem ser usados ao informar os horários de pouso e decolagem. As especificações de todas as informações, também conhecido como dicionário de metadados na área de informática que devem ser usadas pelos operadores aeroportuários devem constar na Portaria da SAS. Esta Gerência também concorda com a sugestão e vamos providenciar a correção para horário de calço e descalço neste item.

Parecer: Contribuição aceita.

17- Análise do item XV letra b), intervalos entre pousos e decolagens:

A GOPE concorda com a aplicação da flexibilização para alocação de infraestrutura de até 5 (cinco) minutos. Embora o cenário para isso possa não estar tão próximo, é recomendável prever que isso possa ocorrer e não seja necessária uma correção pontual na portaria da SAS.

Parecer: Contribuição aceita.

18- Análise do item XV letra c), sobre a métrica de pontualidade:

Esta Gerência entende que a mesma deve ser aplicada a aeroportos coordenados ou de interesse, dada a maior concorrência e necessidade de coordenação de infraestrutura. Como a minuta de resolução em debate abrange todos os aeroportos brasileiros, cuja maioria não necessita de coordenação, tal métrica não foi inserida na minuta em apreciação. Os artigos que tratavam sobre este item foram retirados da Resolução, por entendermos que aeroporto e empresas podem se comprometer por meio de um Acordo de Nível de Serviço.

Parecer: Contribuição parcialmente aceita.

19- Análise do item XV letra d), comentários relativos aos cancelamentos de voos regulares e inserção de voos extras sem HOTRAN em somente algumas ocasiões prejudicando a infraestrutura aeroportuária:

Esta Gerência entende que a mesma é realizada sob a ótica das normas e procedimentos vigentes. Por exemplo, a conceituação de voo extra sem HOTRAN não será mais considerada na resolução em debate, sendo entendida como um serviço aéreo regular também. A GOPE entende que tal prática poderá ser reduzida com a resolução em debate, no qual as empresas aéreas terão maior flexibilidade de coordenação de alocação de infraestrutura juntos aos administradores deste insumo operacional. Com relação a desconsideração, esta Gerência não entende que a citação do artigo considere tal fato como isenção para a empresa aérea. As isenções de penalização dos serviços aéreos regulares estão citadas no item 6.1 da IAC 1502 e no item 6.4 da IAC 1504. Deve ser lembrado também que a resolução em debate proporciona novos elementos de monitoramento e retirada da infraestrutura alocada se as empresas aéreas apresentarem comportamentos prejudiciais ao pleno uso da capacidade aeroportuária. Deve ser lembrado que a revisão das IAC 1502 e 1504 está prevista na Agenda Regulatória da ANAC 2017/2018.

Parecer: Contribuição não aceita.

20- Análise do item XVI, publicação de dados internos pelos aeroportos:

Quanto a divulgação dos voos que não alcançaram a métrica, a GOPE concorda com a sugestão e a definição sobre a aplicação de qual base de dados será usada para definição destas métricas será realizada em conjunto com os aeroportos, sendo proposta inicialmente o uso do banco de dados do Voo Regular Ativo (VRA). Tal disposição será elemento da Portaria da SAS que se encontra em elaboração.

Parecer: Contribuição aceita.

21- Análise do item XVII, sanções:

A GOPE informa que serão realizadas as correções relacionadas a identificação dos valores das colunas e da Unidade monetária. Sobre o exemplo de valores desproporcionais das multas para as empresas aéreas e para os operadores aeroportuários, esclarecemos que o item I do artigo 21 se refere a uma única etapa de voo e será multiplicada pela quantidade de voos não registrados, ou seja, o valor diário pode ser bem maior do que o valor aplicado a não publicação dos dados pelos aeroportos por dia. Apenas como exemplo, existem empresas aéreas com mais de 400 voos por dia e caso os mesmos não sejam registrados naquele dia, o valor total de multa será R\$ 240.000 no mínimo (valor 600 vezes maior que o valor aplicado ao aeroporto). Ressaltamos, entretanto, que, dadas as diversas contribuições recebidas sobre este assunto, o assunto foi revisado e propostos novos valores na versão da Resolução aprovada.

Parecer: Contribuição aceita.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente aceita.

Item n°	76
Contribuição n°	3378
Dados do Colaborador	
Nome:	VRG Linhas Aéreas S.A.
CPF	22463188820
Organização:	
E-mail:	acpmjarra@voegol.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	76
Logradouro	Praça Senador Salgado Filho, s/n, Aeroporto Santos Dumont,
Cidade	Rio de Janeiro
UF	RJ

COMPLEMENTO – enviado por correio eletrônico devido mensagem truncada

CONTRIBUIÇÕES DA VRG LINHAS AÉREAS S.A.

Texto Original: Art. 5º O registro da operação pretendida somente poderá ser efetuado na ANAC após prévio acordo do operador aéreo com os operadores de aeródromo envolvidos e com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado.

Texto Sugerido: Sem sugestão.

Justificativa: Solicitamos regulação específica sobre as regras, os padrões e os protocolos de como se darão os acordos prévios tendo em vista que a desregulação da matéria poderá autorizar os Operadores Aeroportuários e/ou o DECEA a definirem regras incompatíveis com a indústria ou em prazo inferior ao necessário, gerando insegurança jurídica e arbitrariedade.

Texto Original: Art. 5º.

(...)

§ 2º A oferta dos serviços aéreos regulares ao público geral depende do prévio registro das operações na ANAC, sendo admitida a oferta de serviços registrados em temporadas anteriores, que decorram da preferência de uso disposta no art. 17 desta Resolução.

Texto Sugerido: Art. 5º.

(...)

§ 2º A oferta dos serviços aéreos regulares ao público geral podem ser realizados com antecedência de 365 dias da data do voo, sendo admitida a oferta de serviços registrados em temporadas anteriores ou na temporada vigente.

Justificativa / Comentário: A venda de passagens aéreas não acompanham as temporadas de verão e inverno e são realizadas com prazo de antecedência de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias. Nesse sentido, não é possível o registro antecipado, junto à ANAC, de operações de voo que serão realizadas no período de 01 ano. Desse modo, sugerimos que a ANAC preveja a opção da venda antecipada de bilhetes tendo em vista que essa é uma prática de mercado e, na hipótese de não conseguirem as companhias a obtenção dos registros, elas terão obrigatoriamente de recomodar os seus passageiros nos termos da legislação vigente.

Texto Original: Art. 6º...

Parágrafo único. Caso o operador aéreo seja comunicado acerca de qualquer fator que impeça o início ou a continuidade das operações, deverá proceder à imediata atualização do registro.

Texto Sugerido: Art. 6º...

Parágrafo único. Caso o operador aéreo seja comunicado previamente acerca de qualquer fator que impeça o início ou a continuidade de qualquer operação, antes do início da temporada da qual essa operação faça parte, deverá ele proceder com a atualização do registro na maior brevidade de tempo possível, devendo

quaisquer outros casos serem reportados unicamente por meio do Boletim de Alteração de Voo (BAV) ou por documento que venha substituí-lo.

Justificativa / Comentário: A alteração imediata dos registros não é possível e não reflete o planejamento aéreo das empresas aéreas. Nesse sentido, sugerimos que o parágrafo único do artigo 6º seja alterado de modo que os voos alterados por circunstâncias alheias à vontade das companhias aéreas e dentro da temporada de voo, sejam reportados tão somente via BAV ou pelo que documento que vier a substituí-lo.

Texto Original: Art. 14...

§1º Toda e qualquer operação deve ser precedida de acordo de alocação de infraestrutura junto ao operador de aeródromo envolvido, independentemente da necessidade de registro na ANAC, salvo os casos de voos militares; voos humanitários, salvamento e resgate; voos alternados ou de retorno.

(...)

Texto Sugerido: Art. 14...

§1º Toda e qualquer operação deve ser precedida de acordo de alocação de infraestrutura junto ao operador de aeródromo envolvido, independentemente da necessidade de registro na ANAC, salvo os casos de voos militares; voos humanitários, salvamento e resgate; voos alternados, voos de serviço e voos de retorno.

Justificativa / Comentário: Existe distintos tipo de operações, aquelas objeto de planejamento devem ser precedidas de processo de autorização formal, contudo aquelas operações objeto de ajustes operacionais no âmbito tático –voos de serviço- devem ser somente coordenados com os aeroportos e DECEA e ter no seu plano de voo autorização formal para sua realização.

Texto Original: Art. 14.

(...)

§2º Consideram-se como horários de pouso e decolagem, para os fins da presente Resolução, os horários de chegada e partida do terminal, caracterizados pelo calço e descalço da aeronave, respectivamente.

Texto Sugerido: Sem sugestão

Justificativa / Comentário: Solicitamos informar na Resolução se os horários serão registrados no horário local ou então no horário UTC.

Texto Original: Art. 15. Além das capacidades referidas no art. 13 desta Resolução, o operador de aeródromo deve publicar e manter atualizadas:

(...)

Texto Sugerido: Art. 15. Além das capacidades referidas no art. 13 desta Resolução, o operador de aeródromo deve publicar e manter atualizados junto à ANAC:

(...)

Justificativa / Comentário: Solicitamos que a divulgação das informações por parte dos aeródromos seja realizada por intermédio do site da ANAC tendo em vista a necessidade de tornar a informação pública, acessível, centralizada e fiscalizável pelo mesmo órgão em um mesmo ambiente.

Texto Original:

Art. 16. O acordo para alocação de infraestrutura, mencionado no art. 14, § 1º, desta Resolução, deverá prever o prazo para registro e implementação dos serviços aéreos pactuados, cujo descumprimento poderá ensejar a retomada da infraestrutura alocada.

Art. 17. Ao final de cada temporada, os aeroportos poderão deixar de revalidar a preferência de uso da infraestrutura alocada a serviços regulares que não tiverem alcançado a devida regularidade, segundo métricas isonômicas e não discriminatórias, estabelecidas e publicadas antes da respectiva temporada.

§ 1º Os aeroportos devem publicar a lista de voos que não alcançaram a métrica e que não obtiveram a preferência de uso.

§ 2º A métrica de regularidade prevista no *caput* não será superior a 75% (setenta e cinco por cento).

Art. 18. Os prazos e a forma de comunicação do processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, bem como das publicações a serem realizadas pelo aeroporto dispostas neste capítulo serão estabelecidos em portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos.

Art. 19. Os acordos de nível de serviço celebrados entre operador de aeródromo e os operadores aéreos poderão prever multa pecuniária em caso de descumprimento das condições pactuadas.

Texto Sugerido: Sem sugestão

Justificativa / Comentário: Os temas tratados nos artigos 17 a 19 deverão ser melhor especificados no que tange as métricas a serem consideradas, as regras para definição de regularidade, instrumentos que serão utilizados, modo, período, bem como os responsáveis por cada ação. Será necessário definir também os princípios básicos que serão estabelecidos pela Portaria que regulamentará este tema antes da aprovação da Resolução em tela, principalmente no que tange ao modo como será considerado o BAV ou qualquer outro documento que venha a substituí-lo.

Texto Original: Art. 20. Serão aplicadas as seguintes multas, por temporada, em caso de:

I - Registro incompatível com a outorga recebida; 4000,00 5000,00 6000,00

II - Registro incompatível com requisitos técnico operacionais; 32000,00 40000,00 48000,00

III - Registro incompatível com a Autorização de Acesso a Mercado ou Autorização LAS 3200,00 4000,00 4800,00

IV - Registro incompatível com a alocação junto aos órgãos de infraestrutura; 8000,00 10000,00 12000,00

§ 1º Ao cálculo da pena será aplicado fator multiplicador constante do Anexo I nos casos em que os serviços tenham sido realizados.

§ 2º Nos casos em que a efetiva operação tenha se dado em desacordo com requisitos técnico operacionais e tenham colocado em risco a segurança de bens e pessoas, os fatores multiplicadores constantes do Anexo I desta Resolução serão multiplicados por 10 (dez).

Texto Sugerido: Art. 20. Serão aplicadas as seguintes multas, por temporada, em caso de:

I - Operação incompatível com a outorga recebida; 4000,00 5000,00 6000,00

II - Operação incompatível com a Autorização de Acesso a Mercado ou Autorização LAS 3200,00 4000,00 4800,00

Justificativa / Comentário: No Item I, é necessário esclarecer se a outorga refere-se ao voo específico ou ao CHETA da EA.

Com relação aos itens II e IV, sugerimos a sua exclusão tendo em vista que o registro não deve estar atrelado à inclusão na E.O de uma nova base ou equipamento. Assim como é hoje, o processo de autorização de voo não caminha em conjunto com o processo da especificação operativa, treinamentos e/ou processos de aeronavegabilidade. Além disso, o mero registro da operação não pode ser utilizado como mecanismo punitivo em desfavor das companhias aéreas, sendo necessária a ocorrência da operação em si.

Solicitamos ainda a exclusão dos parágrafos primeiro e segundo tendo em vista que os valores das multas e seus respectivos multiplicadores são incongruentes com a realidade econômica do setor aéreo. O custo de uma eventual sanção por um registro errado é incompatível com as receitas geradas e o porte do negócio em tela.

Por fim, multas por discrepâncias no registro (antes da operação) devem ser passíveis de correção com prazo estabelecido e mediante provocação prévia da ANAC.

Texto Original: Art. 22.:

(...)

I - Publicação para venda sem o devido registro ou em desacordo com o registro válido;

Texto Sugerido: Art. 22.:

(...)

I - Publicação para venda sem o devido registro ou em desacordo com o registro válido de acordo com a temporada vigente ou anterior;

Justificativa / Comentário: Adequação do texto tendo em vista as sugestões realizadas no artigo 5º, §2º da presente resolução.

Texto Original: Art. 25. É vedado o registro de novas operações por empresas inscritas no cadastro de dívida ativa ou corrente da União junto à ANAC.

Texto Sugerido: Supressão do mesmo.

Justificativa / Comentário: Além de estar em desacordo com as melhores práticas do mercado, a ANAC possui mecanismos de cobrar judicialmente as empresas aéreas com juros e correção monetária. Nesse sentido, vedar o registro de novas operações por qualquer companhia que se encontre em dívida ativa, constituiu sanção paralela, que não pode ser adotada pela ANAC.

Além disso, o sistema de recebimento da ANAC não registra os pagamentos tão logo sejam eles realizados, ou seja, pagamentos realizados no dia do vencimento dos mesmos, são computados somente alguns dias após pela agência, o que gera insegurança para as companhias aéreas.

Texto Original: Art. 28. Esta Resolução entra em vigor 30 dias após sua publicação.

Texto Sugerido: Art. 28. Esta Resolução entra em vigor 180 dias após sua publicação

Justificativa / Comentário: Considerando que as alterações previstas na norma alterarão o modo como as Companhias registram as suas operações, sugerimos que a resolução só entre em vigor 06 (seis) meses após a sua publicação.

Texto Original: Fatores multiplicadores de 100, 200 e 300 vezes constantes do Anexo I

Texto Sugerido: Redução em 100 (cem) vezes os fatores multiplicadores, ficando eles em 1, 2 e 3.

Justificativa / Comentário: Os fatores multiplicadores são desproporcionais para o negócio tutelado (transporte aéreo), deixando de possuir um propósito punitivo para terem um propósito expropriativo.

Sugestão de inclusão de tema: a Companhia entende que deverá ser tratado na nova Resolução como será realizada a inclusão das operações em código compartilhado (*codeshare*) no registro de voo. Atualmente o processo está vinculado ao HOTRAN, portanto, o novo processo (registro de voo) deverá ser de alguma forma mencionado na Resolução em tela.

Análise Contribuição

1. Análise Art. 5

O colaborador solicita regulamentação específica sobre os acordos prévios com os operadores aeroportuários e DECEA. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em Portaria da SAS, que será amplamente debatida com o mercado antes da publicação. Entretanto, a Portaria da SAS disporá das regras junto ao aeroporto, já que a ANAC não regula as atividades do DECEA. Parecer Contribuição Art. 5: Aceita.

2. Análise Art. 5 §2º

O colaborador sugere o estabelecimento de prazo de 365 dias para as vendas de passagens, seguindo padrão internacional. Entendemos razoável a sugestão. O parágrafo já está em processo de alteração a fim de possibilitar um entendimento que permita as vendas com a antecedência de 365 dias. Entendemos que a oferta dos serviços aéreos regulares depende do prévio registro das operações na ANAC, sendo admitida a oferta de serviços além das temporadas de referência trabalhadas.

Parecer Contribuição Art. 5 §2º: Aceita.

3. Análise Art. 6, parágrafo único:

O colaborador propõe a alteração do texto do parágrafo único a fim de retirar a obrigação da imediata atualização do registro de voos que foram impedidos de iniciar ou continuar as operações registradas. Sugere que tais voos deverão ser reportados unicamente por meio de BAV. O parágrafo único do Art. 6º prevê que a empresa deve atualizar o registro assim que for notificada sobre situações que alterem o que foi planejado. A proposta é que a empresa altere o quanto antes o que foi registrado a fim de evitar as operações de forma diferente daquilo que foi planejado. É evidente que nas situações operacionais não será possível alterar o registro, para o que existem outras ferramentas, entretanto não é razoável que se mantenha um registro pelo prazo de até 30 dias mesmo tendo conhecimento de que a execução dos voos não poderá ocorrer conforme planejado. Entendemos que “imediatamente” significa no dia útil seguinte.

Parecer Contribuição Art. 6 parágrafo único: Aceita.

4. Análise Art. 14 § 1º

O colaborador questiona que existem alguns tipos de operações, no âmbito tático, que deveriam ser dispensadas de registro junto à ANAC, dependendo apenas da coordenação com os aeroportos e com o DECEA. Sugere a inclusão de voos de serviço no parágrafo primeiro do artigo. A própria norma já prevê, em seu Art. 4º, inciso VI, que os voos de serviço (operacionais), instrução e experiência operados por empresas nacionais não necessitam de registro, mas devem ser declarados no BAV. O parágrafo primeiro do Art. 14 determina que os voos, independentemente da necessidade de registro na ANAC, deverão obter a infraestrutura necessária para a operação. Os voos operacionais e de reacomodação não podem ser incluídos no presente parágrafo, pois isso significaria isentá-los da necessária coordenação com os operadores aeroportuários.

Informamos que todos os serviços aéreos regulares e não regulares devem ser registrados o quanto antes de forma que a informação sobre voos registrados esteja atualizada na ANAC, sendo possibilitado a retirada de serviços não regulares dos procedimentos de Registro.

Parecer Contribuição Art. 14 §1º: Não Aceita.

5. Análise Art. 14 §2º

O colaborador solicita que seja informado o horário, se local ou UTC a ser utilizado. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em Portaria da SAS, que será amplamente divulgada e discutida com o mercado antes da publicação.

Parecer Contribuição Art. 14 §2º: Não aceita.

6. Análise Art. 15

O colaborador propõe que a ANAC seja responsável por receber e publicar as informações relativas às capacidades declaradas, voos alocados e disponibilidades para alocação dos aeroportos. A competência para declarar a capacidade, assim como apurar as disponibilidades e publicá-las é do operador aeroportuário. A própria norma prevê no Art. 23 as multas aplicáveis aos operadores aeroportuários em caso de descumprimento de suas obrigações. No caso, a ANAC também será uma cliente do dado, como toda e qualquer pessoa envolvida. A diferença é que a ANAC fará a fiscalização sobre a correta divulgação do dado. Assim, o responsável é, e deve ser, sempre o aeroporto, da mesma forma que a empresa aérea é a interessada na venda de seus bilhetes.

Parecer Contribuição Art. 15: Não Aceita.

7. Análise Art. 16 a 19

O colaborador sugere que sejam estabelecidas as métricas e procedimentos a serem utilizados a fim de apuração de regularidade. Os artigos que tratavam sobre este item foram retirados da Resolução, por entendermos que aeroporto e empresas podem se comprometer por meio de um Acordo de Nível de Serviço.
Parecer Contribuição Art. 15: Aceita.

8. Análise Art. 20/22

O colaborador sugere alterações no capítulo referente às sanções. Refere-se à autorização dada no diário oficial para a empresa prestar determinado serviço – regular ou não regular, carga ou misto, doméstico ou internacional – e num determinado voo, ultrapassar o escopo daquilo que foi designada. Obviamente, tal outorga está vinculada ao CHETA, mas é no voo que se transverte o que foi autorizado, ou seja, diverge-se o dever ser do ser.

Parecer Contribuição Art. 20/22: Não Aceita.

9. Análise Art. 25

O colaborador propõe a exclusão do artigo, que trata da vedação de novos registros para empresas inscritas em dívida corrente ou ativa. A previsão de vedação de registro por inscrição em dívida Ativa foi excluída da versão final desta Resolução.

Parecer Contribuição Art. 25: Aceita.

10. Análise Art. 28

O colaborador propõe maior prazo para a entrada em vigor da norma. A sugestão foi considerada no planejamento de transição.

Parecer Contribuição Art. 28: Aceita.

11. Análise Anexo da norma

O colaborador propõe reduzir os fatores multiplicadores de multas. Os valores de sanções foram revisados.

Parecer Contribuição Anexo Norma: Aceita.

12. Análise Code-share:

O colaborador questiona a inclusão do assunto “codeshare” na norma. Este normativo não se aplica a alterar ou regulamentar o registro do codeshare. Apenas o faz pelo código compartilhado dar à empresa marketing o direito de venda de algo registrado, tal qual ao operador.

Parecer Contribuição Art. 15: Não Aceita.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente aceita

Item n°	77
Contribuição n°	3379
Dados do Colaborador	
Nome:	MASAMITSU FERRAZ UEOKA
CPF	8692667722
Organização:	
E-mail:	ferrazmfu@cgna.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	77
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição complementada por correio eletrônico devido mensagem truncada	
<p>Face à implementação das novas regras para o processo de registro de serviço aéreos elaboradas pela Agência de Aviação Civil e todas as implicações sistêmicas que delas derivarão, faz-se necessário, no sentido de colaborar com o processo, explicitar pontos que suscitaram dúvidas, além de efetuar proposições que possam auxiliar na estruturação de um processo melhor, em função das influências diretas que alguns itens constantes da minuta da nova norma possuem sobre o Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM).</p> <p>Outrossim, em função das diversas variáveis que a minuta contempla, bem como as revogações de algumas publicações constantes de seu artigo 28, que podem resultar em impactos em outros seguimentos relacionados ao SISCEAB (Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro) e seus usuários, este documento não possui a pretensão de esgotar todas as possibilidades de óbices existentes e aprimoramentos necessários, trazendo apenas as questões mais relevantes percebidas até o momento. Nesse sentido, cumpre ressaltar a importância da manutenção da análise da nova norma pela ANAC, sobretudo em relação às normas que serão revogadas, a fim de que se possa garantir que sua efetivação seja coberta de êxito, com plena qualidade e eficiência, como é tradição das ações da referida Agência.</p> <p>1 - DAS DEFINIÇÕES</p> <p>Com a revogação das publicações constantes do artigo 28, diversas conceituações e definições deixam de ser contempladas, o que pode, em algum momento, comprometer o entendimento de alguns procedimentos como, por exemplo, o Voo Extra.</p> <p>A definição de HOTRAN anterior à minuta dizia: “é o documento que formaliza as concessões para a exploração de linhas aéreas regulares internacionais e domésticas de passageiros e/ou carga e da Rede Postal pelas empresas de transporte aéreo, com os respectivos horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos” foi alterada para “etapa de voo com registro válido na ANAC”, essa alteração traz impacto direto nos processos de efetivação dos Planos de Voo Repetitivos (RPL), que eram todos baseados no conceito anterior e também na listagem de voos regulares divulgada pela ANAC através da tabela 1.5 de sua página eletrônica. A efetivação correta dos RPL, além de trazer celeridade aos processos de autorização dos planos, auxilia as empresas nos seus processos operacionais. A fim de manter essas condições, alterações nos textos das publicações do DECEA poderão ser feitas para melhor adequação a essa nova norma.</p> <p>Outra questão importante, ainda dentro do tema definições e conceituações, é que persiste com a nova norma a ausência de especificação da configuração da REGULARIDADE. Esse conceito, que antes já possuía grande importância, agora, com o advento da transformação de todas as etapas de voo com registro em HOTRAN, tornou-se fundamental, a fim de que se possam discriminar, com exatidão, os voos que são regulares dos demais.</p> <p>Deve-se evidenciar que o texto do artigo 17 que diz: “...revalidar a preferência de uso da infraestrutura alocada a serviços regulares que não tiverem alcançado a regularidade...”, sem a especificação do que configura regularidade, a aplicação do referido artigo fica dificultada. Na resolução nº 338, de 22 de julho</p>	

de 2014, existe item semelhante no parágrafo único do artigo 27 que diz que :”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”, o que, nesse caso é factível, pois a constituição de uma série de slot é devidamente quantificada nessa resolução, “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, na mesma hora ou com variação de até 15 (quinze) minutos entre os horários alocados.”

Por tudo que foi exposto, faz necessário que algumas definições sejam mantidas na norma brasileira, mesmo que estas já existam em normas estrangeiras, situação que já ocorre em algumas definições constantes do artigo 2 da minuta. Sugere-se que seja mantida definição de VOO EXTRA e adicionada uma conceituação para caracterização de regularidade.

2- HOTRAN X REGISTRO (RPL)

No item anterior foi mencionada a importância da conceituação de HOTRAN para a elaboração dos RPL. A partir desse conceito os RPL são feitos, baseados também em critérios específicos elencados em normas do DECEA. Figuram como as duas publicações principais versando sobre esse tema as destacadas baixando: “AIP BRASIL ENR 1-10-2

1.4 PLANO DE VÔO REPETITIVO

1.4.1 Os RPL somente serão utilizados para vôos regulares (passageiro, cargueiro e rede postal), charters e fretamentos, que se realizem, pelo menos, uma vez por semana, perfazendo um total de, no mínimo, 10 (dez) vôos e quando houver previsão para uma utilização mínima de 2 (dois) meses.

1.4.1.1 Aplicam-se os RPL a todos os voos sujeito a HOTRAN. Será obrigatório o preenchimento do formulário de RPL para todo voo regular autorizado por meio de HOTRAN”

“ICA 100-11 PLANO DE VOO

4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O FORMULÁRIO DE PLANO DE VOO REPETITIVO 4.1 CRITÉRIOS DE APLICAÇÃO

4.1.1 O RPL é o Plano de Voo apresentado pelo explorador, para retenção e uso repetitivo pelos órgãos ATS, relativo a uma série de voos regulares, charters, fretamentos e da rede postal, autorizados pela ANAC, que se realizam, frequentemente, com idênticas características básicas.

4.1.2 Os RPL somente serão utilizados para voos regulares, charters, fretamentos e da rede postal que se realizem, pelo menos, uma vez por semana, perfazendo um total de, no mínimo, 10 (dez) voos, e quando houver previsão para uma utilização mínima de 2 (dois) meses.

4.1.3 Aplicam-se os RPL somente aos voos IFR e a todos os voos sujeitos a HOTRAN. Será obrigatório o preenchimento do formulário de RPL, para todo voo regular autorizado por meio de HOTRAN.

4.1.4 Considera-se requisito básico de utilização que os dados dos RPL tenham um alto grau de estabilidade, de modo que as mudanças, que porventura ocorram, possam ser facilmente executadas.”

Com o advento da nova norma, as legislações sob a responsabilidade do DECEA podem ser adequadas para atender as novas conceituações presentes na minuta em questão, por exemplo, com a supressão do item 1.4.1 (ENR 1.10-3) AIP BRASIL e 4.1.3 da ICA 100-11, destacados em negrito, e também com ajustes em terminologias em outros artigos ao longo dessas normas. Mas ainda assim persistirá a necessidade da distinção dos voos regulares, que tem regularidade, daqueles não são regulares, seja em função da própria aplicação da norma prevista na minuta, conforme já mencionado no item 1, mas também para propiciar melhor condição de referência da quantificação da malha aérea existente de fato. Isto posto, sugere-se que os registros, quando efetivados, possam contemplar a identificação do tipo de operação a que se referem, de acordo com aqueles discriminados no artigo 4 da minuta em questão, podendo cada tipo possuir um código de identificação, por exemplo: R- regular, N – não regular, L – Ligação Aérea Sistemática e assim por diante.

Outro ponto a se destacar possui relação com a IAC 202-1001, – NORMAS PARA A SOLICITAÇÃO DE LAS, que será revogada conforme artigo 28, especificamente os itens 3.6 e 4.3:

“3.6 Na operação das LAS não poderá se valer do Plano de Vôo Repetitivo, devido a sua incompatibilidade com o sistema de cobrança de tarifa unificada.”

“4.3 Serão permitidas, no máximo, 15 (quinze) frequências semanais de LAS por empresa de Táxi Aéreo, além desta quantidade, a empresa só poderá operar como empresa de transporte aéreo regular.”

Observa-se que com a nova norma a LAS passa a ser um dos tipos de operação sujeito ao registro, configurando-se em um HOTRAN e possibilitando um RPL, os ajustes nas normas do DECEA solucionarão este óbice, porém a falta de referência na minuta a qualquer limite de número de frequências semanais de LAS por empresa de Táxi Aéreo conduz ao entendimento de que este limite não mais existirá.

3- DA NUMERAÇÃO DOS VOOS

A ocorrência de similaridade dos números de voos é um tipo de situação que pode desencadear uma degradação do nível de segurança operacional. Com a revogação da IAC 1223, onde estavam relatadas as regras para a numeração, não haverá qualquer parâmetro para a atribuição dos números entre as empresas, o que ocasionará maior incidência desse tipo de situação.

Isto posto, sugere-se que seja mantido algum texto correlato ao já existente na norma citada.

“IAC 1223 – Normas para Confecção e Aprovação de Horário de Transporte - HOTRAN

“CAPÍTULO 4 - NUMERAÇÃO DOS VÔOS

“4.1 – A numeração dos vôos será composta de 04 (quatro) algarismos, precedidos da sigla oficial da empresa.

4.2 – O vôo de IDA terá a numeração par.

4.3 – O vôo de VOLTA terá a numeração impar.

4.4 – Na ocorrência de vôos somente de IDA ou somente de VOLTA ou VÔO REDONDO, a numeração poderá ser par ou impar.

4.5 – Os vôos servindo às mesmas localidades, no mesmo itinerário, em horários e frequências diferentes, deverão ter numeração diferenciada e constar do mesmo HOTRAN, salvo motivo de força maior, devidamente comprovado e aceito pelo Departamento de Aviação Civil.

4.6 – Os vôos servindo às mesmas localidades, no mesmo itinerário e horários, deverão ter numeração única, mesmo se efetuados em dias diferentes.

4.7 – A numeração dos vôos das empresas de brasileiras de transporte aéreo regular obedecerá a seguinte classificação:

a) VÔOS DAS LINHAS AÉREAS DOMÉSTICAS: 1000 a 6999

b) VÔOS DAS LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS: 7000 a 8999

4.10 – Fica facultado às empresas, a utilização de números no intervalo de 9000 a 9999, para registro de operações de vôos não-regulares, inclusive para os vôos extras operados na condição de reforço de vôos previstos em HOTRAN.”

4- DOS PROCEDIMENTO DOS VOOS EXTRAS

Com o cancelamento da IAC 1224 não haverá mais qualquer definição para os procedimentos para os voos extras.

Na fase tática do ATFM, a necessidade de alocação de voos extras para atender situações não previstas é uma realidade, em função dos problemas operacionais que ocorrem diariamente. Todas as ações que normatizam o processo de autorização desses voos são calcadas na norma citada. A fim de que tais processos não sofram qualquer problema de solução de continuidade, sugere-se a manutenção de um texto similar ao constante da publicação citada:

“IAC 1224 – Normas para Alteração em Voos Regulares e Realização de Voos Não regulares

“3.1 – A realização de vôo extra doméstico, quando em reforço de vôo previsto em HOTRAN, não depende de autorização prévia do Departamento de Aviação Civil (DAC), salvo nos casos em que a infra-estrutura aeronáutica assim o recomendar.

3.2 – A realização de voo extra, envolvendo ligação de localidades não servidas por linha aérea regular, somente poderá ser efetuada após autorização específica, emitida pelo Subdepartamento de Planejamento (SPL), mediante solicitação da empresa.

3.3 – É vedado nos voos de fretamento, utilizar os serviços com a finalidade de comercializar bilhetes de passagens.

3.4 – A critério do Departamento de Aviação Civil (DAC) poderá ser solicitado à empresa operadora, a cópia do contrato de fretamento de passageiros.

3.5 – Pousos Extras em voos regulares domésticos, poderão ser realizados, para acomodar o próprio tráfego, em face da inclusão de escala, desde que o pouso efetuado não desvie significativamente o itinerário previsto.

3.6 – Os voos de serviços, retorno, instrução, experiência, cargueiro (doméstico não regular) e fretamento poderão ser realizados, sem autorização prévia do Departamento de Aviação Civil (DAC), para atender programações específicas, respeitadas as recomendações da infra-estrutura aeronáutica.”

5- DO HORÁRIO UTILIZADO

Na minuta não há qualquer referência ao horário a ser utilizado nos registros. Qual será a referência a ser utilizada? Será a hora legal de Brasília – DF ou horário UTC?

6 – DA PONTUALIDADE

Muito embora a minuta trate do conceito de aferição da regularidade, não existe qualquer informação acerca da pontualidade. Os parâmetros para pontualidade serão os mesmo previstos na IAC 1502 (Cálculo dos Índices de Regularidade, de Pontualidade e de Eficiência Operacional)? Haverá controle de pontualidade?

Análise Contribuição

1. Análise Item Definições

O colaborador questiona a exclusão do conceito de “voos extras” e o impacto na alteração da definição do HOTRAN nos processos de efetivação dos Planos de Voos Repetitivos (RPL). Questiona ainda o estabelecimento de parâmetros para medir a regularidade. É necessário, antes de mais nada, entender o contexto do voo extra na norma atual. O Departamento de Aviação Civil autorizava que as empresas explorassem as rotas domésticas em determinado número de frequências. Assim sendo, se a empresa necessitasse fazer, naquela semana, um voo adicional numa rota que já operava, era dispensada da autorização do DAC. Se o voo fosse numa rota em que ela não operava, era necessário requerer-se ao DAC. Sob este cenário, existe o e o “Voo extra sem HOTRAN”. Ambos são classificados como voos não regulares, pois tais voos não eram inseridos em HOTRAN. Apesar de vigorar até hoje este entendimento, esta prática está em desacordo com os preceitos da ICAO.

O conceito de “voo extra” está ligado à um excesso de demanda identificado pela empresa, não à sua natureza. No marco legal atual, um voo é considerado “extra” quando é necessária uma nova operação em uma rota já operada em HOTRAN, entretanto, para todos os efeitos a natureza desse voo deveria ser voo regular. Na proposta de norma um voo é tratado apenas pela sua natureza. Dessa forma, se o voo for ofertado para venda ao público e operado de acordo com uma programação previamente publicada, é um voo regular, ainda que seja um único voo. Assim sendo, para solicitar um voo extra basta a empresa registrar a nova operação necessária. Quanto ao RPL, é nosso entendimento que está mais ligado a repetição do voo, e menos se tal voo é regular ou não regular, já que é possível voos regulares repetidos. Entretanto tal conceito deve ser estudado pelo DECEA.

Parecer Contribuição Item Definições: Não Aceita.

2. Análise Item HOTRAN x REGISTRO (RPL)

O colaborador destaca a importância da conceituação de HOTRAN para o RPL, citando exemplos da norma do DECEA e sua vinculação ao HOTRAN. Destaca a importância de ter conhecimento da regularidade dos

voos para fins de cadastramento dos RPL. Já foi observado o problema da definição de HOTRAN constante na norma, e será proposta sua alteração. No sistema para o registro das operações, que está em processo de elaboração, é previsto que as empresas indicarão o prazo de operação dos voos, o que permitirá observar a sua repetitividade, assim como o tipo de serviço a ser prestado (regular, não regular ou operacional).

Quanto às operações de LAS, entendemos que de fato não haverá a limitação na quantidade de operações, a limitação será apenas relativa às localidades aonde poderão ser operadas.

Parecer Contribuição Item HOTRAN x REGISTRO (RPL): Não Aceita.

3. Análise Item da Numeração dos Voos

O colaborador questiona a desregulação da numeração de voos e afirma que haverá degradação no nível de segurança devido a similaridades dos números utilizados.

Resposta: a identificação dos voos conterà, além da numeração, o código indicador da empresa, o que impedirá a coincidência das identificações. Se ainda assim houver problemas, o operador de infraestrutura aeronáutica poderá solicitar a mudança da numeração de voos operados em rotas ou horários coincidentes.

Parecer Contribuição Item Numeração dos Voos: Aceita.

4. Análise Item dos procedimentos dos voos extras

O colaborador sugere incluir na norma procedimentos relativos à aprovação de voos extras. O conceito de “voo extra” está ligado à frequência de uma operação, não à sua natureza. No marco legal atual, um voo é considerado “extra” quando é necessária uma nova operação em uma rota já operada em HOTRAN, entretanto, para todos os efeitos a natureza desse voo é de voo regular. Na proposta de norma um voo é tratado apenas pela sua natureza. Dessa forma, se o voo for ofertado para venda ao público e operado de acordo com uma programação previamente publicada, é um voo regular, ainda que seja um único voo. Dessa forma, para solicitar um voo extra basta a empresa registrar a nova operação necessária.

Por outro lado, identificamos um uso inadequado dos voos extra com os cancelamentos de voos regulares e um novo voo extra substituindo-o, e tal fato proporciona que a empresa tenha uma alta pontualidade – artificial. Outro ponto são os voos reiterados tidos por “alternados sem traslado operacional”. Assim sendo, entendemos que o que deve vigorar é a fidedignidade da operação frente ao planejado. A ANAC, entretanto, não pretende ser uma barreira. Assim sendo, o novo sistema será flexível o suficiente para que se registre voos de última hora.

Parecer Contribuição Item dos procedimentos dos voos extras: Não Aceita.

5. Análise do horário utilizado

O colaborador questiona qual o horário (local ou UTC) será utilizado. A definição e detalhamento dos procedimentos para o registro serão estabelecidos em Portaria da SAS, que será amplamente divulgada e discutida com o mercado antes da publicação.

Parecer Contribuição Item Horário Utilizado: Aceita.

6. Da Pontualidade

O colaborador questiona se haverá o controle de pontualidade na norma? para os fins de aferição de regularidade, prevista no Art. 17 não será considerada a pontualidade. Por outro lado, nada impede que nos Acordos de Nível de Serviço, a serem firmados entre os operadores aéreos e os operadores de infraestrutura aeroportuária, seja prevista a pontualidade, podendo, inclusive, haver o estabelecimento de multas pecuniárias pelo descumprimento. Da mesma forma, a pontualidade continuará a ser exigida para o cumprimento de outras normas no âmbito da Agência.

Parecer Contribuição Item Pontualidade: Não Aceita.

Parecer sobre a Contribuição

Parcialmente Aceita

Item n°	78
Contribuição n°	3380
Dados do Colaborador	
Nome:	MASAMITSU FERRAZ UEOKA
CPF	8692667722
Organização:	
E-mail:	ferrazmfu@cgna.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	78
Logradouro	
Cidade	
UF	
Contribuição	
<p>Face à implementação das novas regras para o processo de registro de serviço aéreos elaboradas pela Agência de Aviação Civil e todas as implicações sistêmicas que delas derivarão, faz-se necessário, no sentido de colaborar com o processo, explicitar pontos que suscitaram dúvidas, além de efetuar proposições que possam auxiliar na estruturação de um processo melhor, em função das influências diretas que alguns itens constantes da minuta da nova norma possuem sobre o Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM). Outrossim, em função das diversas variáveis que a minuta contempla, bem como as revogações de algumas publicações constantes de seu artigo 28, que podem resultar em impactos em outros seguimentos relacionados ao SISCEAB (Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro) e seus usuários, este documento não possui a pretensão de esgotar todas as possibilidades de óbices existentes e aprimoramentos necessários, trazendo apenas as questões mais relevantes percebidas até o momento. Nesse sentido, cumpre ressaltar a importância da manutenção da análise da nova norma pela ANAC, sobretudo em relação às normas que serão revogadas, a fim de que se possa garantir que sua efetivação seja coberta de êxito, com plena qualidade e eficiência, como é tradição das ações da referida Agência.</p> <p>1 - DAS DEFINIÇÕES</p> <p>Com a revogação das publicações constantes do artigo 28, diversas conceituações e definições deixam de ser contempladas, o que pode, em algum momento, comprometer o entendimento de alguns procedimentos como, por exemplo, o Voo Extra.</p> <p>A definição de HOTRAN anterior à minuta dizia: “é o documento que formaliza as concessões para a exploração de linhas aéreas regulares internacionais e domésticas de passageiros e/ou carga e da Rede Postal pelas empresas de transporte aéreo, com os respectivos horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos” foi alterada para “etapa de voo com registro válido na ANAC”, essa alteração traz impacto direto nos processos de efetivação dos Planos de Voo Repetitivos (RPL), que eram todos baseados no conceito anterior e também na listagem de voos regulares divulgada pela ANAC através da tabela 1.5 de sua página eletrônica. A efetivação correta dos RPL, além de trazer celeridade aos processos de autorização dos planos, auxilia as empresas nos seus processos operacionais. A fim de manter essas condições, alterações nos textos das publicações do DECEA poderão ser feitas para melhor adequação a essa nova norma.</p> <p>Outra questão importante, ainda dentro do tema definições e conceituações, é que persiste com a nova norma a ausência de especificação da configuração da REGULARIDADE. Esse conceito, que antes já possuía grande importância, agora, com o advento da transformação de todas as etapas de voo com registro em HOTRAN, tornou-se fundamental, a fim de que se possam discriminar, com exatidão, os voos que são regulares dos demais.</p> <p>Deve-se evidenciar que o texto do artigo 17 que diz: “...revalidar a preferência de uso da infraestrutura alocada a serviços regulares que não tiverem alcançado a regularidade...”, sem a especificação do que configura regularidade, a aplicação do referido artigo fica dificultada. Na resolução nº 338, de 22 de julho</p>	

de 2014, existe item semelhante no parágrafo único do artigo 27 que diz que :”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”, o que, nesse caso é factível, pois a constituição de uma série de slot é devidamente quantificada nessa resolução, “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, na mesma hora ou com variação de até 15 (quinze) minutos entre os horários alocados.”

Por tudo que foi exposto, faz necessário que algumas definições sejam mantidas na norma brasileira, mesmo que estas já existam em normas estrangeiras, situação que já ocorre em algumas definições constantes do artigo 2 da minuta. Sugere-se que seja mantida definição de VOO EXTRA e adicionada uma conceituação para caracterização de regularidade.

2- HOTRAN X REGISTRO (RPL)

No item anterior foi mencionada a importância da conceituação de HOTRAN para a elaboração dos RPL. A partir desse conceito os RPL são feitos, baseados também em critérios específicos elencados em normas do DECEA. Figuram como as duas publicações principais versando sobre esse tema as destacadas baixando: “AIP BRASIL ENR 1-10-2

1.4 PLANO DE VÔO REPETITIVO

1.4.1 Os RPL somente serão utilizados para vôos regulares (passageiro, cargueiro e rede postal), charters e fretamentos, que se realizem, pelo menos, uma vez por semana, perfazendo um total de, no mínimo, 10 (dez) vôos e quando houver previsão para uma utilização mínima de 2 (dois) meses.

1.4.1.1 Aplicam-se os RPL a todos os voos sujeito a HOTRAN. Será obrigatório o preenchimento do formulário de RPL para todo voo regular autorizado por meio de HOTRAN”

“ICA 100-11 PLANO DE VOO

4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O FORMULÁRIO DE PLANO DE VOO REPETITIVO 4.1 CRITÉRIOS DE APLICAÇÃO

4.1.1 O RPL é o Plano de Voo apresentado pelo explorador, para retenção e uso repetitivo pelos órgãos ATS, relativo a uma série de voos regulares, charters, fretamentos e da rede postal, autorizados pela ANAC, que se realizam, frequentemente, com idênticas características básicas.

4.1.2 Os RPL somente serão utilizados para voos regulares, charters, fretamentos e da rede postal que se realizem, pelo menos, uma vez por semana, perfazendo um total de, no mínimo, 10 (dez) voos, e quando houver previsão para uma utilização mínima de 2 (dois) meses.

4.1.3 Aplicam-se os RPL somente aos voos IFR e a todos os voos sujeitos a HOTRAN. Será obrigatório o preenchimento do formulário de RPL, para todo voo regular autorizado por meio de HOTRAN.

4.1.4 Considera-se requisito básico de utilização que os dados dos RPL tenham um alto grau de estabilidade, de modo que as mudanças, que porventura ocorram, possam ser facilmente executadas.”

Com o advento da nova norma, as legislações sob a responsabilidade do DECEA podem ser adequadas para atender as novas conceituações presentes na minuta em questão, por exemplo, com a supressão do item 1.4.1 (ENR 1.10-3) AIP BRASIL e 4.1.3 da ICA 100-11, destacados em negrito, e também com ajustes em terminologias em outros artigos ao longo dessas normas. Mas ainda assim persistirá a necessidade da distinção dos voos regulares, que tem regularidade, daqueles não são regulares, seja em função da própria aplicação da norma prevista na minuta, conforme já mencionado no item 1, mas também para propiciar melhor condição de referência da quantificação da malha aérea existente de fato. Isto posto, sugere-se que os registros, quando efetivados, possam contemplar a identificação do tipo de operação a que se referem, de acordo com aqueles discriminados no artigo 4 da minuta em questão, podendo cada tipo possuir um código de identificação, por exemplo: R- regular, N – não regular, L – Ligação Aérea Sistemática e assim por diante. Outro ponto a se destacar possui relação com a IAC 202-1001, – NORMAS PARA A SOLICITAÇÃO DE LAS, que será revogada conforme artigo 28, especificamente os itens 3.6 e 4.3:

“3.6 Na operação das LAS não poderá se valer do Plano de Vôo Repetitivo, devido a sua incompatibilidade com o sistema de cobrança de tarifa unificada.”

“4.3 Serão permitidas, no máximo, 15 (quinze) frequências semanais de LAS por empresa de Táxi Aéreo, além desta quantidade, a empresa só poderá operar como empresa de transporte aéreo regular.”

Observa-se que com a nova norma a LAS passa a ser um dos tipos de operação sujeito ao registro, configurando-se em um HOTRAN e possibilitando um RPL, os ajustes nas normas do DECEA solucionarão este óbice, porém a falta de referência na minuta a qualquer limite de número de frequências semanais de LAS por empresa de Táxi Aéreo conduz ao entendimento de que este limite não mais existirá.

3- DA NUMERAÇÃO DOS VOOS

A ocorrência de similaridade dos números de voos é um tipo de situação que pode desencadear uma degradação do nível de segurança operacional. Com a revogação da IAC 1223, onde estavam relatadas as regras para a numeração, não haverá qualquer parâmetro para a atribuição dos números entre as empresas, o que ocasionará maior incidência desse tipo de situação.

Isto posto, sugere-se que seja mantido algum texto correlato ao já existente na norma citada.

“IAC 1223 – Normas para Confecção e Aprovação de Horário de Transporte - HOTRAN

“CAPÍTULO 4 - NUMERAÇÃO DOS VÔOS

“4.1 – A numeração dos vôos será composta de 04 (quatro) algarismos, precedidos da sigla oficial da empresa.

4.2 – O vôo de IDA terá a numeração par.

4.3 – O vôo de VOLTA terá a numeração ímpar.

4.4 – Na ocorrência de vôos somente de IDA ou somente de VOLTA ou VÔO REDONDO, a numeração poderá ser par ou ímpar.

4.5 – Os vôos servindo às mesmas localidades, no mesmo itinerário, em horários e frequências diferentes, deverão ter numeração diferenciada e constar do mesmo HOTRAN, salvo motivo de força maior, devidamente comprovado e aceito pelo Departamento de Aviação Civil.

4.6 – Os vôos servindo às mesmas localidades, no mesmo itinerário e horários, deverão ter numeração única, mesmo se efetuados em dias diferentes.

4.7 – A numeração dos vôos das empresas de brasileiras de transporte aéreo regular obedecerá a seguinte classificação:

a) VÔOS DAS LINHAS AÉREAS DOMÉSTICAS: 1000 a 6999

b) VÔOS DAS LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS: 7000 a 8999

4.10 – Fica facultado às empresas, a utilização de números no intervalo de 9000 a 9999, para registro de operações de vôos não- regulares, inclusive para os vôos extras operados na condição de reforço de vôos previstos em HOTRAN.”

4- DOS PROCEDIMENTO DOS VOOS EXTRAS

Com o cancelamento da IAC 1224 não haverá mais qualquer definição para os procedimentos para os voos extras.

Na fase tática do ATFM, a necessidade de alocação de voos extras para atender situações não previstas é uma realidade, em função dos problemas operacionais que ocorrem diariamente. Todas as ações que normatizam o processo de autorização desses voos são calcadas na norma citada. A fim de que tais processos não sofram qualquer problema de solução de continuidade, sugere-se a manutenção de um texto similar ao constante da publicação citada:

“IAC 1224 – Normas para Alteração em Voos Regulares e Realização de Voos Não regulares

“3.1 – A realização de vôo extra doméstico, quando em reforço de vôo previsto em HOTRAN, não depende de autorização prévia do Departamento de Aviação Civil (DAC), salvo nos casos em que a infra-estrutura aeronáutica assim o recomendar.

3.2 – A realização de vôo extra, envolvendo ligação de localidades não servidas por linha aérea regular, somente poderá ser efetuada após autorização específica, emitida pelo Subdepartamento de Planejamento (SPL), mediante solicitação da empresa.

3.3 – É vedado nos vôos de fretamento, utilizar os serviços com a finalidade de comercializar bilhetes de passagens.

3.4 – A critério do Departamento de Aviação Civil (DAC) poderá ser solicitado à empresa operadora, a cópia do contrato de fretamento de passageiros.

3.5 – Pousos Extras em vôos regulares domésticos, poderão ser realizados, para acomodar o próprio tráfego, em face da inclusão de escala, desde que o pouso efetuado não desvie significativamente o itinerário previsto.

3.6 – Os vôos de serviços, retorno, instrução, experiência, cargueiro (doméstico não regular) e fretamento poderão ser realizados, sem autorização prévia do Departamento de Aviação Civil (DAC), para atender programações específicas, respeitadas as recomendações da infra-estrutura aeronáutica.”

5- DO HORÁRIO UTILIZADO

Na minuta não há qualquer referência ao horário a ser utilizado nos registros. Qual será a referência a ser utilizada? Será a hora legal de Brasília – DF ou horário UTC?

6 – DA PONTUALIDADE

Muito embora a minuta trate do conceito de aferição da regularidade, não existe qualquer informação acerca da pontualidade. Os parâmetros para pontualidade serão os mesmo previstos na IAC 1502 (Cálculo dos Índices de Regularidade, de Pontualidade e de Eficiência Operacional)? Haverá controle de pontualidade?

Complemento
Análise Contribuição
Repetição da contribuição nº 3379
Parecer sobre a Contribuição
Parcialmente Aceita.