

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	1		
Contribuição nº	3523		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	15/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	EDNEI RAMTHUM DO AMARAL		
CPF	72294868153		
Organização	Pessoa física		
E-mail	ednei.amaral@anac.gov.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso I		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
Deve ser esclarecido se é intenção da ANAC considerar "táxi aéreo" como "operador aéreo" ou como "empresa aérea".			
Justificativa da Contribuição			
Na justificativa da audiência pública, tem-se "Operador aéreo: ente da cadeia do transporte aéreo responsável por serviços aéreos privados ou por serviços aéreos especializados ou taxi aéreo, prestados por meio da própria companhia e de seus prepostos;". Porém, na minuta de resolução, "táxi aéreo" não está incluído como "operador aéreo", subentendendo-se que um operador de táxi aéreo se enquadra como "empresa aérea". De forma a evitar dúvidas com relação à real intenção da ANAC, solicito que seja esclarecido esse ponto.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que o propósito do item foi dispor sobre a situação de sociedades empresárias com outorga para exploração de transporte aéreo público não regular na modalidade táxi aéreo que possuem autorização para realizar Ligação Aérea Sistemática - LAS. A prestação do serviço aéreo na modalidade táxi aéreo utiliza a infraestrutura aeroportuária de modo diferente do serviço aéreo regular. No processo de coordenação de aeroportos, é previsto que os slots destinados ao serviço de taxi aéreo sejam alocados pelo mesmo procedimento aplicado aos serviços aéreos privado e público especializado que não exigem alocação de slots em temporadas de coordenação. Desse modo deliberamos por não dispor sobre esse assunto por meio de definição. Não obstante, entendemos que essa questão está adequadamente equacionada com as alterações introduzidas à Resolução e a flexibilidade de parametrização prevista à declaração de aeroporto coordenado que estabelece quais modalidades de serviços aéreos devem solicitar slots e quais são elegíveis a constituição de séries de slots. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	2		
Contribuição nº	3524		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	15/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	EDNEI RAMTHUM DO AMARAL		
CPF	72294868153		
Organização	Pessoa física		
E-mail	ednei.amaral@anac.gov.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IV		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
V - não remuneradas, em benefício exclusivo da empresa de transporte aéreo, quando previamente acordadas com os responsáveis pelo serviço de navegação aérea e pela administração de infraestrutura aeroportuária			
Justificativa da Contribuição			
Correção de texto: "serviço de navegação aérea".			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a correção apresentada para expressão "serviço de navegação aérea" foi oportuna e motivou a reavaliação do uso dessa expressão nessa Resolução. Desse modo, deliberou-se a substituição dessa expressão por esta "controle do espaço aéreo". Portanto, consideramos a contribuição aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	3		
Contribuição nº	3525		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso III		
Endereço	Rua Verbo Divino		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
Art. 28.			
§ 1º Nessa etapa serão admitidos novos pedidos ou alterações de slots, incluindo séries de slots.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Não fica claro que tipos de alterações seriam permitidas pela Autoridade. O objetivo da Seção II - Primeira Etapa de Coordenação é definir a BDR para o monitoramento. Poder altera-la na segunda etapa indica que o monitoramento também incluirá essas alterações, certo? Serão permitidas as inclusões de series históricas fora da BDR?			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que esse dispositivo possibilita que a base de referência (BDR) também possa ser alterada na segunda etapa de coordenação quando tempestivamente requerida pela empresa de transporte aéreo e caso exista capacidade aeroportuária disponível. Desse modo, o monitoramento das operações dos slots alocados utilizará a BDR definida na primeira etapa de coordenação com as suas alterações posteriores advindas da segunda etapa de coordenação. Informamos ainda que as séries de slots não alocadas na BDR não são elegíveis ao histórico de slots. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	4		
Contribuição nº	3526		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso III		
Endereço			
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
“Art. 28. § 2º Caso seja comprovado tecnicamente o benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária, a ANAC poderá alterar a base de referência (BDR) constituída na primeira etapa de coordenação.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Em benefício da infraestrutura, haverá prejuízo ao passageiro? (ex. alteração de slot previamente alocado?) Que tipo de técnica deve ser comprovada?			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que a redação desse item teve o objetivo de dispor sobre o critério a ser observado para alterar a base de referência (BDR). A comprovação técnica do benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária expressa nesse item parte do pressuposto que alteração seria requerida pela própria empresa de transporte aéreo e a avaliação da sua viabilidade seria realizada pela ANAC observando os parâmetros de capacidade aeroportuária declarados pelo operador do aeroporto. Durante essa avaliação, é possível que uma alteração realizada na base de slots vigentes não possa ser aplicada na base de referência (BDR), pois são bases de dados independentes que observam a capacidade aeroportuária declarada. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		5	
Contribuição nº		3527	
Tipo de Contribuição		Alteração	
Data da Contribuição		27/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IV		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 33. Parágrafo único. Para o fim previsto no inciso V do caput, não se enquadram as operações aéreas que, em etapa de voo imediatamente anterior ou posterior, realizem de forma programada serviço de transporte aéreo.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Incluir exceto, os casos operacionais ou de contingências no final do texto proposto.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a contribuição não estar relacionada ao respectivo item, informamos que a redação do art. 33 da Resolução nº 338/2014 já dispõe sobre a não exigência de alocação de slots para as seguintes operações aéreas: emergência, salvamento ou resgate (SAR); transporte aeromédico ou de órgãos vitais para transplante humano; militar; e transporte de chefe de Estado ou de Governo. A alteração proposta a esse artigo teve como objetivo dispor também sobre a não exigência de alocação de slots para operações aéreas não remuneradas, em benefício exclusivo da empresa de transporte aéreo, quando previamente acordadas com o responsável pelo controle do espaço aéreo e com o operador do aeroporto. Esse enquadramento possibilitará que traslados de aeronaves em um aeroporto coordenado possam ter as operações aéreas correspondentes realizadas sem alocação de slot, quando essas operações enquadrarem-se a essa disposição. Além disso, há outras disposições nessa Resolução que dispõe sobre ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo que não penalizam o índice de regularidade da série de slots. Informamos ainda que não se enquadram as operações aéreas que, em etapa de voo imediatamente anterior ou posterior, realizem de forma programada serviço de transporte aéreo. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		6	
Contribuição nº		3528	
Tipo de Contribuição		Inclusão	
Data da Contribuição		27/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso V		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
III - as publicações de dados sobre operações aéreas (PDO) para apuração dos índices de regularidade e pontualidade da série de slots disponibilizados pelo administrador do aeroporto.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
(Inclusão) ao ao final do inciso III -"Sendo passível ao operador aéreo as contestações em prazos factíveis".			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	7		
Contribuição nº	3529		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VI		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 39. O índice de regularidade da série de slots (IRs) é obtido pela divisão do número de operações realizadas pelo número de operações alocadas na base de referencia (BDR) daquela série de slots, descontados os slots devolvidos até a data limite para devolução de slots (SRD).” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Gostaríamos de esclarecer que temos na questão da regularidade uma assimetria no país. Nossa proposta é aplicar para o aeroporto de CGH os mesmos índices de regularidade e pontualidade dos demais coordenados no Brasil (GRU, SDU e PLU). Em oportuno mencionamos o ofício sob o protocolo 00065.515433/2017-57 datado de 5/7/17 que menciona o aprimoramento da Resolução nº 338 (aeroportos coordenados e de interesse). Destacamos neste ofício a Fonte: EUACA SLOT GUIDALINES. Dentro do contexto da Resolução 338 foram determinados para o Aeroporto de Congonhas (SBSP) índices mínimos de Regularidade e Pontualidade de 90% e 80% respectivamente. Para os demais aeroportos coordenados (SBGR, SBRJ, SBBH) os índices são 80% e 75% respectivamente. O que causa estranheza é observar que diferentes países adotam um critério único e simétrico ao passo que, conseguimos dentro de nosso país um processo assimétrico. Como exemplo, os slots envolvidos na ligação SBSP-SBRJ (conhecida como “Ponte Aérea”) obedecem a critérios de regularidade e pontualidade distintos, apesar de envolver aeroportos com características de operação muito similares. Aproveitamos para citar a Decisão 96 e solicitar que seja corrigida para 80/75 em conformidade aos aeroportos coordenados no Brasil. Solicitamos também que os cálculos dos índices de arredondamento matemático sejam revistos.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, esclarecemos que as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Esclarecemos ainda que houve resposta à Carta LATAM, Aprimoramento da Resolução nº 338 (aeroportos coordenados e de interesse), emitida em 04/07/2017, protocolizada nessa agência com o nº 00066.515433/2017-57 por meio do Ofício nº 31(SEI)/2017/GTCS/GOPE/SAS-ANAC, o qual consta como			

recebido por esta empresa no dia 12/07/2017 conforme disposto AR nº JR323827835BR. Nessa resposta foi informado que as metas estabelecidas para esse aeroporto estavam em estudo. Contudo durante esse estudo foram identificados graves problemas que impactavam fortemente resultado do monitoramento dos slots.

Entre esses problemas destacamos a prestação de informações inexatas no Boletim de Alteração de Voo (BAV) por empresas de transporte aéreo que visavam atingir as metas desconsiderando a premissa do uso eficiente da infraestrutura aeroportuária para obtenção do histórico dos slots. Diante disso verificamos a necessidade de alterar a regulamentação para eliminar este incentivo perverso da busca do resultado a qualquer custo, tornando essa questão objeto desta audiência pública.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Entendemos que o novo monitoramento possibilitará uma melhor avaliação sobre os atuais parâmetros de coordenação no Aeroporto de Congonhas (SBSP/CGH).

Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição esclarecida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		8	
Contribuição nº		3530	
Tipo de Contribuição		Alteração	
Data da Contribuição		27/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 42. § 2º Operações realizadas com desvio maior que 120 (cento e vinte) minutos do horário alocado na base de slots vigentes serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Concordamos com o texto, porém queremos propor alteração no valor do índice em sintonia com o que é aplicado no exterior, que considera voo regular dentro de uma janela de 24 horas. Em oportuno mencionamos o ofício sob o protocolo 00065.515433/2017-57 datado de 5/7/17 que menciona o aprimoramento da Resolução nº 338 (aeroportos coordenados e de interesse). Destacamos neste ofício a Fonte: EUACA SLOT GUIDALINES. Incluimos o GUIDANCE ON SLOT ALLOCATION AND SLOT MONITORING-ACL- (1) Heathrow Local Rule 2 permits the operation of delayed scheduled services with commercial loads within 24 hours of the originally scheduled time.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a alteração proposta nesse item teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo. Ressaltamos que valores muito superiores ao definido alterariam os cálculos dos indicadores de regularidade e de pontualidade e, conseqüentemente, produziram efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Com isso, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		9	
Contribuição nº		3531	
Tipo de Contribuição		Inclusão	
Data da Contribuição		27/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
revogar o § 3º;			
Justificativa da Contribuição			
Solicitamos a permanência do parágrafo revogado, sendo a sua redação da seguinte forma: § 3º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as operações aéreas em casos furtivos e força maior. Gostaríamos de embasar no item 5.3 do CONTROLLING THE MISUSE OF SLOTS AT COORDINATED AIRPORTS IN THE UK - MISUSE OF SLOTS ENFORCEMENT CODE - 2015: Beyond his reasonable control - This would include exceptional weather conditions or industrial action, air traffic control delays, on the operational disruptions or other factors preventing safe operation the flight where these are not within the reasonable control of the airline.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações ao texto normativo originário para melhor esclarecer as finalidades dos dispositivos propostos. Entre essas alterações foram estabelecidas disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Desse modo, mantém-se a revogação desse dispositivo dado que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	10		
Contribuição nº	3532		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VIII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 42-A. No cálculo dos índices de pontualidade e regularidade, serão desconsiderados desvios de horários programados ou cancelamentos decorrentes de situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, desde que informadas conforme os procedimentos da portaria específica estabelecida pelo art. 3º, § 2º, desta Resolução. § 1º Consideram-se ocorrências fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo os desvios dos horários programados ou cancelamentos motivados por condições climáticas adversas, por ação ou omissão do operador do aeroporto, por medida estabelecida pelo responsável pelo serviço de navegação aérea, ou por anormalidade na atividade de outros órgãos ou entidades públicas, desde que diretamente relacionadas com a prestação do serviço de transporte aéreo. § 2º Não são considerados fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo os desvios dos horários programados ou cancelamentos causados por ação ou omissão de seus empregados ou de seus prestadores de serviço, por indisponibilidade de tripulação, de aeronave, de equipamentos, de sistemas, ou outros elementos intrínsecos à prestação do serviço de transporte aéreo.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
(Alteração) § 2º quando se fala que não seria considerada indisponibilidade de aeronave entendemos que os casos que afetam segurança deveriam ser incluídos no parágrafo primeiro.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a disponibilidade de aeronave para operação do slot alocado é condição inerente à prestação do serviço de transporte aéreo e está dentro da capacidade gerenciamento da empresa de transporte aéreo. Não obstante, em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Nesse monitoramento, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Além disso, existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da			

empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados.

Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição não aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		11	
Contribuição nº		3533	
Tipo de Contribuição		Esclarecimento	
Data da Contribuição		27/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VIII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 42-A. No cálculo dos índices de pontualidade e regularidade, serão desconsiderados desvios de horários programados ou cancelamentos decorrentes de situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, desde que informadas conforme os procedimentos da portaria específica estabelecida pelo art. 3º, § 2º, desta Resolução. § 1º Consideram-se ocorrências fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo os desvios dos horários programados ou cancelamentos motivados por condições climáticas adversas, por ação ou omissão do operador do aeroporto, por medida estabelecida pelo responsável pelo serviço de navegação aérea, ou por anormalidade na atividade de outros órgãos ou entidades públicas, desde que diretamente relacionadas com a prestação do serviço de transporte aéreo. § 2º Não são considerados fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo os desvios dos horários programados ou cancelamentos causados por ação ou omissão de seus empregados ou de seus prestadores de serviço, por indisponibilidade de tripulação, de aeronave, de equipamentos, de sistemas, ou outros elementos intrínsecos à prestação do serviço de transporte aéreo.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
(Esclarecimento) A indisponibilidade de aeronave quando reacionário de meteorologia se enquadraria em qual parágrafo? Caberia aqui um parágrafo de direitos aos operadores a contestação ao que foi informado pelos aeródromos? Internamente temos um processo que dura em torno de 7 dias para alocação adequada dos códigos. O aeroporto tem a visão apenas do ocorrido no próprio aeroporto. Tal amplitude de visão pode prejudicar as companhias aéreas. Principalmente se não houver o direito ao acesso a informação para contestação. Cabe salientar que a pontualidade de um serviço poderá sofrer diversas interferências externas (fora do controle da empresa) e por conta disso o WSG da IATA não a considera para efeito de perda de slots.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à			

publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea.

Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente.

Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014.

Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição esclarecida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	12		
Contribuição nº	3534		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IX		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
§ 3º Caracteriza-se o mau uso intencional do slot a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC.			
Justificativa da Contribuição			
(Alteração) No § 3º alterar o texto para:			
§ 3º Caracteriza-se o mau uso intencional da série a empresa de transporte aéreo que inadequadamente não justificar a não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Nesse monitoramento, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Além disso, existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	13		
Contribuição nº	3535		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IX		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
§ 4º Não obstante o disposto do parágrafo anterior, ressalvado o disposto no art. 42-A, § 1º, desta Resolução, também caracteriza-se mau uso intencional do slot a empresa de transporte aéreo, deliberadamente, realizar operação aérea em horário consistentemente diferente do slot alocado, realizar operação aérea sem prévia alocação do slot, manter alocado slot que não pretende operar ou solicitar alocação de slot para uma operação diferente da planejada.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
No § 4º não está devidamente conceituado o que significa deliberadamente e consistentemente. Ressaltamos que as operações justificadas conforme o Art 42 "A" em nenhum momento indica que a companhia pode atrasar sem intenção a operação devido aos motivos penais ocorridos. Ao longo de uma temporada os voos sofrem alterações por condições climáticas e portanto os horários que as empresas trabalham são de partidas e chegadas programadas. Não obstante a questão do slot misuse é um tema polêmico e está sendo rediscutido em comitê na IATA ao qual não está fechado um entendimento final. Para facilitar sugerimos também averiguarem com a SPO (INPSAC OPS) como se desenvolve no dia a dia da operação das companhias.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que o termo deliberadamente significa agir de modo deliberado, ou seja, agir intencionalmente; e que o termo consistentemente significa agir de modo consistente, ou seja, agir continuamente. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Nesse monitoramento, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Além disso, existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da			

empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados.

Considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações ao texto normativo originário para melhor esclarecer as finalidades dos dispositivos propostos. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014.

Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição esclarecida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	14		
Contribuição nº	3536		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso XI		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
Art. 44-A. O operador do aeroporto é responsável pela publicação de dados sobre operações aéreas (PDO), conforme procedimentos estabelecidos pela ANAC.			
Justificativa da Contribuição			
Nós temos alguma objeções pois defendemos o direito ao contraditório.			
(Alteração) Art. 44-A. O operador do aeroporto é responsável pela publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) realizadas e canceladas, conforme procedimentos estabelecidos pela ANAC.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública.			
Informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea.			
Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente.			
Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014.			
Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	15		
Contribuição nº	3537		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso XI		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
§ 2º Caso seja necessário, para fins do monitoramento de slots, poderão ser utilizadas subsidiariamente informações disponibilizadas em outras bases de dados da ANAC, de outro operador aeroportuário, do responsável pelo serviço de navegação aérea ou de outros órgãos e entidades públicas. § 3º Na elaboração da publicação de dados sobre operações aéreas (PDO), o operador aeroportuário poderá utilizar informações prestadas por empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos, buscando melhorar a sua eficiência operacional.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
(Esclarecimento) § 2º: A ANAC se dispõe a utilizar dados de outros bancos, mas não se permite aceitar dados das próprias companhias aéreas. Nos preocupa a qualidade da fonte de informação, haja visto que as companhias é que possuem o ACARS e o acesso as informações nele contida, se restringem a própria companhia. Salientamos que o ACARS não é utilizado por toda a indústria somente por algumas companhias. (Esclarecimento) § 3º: creio que poderia alterar o texto "... buscando melhorar a sua eficiência operacional" para " buscando melhorar a qualidade da informação", já que estamos falando da publicação de dados e não da operação do aeroporto.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Informamos que os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	16		
Contribuição nº	3538		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso XI		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
Art. 44-A. O operador do aeroporto é responsável pela publicação de dados sobre operações aéreas (PDO), conforme procedimentos estabelecidos pela ANAC. § 1º Os procedimentos e prazos relativos à publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) estão dispostos na portaria específica estabelecida pelo art. 3º, § 2º, desta Resolução. § 2º Caso seja necessário, para fins do monitoramento de slots, poderão ser utilizadas subsidiariamente informações disponibilizadas em outras bases de dados da ANAC, de outro operador aeroportuário, do responsável pelo serviço de navegação aérea ou de outros órgãos e entidades públicas. § 3º Na elaboração da publicação de dados sobre operações aéreas (PDO), o operador aeroportuário poderá utilizar informações prestadas por empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos, buscando melhorar a sua eficiência operacional.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
(Inclusão) de um paragrafo transformando essa publicação em informação pública às companhias aéreas com direito a ajustes e contestações das informações, devidamente documentado com material que prove a defesa da companhia.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	17		
Contribuição nº	3539		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 45. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo deixar de realizar deliberadamente a operação aérea correspondente ao slot alocado na base de slots vigentes.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Conceituar o termo deliberadamente.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que o termo deliberadamente significa agir de modo deliberado, ou seja, agir intencionalmente. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		18	
Contribuição nº		3540	
Tipo de Contribuição		Inclusão	
Data da Contribuição		27/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 45. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo deixar de realizar deliberadamente a operação aérea correspondente ao slot alocado na base de slots vigentes.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Incluir o termo "deixando de justificar" no final do texto.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que na regulamentação estabelecida existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		19	
Contribuição nº		3541	
Tipo de Contribuição		Esclarecimento	
Data da Contribuição		27/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIV		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 46. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo realizar operação aérea deliberadamente em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes.” (NR) b) dar a seguinte redação ao § 1º: “Art. 46. § 1º Para os fins previstos no caput, será considerada a operação aérea realizada com categoria de equipamento ou horário consistentemente diferentes do slot alocado.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Conceituar deliberadamente e consistentemente.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que o termo deliberadamente significa agir de modo deliberado, ou seja, agir intencionalmente; e que o termo consistentemente significa agir de modo consistente, ou seja, agir continuamente. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	20		
Contribuição nº	3542		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 46. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo realizar operação aérea deliberadamente em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes.” (NR) b) dar a seguinte redação ao § 1º: “Art. 46. § 1º Para os fins previstos no caput, será considerada a operação aérea realizada com categoria de equipamento ou horário consistentemente diferentes do slot alocado.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Incluir o termo "não justificado" tanto no art 46 quanto no § 1º no final do texto.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que na regulamentação estabelecida existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	21		
Contribuição nº	3543		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XV		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 47. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo realizar deliberadamente operação aérea sem prévia alocação do slot na base de slots vigentes.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Desde que não seja enquadrado no contexto operacional.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que na regulamentação estabelecida existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	22		
Contribuição nº	3544		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XVI		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 47-A. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto coordenado, o descumprimento às obrigações elencadas neste Título.” (NR).			
Justificativa da Contribuição			
É possível por esta redação que o operador aeroportuário que não preste informações precisas sofra alguma infração ou sanção?			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que está estabelecido que o operador do aeroporto é responsável pela publicação de dados sobre operações aéreas (PDO), devendo observar os procedimentos e prazos estabelecidos. Está estabelecido que configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto coordenado, o descumprimento das suas obrigações. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	23		
Contribuição nº	3545		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XVII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 48. As sanções administrativas previstas neste Capítulo aplicam-se independentemente da perda dos slots decorrentes do monitoramento.” (NR).			
Justificativa da Contribuição			
A presente proposta penaliza a companhia duplamente, sanções administrativas + perda dos slots. Seria esse o entendimento, ou seja, bis in idem?			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que não há alterações aos valores de multa vigentes, mas apenas a inclusão das tabelas de infração aplicáveis à pessoa física e à pessoa jurídica com os seus respectivos valores de multa expressos em real na forma de Anexo à Resolução nº 338/2014 e, por consequência, a revogação dessas tabelas nas Resoluções nºs 472, de 6 de junho de 2018, e 25, de 25 de abril de 2008. O histórico de slots corresponde a série de slots alocada na base de referência da temporada equivalente anterior que terá prioridade na alocação inicial (SAL) da próxima temporada equivalente. Desse modo, o histórico de slots representa um incentivo ao uso eficiente dos slots alocados que é obtido quando o índice de regularidade da série de slots (IRs) atinge ou supera a meta de regularidade estabelecida ao aeroporto. Enquanto a multa é a providência administrativa sancionatória aplicada à infração cometida independentemente da não obtenção do histórico de slots decorrente do monitoramento. Consequentemente são temas diferentes e independentes que não se configuram como penalização em duplicidade. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	24		
Contribuição nº	3546		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XVII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 48. Parágrafo único. Para o fim do disposto no caput são aplicáveis os valores de multas em reais (R\$), com seus respectivos atenuantes e agravantes, dispostos nas tabelas constantes do Anexo desta Resolução.” (NR).			
Justificativa da Contribuição			
Questionamos as diferenças de valores entre o operador aéreo e a empresa de transporte aéreo. No Anexo II se repete o termo "Operador Aéreo", entendemos que já esta sendo penalizado no anexo I. Ou seja, Qual a diferença da primeira e segunda tabela? Questionamos também sobre a Pessoa Física, pois não há menção de Pessoa Jurídica, seria isso mesmo? No anexo III, das infrações ao aeroporto, a legislação anterior não imputa à Pessoa jurídica do aeroporto coordenado. Porque se inclui apenas à Pessoa Física? Solicitamos também que sejam analisados os valores propostos, pois tais valores gerarão um alto custo para a empresa aérea, tendo como resultado poucas chances das empresas tentarem diminuir os preços das passagens. Qual o racional para estes valores?			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que não há alterações aos valores de multa vigentes, mas apenas a inclusão das tabelas de infração aplicáveis à pessoa física e à pessoa jurídica com os seus respectivos valores de multa expressos em real na forma de Anexo à Resolução nº 338/2014 e, por consequência, a revogação dessas tabelas nas Resoluções nºs 472, de 6 de junho de 2018, e 25, de 25 de abril de 2008. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	25		
Contribuição nº	3547		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XVIII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 50-A. O monitoramento da utilização dos slots alocados em cada temporada por meio da publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) e dos critérios para o abono de operações aéreas estabelecidos por esta Resolução iniciar-se-á a partir da temporada de Verão 2018.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Sugerimos alterar o início do monitoramento para a temporada IATA de Verão de 2019, devido a exiguidade de tempo. Também porque já estamos em Fev/18 e não há uma Portaria publicada a respeito dos procedimentos do Art 42A e Capítulo VI-A.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014 que entram em vigor no dia 28 de outubro de 2018, data de início das operações da temporada de Inverno 2018 (W18). Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	26		
Contribuição nº	3548		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XX		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 54. § 1º Durante a etapa de alocação inicial os administradores dos aeroportos de interesse devem alocar prioritariamente os voos solicitados pelas empresas aéreas que constavam na base de referência da temporada equivalente anterior, caso o operador do aeroporto decida por utilizar uma base de referência.” (NR).			
Justificativa da Contribuição			
Questionamos a qualidade/metodologia da base de Referencia em alguns aeroportos de Interesse.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que o operador do aeroporto de interesse tem as suas obrigações dispostas no Título II da Resolução nº 338/2014. Nessa Resolução, está estabelecido que o descumprimento do disposto nesse Título por parte do operador do aeroporto de interesse pode ensejar a declaração do aeroporto como coordenado pela ANAC, bem como esse descumprimento configura-se como infração sujeita à multa. Além disso, pela nova regulamentação, a utilização da base de referência fica facultada ao operador do aeroporto. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	27		
Contribuição nº	3549		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XX		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 54. § 4º Os operadores aéreos e empresas aéreas que operarem deliberadamente em desacordo com as características das alocações de horários de voos no aeroporto de interesse poderão receber uma menor prioridade na etapa de alocação inicial da temporada subsequente, desde que previamente informados.” (NR).			
Justificativa da Contribuição			
incluir no texto " sem a devida justificativa", após a palavra subsequente.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações ao texto normativo originário para melhor esclarecer as finalidades dos dispositivos propostos. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, a contribuição não aceita considerando as razões acima expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	28		
Contribuição nº	3550		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XX		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 57. As empresas de transporte aéreo ou os operadores aéreos que operem ou pretendam operar em um aeroporto de interesse deverão submeter suas programações conforme disposto na portaria de que trata o art. 55 desta Resolução.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
(Alteração) Incluir no início do § Os horários das.... (Alteração) trocar prioridade na etapa de alocação inicial por "prioridade em futuros ajustes".			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que não foi identificada a correlação entre o item, contribuição e justificativa apresentadas. Portanto, a contribuição não aceita considerando as razões acima expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	29		
Contribuição nº	3551		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XX		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 54. § 4º Os operadores aéreos e empresas aéreas que operarem deliberadamente em desacordo com as características das alocações de horários de voos no aeroporto de interesse poderão receber uma menor prioridade na etapa de alocação inicial da temporada subsequente, desde que previamente informados.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
A palavra slot na justificativa se aplica somente ao nível 3, porque ela está sendo mencionada neste contexto?			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que termo slot aplica-se apenas aos aeroportos coordenados. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	30		
Contribuição nº	3552		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO		
CPF	27813599802		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	italo.brito@latam.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XXII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 59. Parágrafo único. Para o fim do disposto no caput aplica-se como sanção administrativa os valores de multas em reais (R\$), com seus respectivos atenuantes e agravantes, dispostos na tabela constante do Anexo desta Resolução.”			
Justificativa da Contribuição			
Questionamos as diferenças de valores entre o operador aéreo e a empresa de transporte aéreo. No Anexo II se repete o termo "Operador Aéreo", entendemos que já esta sendo penalizado no anexo I. Ou seja, Qual a diferença da primeira e segunda tabela? Questionamos também sobre a Pessoa Física, pois não há menção de Pessoa Jurídica, seria isso mesmo? No anexo III, das infrações ao aeroporto, a legislação anterior não imputa à P jurídica do aeroporto coordenado. Porque se inclui apenas à Pessoa Física? Solicitamos também que sejam analisados/revistos os valores propostos, pois tais valores gerarão um alto custo para a empresa aérea. Qual o racional para estes valores?			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que não há alterações aos valores de multa vigentes, mas apenas a inclusão das tabelas de infração aplicáveis à pessoa física e à pessoa jurídica com os seus respectivos valores de multa expressos em real na forma de Anexo à Resolução nº 338/2014 e, por consequência, a revogação dessas tabelas nas Resoluções nºs 472, de 6 de junho de 2018, e 25, de 25 de abril de 2008. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	31		
Contribuição nº	3553		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ELIO KITANO HAMAOKA		
CPF	25312351830		
Organização	Sociedade Empresária		
E-mail	elio.hamaoka@aa.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VI		
Endereço	AV: JORNALISTA TIM LOPES 255		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Artigo 39 – A AAL concorda com a explicação de que o cálculo de 80/20 para direitos históricos deve ser feito após o prazo de devolução do slot.			
Justificativa da Contribuição			
A AAL recomenda eliminar completamente todos os Artigos da Resolução 338 que vinculam direitos históricos à pontualidade. Os direitos históricos devem ser baseados na regularidade apenas e não no desempenho, que é a prática mundial do setor.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a justificativa da contribuição não estar relacionada ao respectivo item, esclarecemos que as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de			

gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição esclarecida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	32		
Contribuição nº	3554		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ELIO KITANO HAMAOKA		
CPF	25312351830		
Organização	Sociedade Empresária		
E-mail	elio.hamaoka@aa.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço	AV: JORNALISTA TIM LOPES 255		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Artigo 42 - A AAL não concorda com o conceito de que operações superiores a 120 minutos a partir do tempo do slot devem ser consideradas como canceladas tendo, portanto, impacto sobre os cálculos históricos de 80/20. Um slot operado dentro de 24 horas deve ser tratado como operado, que é o padrão do setor. O cálculo dos direitos históricos deve se basear em operações voadas e não no desempenho. É preciso haver um processo de recurso formal que ofereça à companhia área a oportunidade de justificar irregularidades operacionais.			
Justificativa da Contribuição			
A AAL recomenda eliminar completamente todos os Artigos da Resolução 338 que vinculam direitos históricos à pontualidade. Os direitos históricos devem ser baseados na regularidade apenas e não no desempenho, que é a prática mundial do setor.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a alteração proposta nesse item teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo. Ressaltamos que valores muito superiores ao definido alterariam os cálculos dos indicadores de regularidade e de pontualidade e, conseqüentemente, produziram efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Com isso, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	33		
Contribuição nº	3555		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ELIO KITANO HAMAOKA		
CPF	25312351830		
Organização	Sociedade Empresária		
E-mail	elio.hamaoka@aa.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IX		
Endereço	AV: JORNALISTA TIM LOPES 255		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Artigo 43 – A AAL concorda com a introdução do conceito de uso indevido intencional, de acordo com as diretrizes da WSG (Diretrizes Mundiais de Slot). O diálogo entre o coordenador e a companhia aérea deve fazer parte desse processo. Sanções financeiras devem ser o último recurso.			
Justificativa da Contribuição			
A AAL recomenda eliminar completamente todos os Artigos da Resolução 338 que vinculam direitos históricos à pontualidade. Os direitos históricos devem ser baseados na regularidade apenas e não no desempenho, que é a prática mundial do setor.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a justificativa da contribuição não estar relacionada ao respectivo item, esclarecemos que as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como,			

para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição esclarecida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	34		
Contribuição nº	3556		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ELIO KITANO HAMAOKA		
CPF	25312351830		
Organização	Sociedade Empresária		
E-mail	elio.hamaoka@aa.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIII		
Endereço	AV: JORNALISTA TIM LOPES 255		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
A AAL concorda com a introdução do conceito de uso indevido intencional, de acordo com as diretrizes da WSG (Diretrizes Mundiais de Slot). O diálogo entre o coordenador e a companhia aérea deve fazer parte desse processo. Sanções financeiras devem ser o último recurso.			
Justificativa da Contribuição			
A AAL recomenda eliminar completamente todos os Artigos da Resolução 338 que vinculam direitos históricos à pontualidade. Os direitos históricos devem ser baseados na regularidade apenas e não no desempenho, que é a prática mundial do setor.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a justificativa da contribuição não estar relacionada ao respectivo item, em atenção a sua participação, esclarecemos que as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por			

empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição esclarecida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	35		
Contribuição nº	3557		
Tipo de Contribuição	Outros		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANDREA CHAVES TROVAO		
CPF	12791922830		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	andrea.novak@delta.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso I		
Endereço			
Cidade		UF	AP
Contribuição			
- artigo 38 - A Delta Air Lines apoia a publicação de dados dos operadores aéreo que serão disponibilizados pelo administrador aeroportuario para propósito de monitoramento versus "self-reporting". Precisamos de esclarecimento se os que serão publicados são "on/off block times". - article 38 – DL supports the publication of data of air operations to be provided by the airport administrator for monitoring purposes verses self-reporting. It should be clarified if the data being published is on/off block times.			
Justificativa da Contribuição			
- Nós apoiamos este ajuste já que está alinhado com as melhores práticas internacionais. - We support this change because this is aligned to best international practices.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarece-se que o monitoramento de slots considera o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, do inglês On-Block Time and Off-Block Time, respectivamente. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	36		
Contribuição nº	3558		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ELIO KITANO HAMAOKA		
CPF	25312351830		
Organização	Sociedade Empresária		
E-mail	elio.hamaoka@aa.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XV		
Endereço	AV: JORNALISTA TIM LOPES 255		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Artigo 47 - A AAL concorda com a introdução do conceito de uso indevido intencional, de acordo com as diretrizes da WSG. O diálogo entre o coordenador e a companhia aérea e a oportunidade de tomar medidas corretivas devem fazer parte desse processo.			
Justificativa da Contribuição			
A AAL recomenda eliminar completamente todos os Artigos da Resolução 338 que vinculam direitos históricos à pontualidade. Os direitos históricos devem ser baseados na regularidade apenas e não no desempenho, que é a prática mundial do setor.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a justificativa da contribuição não estar relacionada ao respectivo item, esclarecemos que as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de			

gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição esclarecida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	37		
Contribuição nº	3559		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ELIO KITANO HAMAOKA		
CPF	25312351830		
Organização	Sociedade Empresária		
E-mail	elio.hamaoka@aa.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XX		
Endereço	AV: JORNALISTA TIM LOPES 255		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Artigo 54 – A AAL concorda em atribuir menor prioridade para alocação de slot ou de Nível 2, se houver uso indevido intencional. No entanto, estamos preocupados com a inclusão desta cláusula porque os aeroportos têm o papel de facilitadores de aeroportos no Brasil. As diretrizes WSG da IATA recomendam que os aeroportos de Nível 2 sejam facilitados por uma parte independente			
Justificativa da Contribuição			
A AAL recomenda eliminar completamente todos os Artigos da Resolução 338 que vinculam direitos históricos à pontualidade. Os direitos históricos devem ser baseados na regularidade apenas e não no desempenho, que é a prática mundial do setor.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que o operador do aeroporto de interesse tem as suas obrigações dispostas no Título II da Resolução nº 338/2014. Nessa Resolução, está estabelecido que o descumprimento do disposto nesse Título por parte do operador do aeroporto de interesse pode ensejar a declaração do aeroporto como coordenado pela ANAC, bem como esse descumprimento configura-se como infração sujeita à multa. Não obstante a justificativa da contribuição não estar relacionada ao respectivo item, informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por			

empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição esclarecida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	38		
Contribuição nº	3560		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANDREA CHAVES TROVAO		
CPF	12791922830		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	andrea.novak@delta.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso III		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
- artigo 54 – A Delta Air Lines apoia menor prioridade para alocação de slot ou alocação nível 2 se houver uso incorreto intencional. No entanto, a Delta Air Lines está preocupada com a inclusão desta cláusula porque os aeroportos assumem o papel de facilitador de aeroportos no Brasil. A IATA WSG recomenda que aeroportos de nível 2 sejam facilitados por uma parte independente. As informações de monitoramento devem ser publicadas antecipadamente e devem seguir as Diretrizes da WWACG sobre monitoramento. - article 54 – DL supports lower priority for slot or Level 2 allocation if there was intentional misuse. However, DL is concerned about the inclusion of this clause because the airports assume the role of facilitator for airports in Brazil. IATA WSG recommend Level 2 airports be facilitated by an independent party. The monitoring information should be published in advance and should follow WWACG Guidelines on monitoring.			
Justificativa da Contribuição			
- Nossa perspectiva está alinhada com as melhores práticas internacionais da indústria. - Our perspective is aligned with the best international practices for the industry.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que o operador do aeroporto de interesse tem as suas obrigações dispostas no Título II da Resolução nº 338/2014. Nessa Resolução, está estabelecido que o descumprimento do disposto nesse Título por parte do operador do aeroporto pode ensejar a declaração do aeroporto como coordenado pela ANAC, bem como esse descumprimento configura-se como infração à norma. Não obstante a justificativa da contribuição não estar relacionada ao respectivo item, Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do			

slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição esclarecida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	39		
Contribuição nº	3561		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANDREA CHAVES TROVAO		
CPF	12791922830		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	andrea.novak@delta.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IV		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
- A Delta Air Lines sugere a eliminação por completo de todos os artigos da Resolução nº 338 que amarram o histórico de slots a pontualidade. Direitos históricos deveriam ser baseados apenas em regularidade, não em desempenho, o que a prática mundial da indústria. - DL recommends full elimination of all Articles within Resolution #338 which tie historic rights to punctuality. Historic rights should be based on regularity only and not performance which is the worldwide industry practice.			
Justificativa da Contribuição			
- Nós solicitamos este ajuste já que o mesmo está alinhado com as melhores práticas internacionais. - We request this change because this is aligned with the best international practices.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.			

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	40		
Contribuição nº	3562		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANDREA CHAVES TROVAO		
CPF	12791922830		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	andrea.novak@delta.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IV		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
- Artigo 39 – A Delta Air Lines apoia o esclarecimento que o cálculo de 80/20 para slots históricos deveria ser computado depois da data final para devolução de slots. - Article 39 – DL supports the clarification that 80/20 calculation for historic rights should be computed after the slot return deadline.			
Justificativa da Contribuição			
- Nós apoiamos este ajuste já que o mesmo está alinhado com as melhores práticas internacionais. - We support this change because this is aligned with the best international practices.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	41		
Contribuição nº	3563		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANDREA CHAVES TROVAO		
CPF	12791922830		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	andrea.novak@delta.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso V		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
- Artigo 42 – a Delta Air Lines não apoia este ajuste considerando operações passadas de 120 minutos sendo canceladas, causando impacto no cálculo histórico de 80/20. Um slot operado entre 24 horas deveria ser tratado como operado, o que é padrão da indústria. Direitos históricos deveriam ser baseados apenas em cancelamentos e não em desempenho. A Delta Air Lines apoia a inclusão de critério para justificar e renunciar cancelamentos e atrasos que estejam fora do controle do operador aéreo, mas, novamente, atrasos não devem causar impacto em direitos históricos. Há necessidade de um processo com recurso formal que permita tempo para o operador aéreo justificar uma irregularidade operacional. - Article 42 – DL does not support considering operations later than 120 minutes as canceled and therefore impacting 80/20 historic calculations. A slot operated within 24 hours should be treated as operated which is industry standard. Historic rights should be based solely on cancelations and not performance. DL supports inclusion of criteria to justify and waive cancels and delays outside of a carrier's control, but again delays should not impact historic rights. There needs to be a formal appeal process which allows time for a carrier to justify the operational irregularity.			
Justificativa da Contribuição			
- Nossa perspectiva está alinhada com as melhores práticas internacionais da indústria. - Our perspective is aligned with the best international practices for the industry.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos que a alteração proposta no item Art. 1º, inciso VII, teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo. Ressaltamos que valores muito superiores ao definido alterariam o cálculo do indicador de regularidade e, conseqüentemente, produziram efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Com isso, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução.			

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014.

Portanto, consideramos a contribuição aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	42		
Contribuição nº	3564		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANDREA CHAVES TROVAO		
CPF	12791922830		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	andrea.novak@delta.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VI		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
Artigo 43 - a Delta apoia a introdução do conceito de uso indevido intencional de acordo com WSG. O diálogo entre o coordenador e a companhia aérea e a oportunidade de ações corretivas também devem ser incluídos. Uma carta escrita deve ser enviada à companhia aérea como um aviso para que a companhia aérea reveja e resolva o problema. O coordenador deve buscar aconselhamento do Comitê de Coordenação ou do Comitê de Desempenho de Slot (caso haja) para revisar as descobertas do coordenador no monitoramento do desempenho de slot. É de responsabilidade do coordenador iniciar qualquer ação disciplinar contra uma companhia aérea que intencionalmente abuse dos slots atribuídos. Sanções financeiras devem ser o último recurso. Article 43 – DL supports the introduction of the concept of intentional misuse according to WSG. Dialogue between the coordinator and airline and the opportunity for corrective action should also be included. A written letter should be sent to the airline as a warning in order for the airline to review and solve the problem. The coordinator should seek the advice of the Coordination Committee or Slot Performance Committee (if one exists) to review the coordinator’s findings in monitoring slot performance. It is the coordinator’s responsibility to initiate any disciplinary action against an airline that intentionally misuses its allocated slots. Financial sanctions should be the last resort.			
Justificativa da Contribuição			
- Nossa perspectiva está alinhada com as melhores práticas internacionais da indústria. - Our perspective is aligned with the best international practices for the industry.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para			

melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea.

O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	43		
Contribuição nº	3565		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANDREA CHAVES TROVAO		
CPF	12791922830		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	andrea.novak@delta.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VI		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
Artigo 45 - a Delta apoia a introdução do conceito de uso indevido intencional de acordo com WSG. O diálogo entre o coordenador e a companhia aérea e a oportunidade de ações corretivas também devem ser incluídos. Uma carta escrita deve ser enviada à companhia aérea como um aviso para que a companhia aérea reveja e resolva o problema. O coordenador deve buscar aconselhamento do Comitê de Coordenação ou do Comitê de Desempenho de Slot (caso haja) para revisar as descobertas do coordenador no monitoramento do desempenho de slot. É de responsabilidade do coordenador iniciar qualquer ação disciplinar contra uma companhia aérea que intencionalmente abuse dos slots atribuídos. Sanções financeiras devem ser o último recurso. - Article 43 – DL supports the introduction of the concept of intentional misuse according to WSG. Dialogue between the coordinator and airline and the opportunity for corrective action should also be included. A written letter should be sent to the airline as a warning in order for the airline to review and solve the problem. The coordinator should seek the advice of the Coordination Committee or Slot Performance Committee (if one exists) to review the coordinator’s findings in monitoring slot performance. It is the coordinator’s responsibility to initiate any disciplinary action against an airline that intentionally misuses its allocated slots. Financial sanctions should be the last resort.			
Justificativa da Contribuição			
- Nossa perspectiva está alinhada com as melhores práticas internacionais da indústria. - Our perspective is aligned with the best international practices for the industry.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para			

melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea.

O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	44		
Contribuição nº	3566		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANDREA CHAVES TROVAO		
CPF	12791922830		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	andrea.novak@delta.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VI		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
- Artigo 47 - a Delta apoia a introdução do conceito de uso indevido intencional de acordo com WSG. O diálogo entre o coordenador e a companhia aérea e a oportunidade de ações corretivas também devem ser incluídos. Uma carta escrita deve ser enviada à companhia aérea como um aviso para que a companhia aérea reveja e resolva o problema. O coordenador deve buscar aconselhamento do Comitê de Coordenação ou do Comitê de Desempenho de Slot (caso haja) para revisar as descobertas do coordenador no monitoramento do desempenho de slot. É de responsabilidade do coordenador iniciar qualquer ação disciplinar contra uma companhia aérea que intencionalmente abuse dos slots atribuídos. Sanções financeiras devem ser o último recurso. - Article 43 – DL supports the introduction of the concept of intentional misuse according to WSG. Dialogue between the coordinator and airline and the opportunity for corrective action should also be included. A written letter should be sent to the airline as a warning in order for the airline to review and solve the problem. The coordinator should seek the advice of the Coordination Committee or Slot Performance Committee (if one exists) to review the coordinator’s findings in monitoring slot performance. It is the coordinator’s responsibility to initiate any disciplinary action against an airline that intentionally misuses its allocated slots. Financial sanctions should be the last resort.			
Justificativa da Contribuição			
- Nossa perspectiva está alinhada com as melhores práticas internacionais da indústria. - Our perspective is aligned with the best international practices for the industry.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Ressaltamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução.			

Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo.

O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Nesse monitoramento, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.

Além disso, existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	45		
Contribuição nº	3567		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANDREA CHAVES TROVAO		
CPF	12791922830		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	andrea.novak@delta.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso X		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
- A Delta Air Lines sugere a eliminação por completo de todos os artigos da Resolução nº 338 que amarram o histórico de slots a pontualidade. Direitos históricos deveriam ser baseados apenas em regularidade, não em desempenho, o que a prática mundial da indústria. - DL recommends full elimination of all Articles within Resolution # 338 which tie historic rights to punctuality. Historic rights should be based on regularity only and not performance which is the worldwide industry practice.			
Justificativa da Contribuição			
- Nós solicitamos este ajuste já que o mesmo está alinhado com as melhores práticas internacionais. - We request this change because this is aligned with the best international practices.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.			

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	46		
Contribuição nº	3568		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	RONALDO JENKINS DE LEMOS		
CPF	02249154104		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	ronaldo.jenkins@abear.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço	Avenida Marechal Câmara Nº 160		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
... Maior que 240 (duzentos e quarenta) Minutos....			
Justificativa da Contribuição			
Prover maior flexibilidade ao operador aéreo bem como se aproximar das melhores práticas internacionais utilizadas.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a alteração proposta nesse item teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo. Ressaltamos que valores muito superiores ao definido alterariam os cálculos dos indicadores de regularidade e de pontualidade e, conseqüentemente, produziriam efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Com isso, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	47		
Contribuição nº	3569		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	RONALDO JENKINS DE LEMOS		
CPF	02249154104		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	ronaldo.jenkins@abear.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	Avenida Marechal Câmara Nº 160, SL. 832		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Art 8º - § 3º Os parâmetros para as metas de regularidade de pontualidade mencionados no Inciso VII do caput deverão ser fixados em, 80% (Oitenta Por cento) e 75% (Setenta e Cinco por cento) respectivamente, para todos os aeroportos nacionais.			
Justificativa da Contribuição			
* Apesar de tal item não se encontrar no escopo dessa revisão acreditamos ser oportuno o registro dessa sugestão Justificativa: Ceder as práticas internacionais no que se refere ao índice de regularidade, ou seja, 80% em todos os aeroportos brasileiros;			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos que as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos ainda que foram identificados graves problemas que impactavam fortemente resultado do monitoramento dos slots. Entre esses problemas destacamos a prestação de informações inexatas no Boletim de Alteração de Voo (BAV) por empresas de transporte aéreo que visavam atingir as metas desconsiderando a premissa do uso eficiente da infraestrutura aeroportuária para obtenção do histórico dos slots. Diante disso verificamos a necessidade de alterar a regulamentação para eliminar este incentivo perverso da busca do resultado a qualquer custo, tornando essa questão objeto desta audiência pública. Entendemos que o novo monitoramento possibilitará uma melhor avaliação sobre os atuais parâmetros de coordenação no Aeroporto de Congonhas (SBSP/CGH). Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	48		
Contribuição nº	3570		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	RONALDO JENKINS DE LEMOS		
CPF	02249154104		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	ronaldo.jenkins@abear.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VIII		
Endereço	Avenida Marechal Câmara Nº 160,		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Art. 43. Item II - Operação abaixo do mínimo da meta de pontualidade;			
Justificativa da Contribuição			
* Consideramos oportuno registrar esta contribuição apesar de não estar no escopo da consulta em tela. Justificativa: Desconsiderar a pontualidade como indicador requerido para o WSG, para efeito de histórico de slots. A pontualidade deveria ser utilizada somente como indicador de gestão em caso de má utilização dos recursos da infraestrutura do aeroporto;			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como,			

para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	49		
Contribuição nº	3571		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	RONALDO JENKINS DE LEMOS		
CPF	02249154104		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	ronaldo.jenkins@abear.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	Avenida Marechal Câmara Nº 160		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Reduzir os valores das multas descritas na resolução referente aos operadores aéreos.			
Justificativa da Contribuição			
Esta solicitação tem como base a penalização do operador aéreo de maneira exagerada e em duplicidade, dado que o não cumprimento das normas já os penalizam com a possível perda de slots e sua confiabilidade para o mercado.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que não há alterações aos valores de multa vigentes, mas apenas a inclusão das tabelas de infração aplicáveis à pessoa física e à pessoa jurídica com os seus respectivos valores de multa expressos em real na forma de Anexo à Resolução nº 338/2014 e, por consequência, a revogação dessas tabelas nas Resoluções nºs 472, de 6 de junho de 2018, e 25, de 25 de abril de 2008. O histórico de slots corresponde a série de slots alocada na base de referência da temporada equivalente anterior que terá prioridade na alocação inicial (SAL) da próxima temporada equivalente. Desse modo, o histórico de slots representa um incentivo ao uso eficiente dos slots alocados que é obtido quando o índice de regularidade da série de slots (IRs) atinge ou supera a meta de regularidade estabelecida ao aeroporto. Enquanto a multa é a providência administrativa sancionatória aplicada à infração cometida independentemente da não obtenção do histórico de slots decorrente do monitoramento. Consequentemente são temas diferentes e independentes que não se configuram como penalização em duplicidade. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	50		
Contribuição nº	3572		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	27/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	RONALDO JENKINS DE LEMOS		
CPF	02249154104		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	ronaldo.jenkins@abear.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 2º		
Endereço	Avenida Marechal Câmara Nº 160, SL. 832		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Esta resolução entra em vigor a partir de S19.			
Justificativa da Contribuição			
Necessidade de adaptação para os ajustes propostos a referida resolução;			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com postergação da vigência das alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014 a partir do dia 28 de outubro de 2018, data de início das operações da temporada de Inverno 2018 (W18). Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	51		
Contribuição nº	3573		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	DANIEL TKACZ		
CPF	29353541840		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	planejamento@voeazul.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço	Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues 939		
Cidade	Barueri	UF	SP
Contribuição			
Alterar o limite do índice de regularidade de 120 minutos para 240 minutos			
Justificativa da Contribuição			
Dado as particularidades do sistema de aviação brasileiro, suas distâncias e infraestrutura disponível pede-se o aumento do limite de tempo para contabilidade de regularidade para 240 minutos			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a alteração proposta nesse item teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo. Ressaltamos que valores muito superiores ao definido alterariam os cálculos dos indicadores de regularidade e de pontualidade e, conseqüentemente, produziram efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Com isso, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	52		
Contribuição nº	3574		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	DANIEL TKACZ		
CPF	29353541840		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	planejamento@voeazul.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso V		
Endereço	Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues 939		
Cidade	Barueri	UF	SP
Contribuição			
Excluir da resolução original a apuração do índice de pontualidade da série de slots prevista no Artigo 38 inciso II, bem como dar nova redação ao parágrafo 1º "Os slots alocados serão monitorados durante toda temporada, de forma a se obter os índices de regularidade". Revogar o artigo 40º, dar nova redação ao artigo 41º, dar nova redação ao artigo 42º, exclusão do parágrafo 1º, dar nova redação ao parágrafo 3º, exclusão do inciso II do artigo 43º e demais que por ventura não tenham sido citadas excluindo-se para fins de cálculo do monitoramento a pontualidade da série de slots.			
Justificativa da Contribuição			
Adequar-se as melhores práticas internacionais da WSG conforme preconizado na própria normativa da Resolução 338/2014, Capítulo I, Artigo 4º			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de			

gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	53		
Contribuição nº	3575		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	DANIEL TKACZ		
CPF	29353541840		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	planejamento@voeazul.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues 939		
Cidade	Barueri	UF	SP
Contribuição			
Redução dos valores das multas estabelecidas no anexo à resolução 338			
Justificativa da Contribuição			
Adotar-se o princípio de proporcionalidade e razoabilidade onde tais multas quando agravadas inviabilizam a prestação de serviços aéreos a determinadas localidades bem como a maturidade adquirida advinda dos grandes eventos no Brasil em 2013, 2014 e 2016 onde observou-se um aumento da utilização da infraestrutura sem que houvesse prejuízo de acesso, pontualidade ou da redução da qualidade do serviço aéreo prestado. Deve-se adotar as infrações com o caráter educativo.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que não há alterações aos valores de multa vigentes, mas apenas a inclusão das tabelas de infração aplicáveis à pessoa física e à pessoa jurídica com os seus respectivos valores de multa expressos em real na forma de Anexo à Resolução nº 338/2014 e, por consequência, a revogação dessas tabelas nas Resoluções nºs 472, de 6 de junho de 2018, e 25, de 25 de abril de 2008. Na Resolução nº 338/2014 há disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) pelo operador do aeroporto com informações disponibilizadas pelas empresas de transporte aéreo e pelos operadores aéreos tem o objetivo de fomentar o trabalho conjunto das partes envolvidas na conciliação desses dados para melhorar a sua qualidade e para mitigar contestações posteriores à publicação, possibilitando inclusive o uso dos dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	54		
Contribuição nº	3576		
Tipo de Contribuição	Outros		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	CRISTIANE DA MOTA SA		
CPF	01249593778		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	slots@iberia.es		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço			
Cidade		UF	ES
Contribuição			
A Iberia Líneas Aéreas Españolas apresenta os seus respeitos e consideração à AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL e agradece profundamente pela oportunidade de comentar a RESOLUÇÃO Nº 338. A Iberia parabeniza a ANAC pela iniciativa e aprova que o texto proposto reconheça os princípios globalmente aceitos para otimizar o uso das facilidades limitadas dos aeroportos de acordo com os padrões globalmente reconhecidos para monitoramento de slots. Consideramos as seguintes mudanças muito positivas: Art.28 § 1 – Mudança positiva, pois proporcionaremos mais flexibilidade às companhias aéreas. Art.38 – Mudança positiva; faz sentido que o operador do aeroporto proporcione os dados de monitoramento e não que as companhias aéreas se automonitorem. Art.39 – Mudança positiva; isto esclarece o monitoramento de slots das BDR descontando os slots devolvidos nas SRD. Art.45 – Mudança positiva; slots não devolvidos pelo menos três horas antes da operação não contempla problemas técnicos, e esta emenda é muito bem-vinda. Art.47 – Excelente. Mudança positiva; o uso de ‘deliberadamente’ é bem-vindo quando se refere a uma operação sem slot. Apesar das mudanças muito positivas no texto proposto, preocupa-nos que algumas das emendas propostas, em particular as que se referem às medidas de pontualidade, ainda diverjam significativamente com respeito às Diretrizes Mundiais de Slots (WSG). Neste contexto, sugerimos as três seguintes mudanças no texto proposto: 1. Art 42: Eliminar o Art. 42 § 2º “Operações realizadas com desvio maior que 120 (cento e vinte) minutos do horário alocado na base de slots vigentes serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade.” 2. Art 42 e 43: somos contra o uso do índice de pontualidade para manter os slots históricos. A pontualidade não deveria ser levada em conta para propósitos de cálculos dos históricos. 3. Sugerimos incluir alguma frase sobre boas práticas internacionais, como a que indicamos a seguir:			

“WSG 8.9.3 O coordenador não deve denegar a prioridade histórica da companhia aérea sem antes iniciar um diálogo com tal companhia. Se, pelos prazos históricos acordados (AHD), a companhia não responder ao diálogo iniciado pelo coordenador, então a decisão do coordenador será definitiva.”

Daqui da Iberia, gostaríamos de chamar a atenção ao fato de que estamos cientes dos comentários que a IATA pretende enviar como resposta à ANAC, e confirmamos que apoiamos todas as questões e sugestões da IATA.

Justificativa da Contribuição

1. Em relação ao Art. 42 § 2, sugerimos eliminar esse parágrafo porque vai de encontro às boas práticas internacionais levar em conta esses desvios para o índice de regularidade.

Por outro lado, 120 minutos é um espaço de tempo muito restritivo para um voo de longa distância. Existem muitos fatores que podem afetar um voo internacional e que estão fora do controle da companhia aérea (condições climáticas, greves de controladores aéreos, desvios de rota, congestionamentos, AOG, conectividade, disponibilidade dos recursos do aeroporto, problemas técnicos, fechamento de pistas, tripulação, aviões que entram tarde, segurança,...).

Somente os cancelamentos deveriam contar para a regularidade, e nos aeroportos coordenados do Brasil deveria ser usado 80% como índice de regularidade, de acordo com as boas práticas internacionais. Segundo as WSG, um slot operado dentro de um espaço de 24 horas deveria ser considerado como realizado, e não ficar limitado aos 120 minutos propostos.

2. Art. 42, 43.

Somos contra o uso do índice de pontualidade para manter os slots históricos.

A pontualidade não deveria ser levada em conta para propósitos de cálculos dos históricos.

As companhias aéreas que utilizam os seus slots pelo menos em 80% –a regra de 80/20– mantêm os direitos históricos dos slots no aeroporto.

Os slots históricos deveriam estar definidos somente pela regra 80/20, requerendo 80% de utilização, e não por outros requisitos adicionais como o cumprimento dos objetivos OTP. OTP é operacional e as WSG e os slots dos aeroportos são ferramentas de planificação, não deveriam ser misturados.

Relacionar os direitos históricos com os atrasos, quando a maioria dos atrasos estão além do controle de uma companhia aérea, poderia ser contraproducente e divergir das boas práticas internacionais.

As companhias aéreas desejam operar todos os voos com pontualidade, não têm interesses em operar com atrasos –existem impactos onerosos sobre outros voos, horas da tripulação, planificação da frota, conexões dos passageiros e direitos dos passageiros.

As medidas de pontualidade já existem na aviação conforme a regulamentação de direitos dos passageiros, já que é algo diretamente conectado aos direitos dos passageiros e aos serviços ao passageiro. Se as medidas mencionadas também são incluídas na regulamentação dos slots, poderia causar confusão e as companhias aéreas seriam castigadas duas vezes pelo mesmo fato.

Nem todos os atrasos são controláveis, muito pelo contrário –há vários fatores que influenciam nas saídas ou chegadas pontuais que não são diretamente responsáveis do atraso.

As companhias aéreas farão tudo aquilo que estiver dentro das suas possibilidades para manterem os seus slots históricos; os horários de slots conseguidos por uma companhia são essenciais para o sucesso da sua rede de trabalho. Entretanto, alguns atrasos ocorrem devido a fatores que estão além do seu controle (atrasos incontrolláveis) como o clima, os desvios dos controladores aéreos (ATC), problemas técnicos, fechamento de pistas, tripulação, aviões que entram tarde, segurança.

3. Art. 43

As companhias aéreas devem ter a oportunidade de estabelecer um diálogo com a ANAC quando o seu comportamento e o uso dos slots estiverem sob questionamento. Preferivelmente, deveria ser antes de levar adiante qualquer ação de confisco de slots históricos ou sanções. Seria recomendável que as sanções fossem aplicadas somente como último recurso e quando o diálogo e as ações corretivas fossem postos em andamento, e somente para uso indevido extremo dos slots, porque as companhias aéreas serão penalizadas duas vezes: perda dos slots mais aplicação de sanções.

As discussões que concirnam ao abuso dos slots deveriam dirigir-se aos voos em que existam claras evidências de uso indevido intencional e repetitivo dos slots, causando sérios transtornos ao aeroporto ou às operações de tráfego aéreo.

Análise Contribuição

Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública.

Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos que a alteração proposta no item Art. 1º, inciso VII, teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo.

Ressaltamos que valores muito superiores ao definido alterariam o cálculo do indicador de regularidade e, conseqüentemente, produziriam efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Com isso, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução.

Em relação ao outro tema abordado nessa contribuição, informamos que as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	55		
Contribuição nº	3577		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	DANIEL TKACZ		
CPF	29353541840		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	planejamento@voeazul.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 2º		
Endereço	Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues 939		
Cidade	Barueri	UF	SP
Contribuição			
Propõe-se a entrada da referida norma na temporada S19 da IATA			
Justificativa da Contribuição			
Dar o tempo necessário para adoção de processos e práticas que reforçaram todas as instruções preconizadas nesta nova resolução da agência			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com postergação da vigência das alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014 a partir do dia 28 de outubro de 2018, data de início das operações da temporada de Inverno 2018 (W18). Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	56		
Contribuição nº	3578		
Tipo de Contribuição	Outros		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	DANIEL TKACZ		
CPF	29353541840		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	planejamento@voeazul.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso I		
Endereço	Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues 939		
Cidade	Barueri	UF	SP
Contribuição			
O PDO deverá ser publicado pelo administrador aeroportuário depois de conhecimento prévio e eventual contestação da empresa aérea dentro de um comitê a ser estabelecido com todos os membros diretamente relacionados a atividade aérea no aeroporto.			
Justificativa da Contribuição			
Permitir que os dados que eventualmente gerem perda de slot, infrações e outros são de conhecimento prévio da empresa para correção da operação ou para evitar-se que dados discrepantes sejam publicados sem a devida análise e réplica da empresa aérea.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	57		
Contribuição nº	3579		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 2º		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
No parágrafo XVIII; - Solicita-se de esclarecimentos sobre procedimento de mediação em caso de conflitos de informações apresentadas pelo Operador aeroportuário e as Companhias Aéreas. - Solicita-se esclarecimento sobre a não manutenção do conceito RPK.			
Justificativa da Contribuição			
Atualmente temos conflitos quanto às informações apresentadas pelo Operador Aeroportuário, e caso o operador aeroportuário não esteja de acordo não há a definição de mediador para a definição do código. Os dados enviados pela Empresa Aérea são mais confiáveis, haja vista que são dados coletados diretamente da aeronave e, dada à visão sistêmica que as Empresas Aéreas, têm dos impactos causados por atrasos. Operador Aeroportuário não tem condições de avaliar as consequências de malha para ser a fonte prioritária de informação para o processo de monitoramento. - Não vemos razão para retirada do conceito de RPK, utilizado como fator para o monitoramento e gestão de distribuição dos Slots.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclaremos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Esclarecemos ainda que foi deliberada a exclusão do conceito passageiro quilômetro transportado pago (RPK) da Resolução nº 338/2014 pelo simples fato dessa definição não ter aplicação em nenhuma outra disposição desse regulamento. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	58		
Contribuição nº	3580		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	DANIEL TKACZ		
CPF	29353541840		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	planejamento@voeazul.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIII		
Endereço	Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues 939, Torre Jatobá, 9º Andar		
Cidade	Barueri	UF	SP
Contribuição			
Na eventualidade de voos cancelados na janela operacional ou seja, no dia da operação ou em hora aproximada, configura-se como infração caso não seja cancelado o slot?			
Justificativa da Contribuição			
É normal na operação aérea o cancelamento de voos dentro da janela operacional por motivos diversos (manutenção corretiva, aeroporto fechado e outros) onde os clientes são reacomodados e/ou atendidos pela resolução 400 desta agência; não torna-se justo ser considerado eventualmente uma infração a não devolução do slot no caso da situação exposta acima			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.			

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição esclarecida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	59		
Contribuição nº	3581		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso I		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Solicitação de esclarecimentos sobre procedimento de mediação em caso de conflitos de informações apresentadas pelo Operador aeroportuário e as Companhias Aéreas. - Solicitação de esclarecimentos sobre a manutenção do conceito RPK.			
Justificativa da Contribuição			
- Atualmente temos conflitos quanto às informações apresentadas pelo Operador Aeroportuário, e caso o operador aeroportuário não esteja de acordo, não há a definição de mediador para a definição do código. Os dados enviados pela Empresa Aérea são mais confiáveis, haja vista que são dados coletados diretamente da aeronave e, dada à visão sistêmica que as Empresas Aéreas, têm dos impactos causados por atrasos. Operador Aeroportuário não tem condições de avaliar as consequências de malha para ser a fonte prioritária de informação para o processo de monitoramento. - Não vemos razão para retirada do conceito de RPK, utilizado como fator para o monitoramento e gestão de distribuição dos Slots.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclaremos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Esclarecemos ainda que foi deliberada a exclusão do conceito passageiro quilômetro transportado pago (RPK) da Resolução nº338/2014 pelo simples fato dessa definição não ter aplicação em nenhuma outra disposição desse regulamento. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	60		
Contribuição nº	3582		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso III		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Mudança do BDR para que seja alterado, também, caso haja solicitação de Slots após sua configuração.			
Justificativa da Contribuição			
- Atualmente a ANAC já considera a mudança da BDR, após a primeira etapa de alocação.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a redação desse item teve o objetivo de dispor sobre o critério a ser observado para alterar a base de referência (BDR). A comprovação técnica do benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária expressa nesse item parte do pressuposto que alteração seria requerida pela própria empresa de transporte aéreo e a avaliação da sua viabilidade seria realizada pela ANAC observando os parâmetros de capacidade aeroportuária declarados pelo operador do aeroporto. Durante essa avaliação é possível que uma alteração realizada na base de slots vigentes não possa ser aplicada na base de referência (BDR), pois são bases de dados independentes que observam a capacidade aeroportuária declarada. Esse dispositivo possibilita que a base de referência (BDR) também possa ser alterada na segunda etapa de coordenação quando tempestivamente requerida pela empresa de transporte aéreo e caso exista capacidade aeroportuária disponível. Desse modo, o monitoramento das operações dos slots alocados utilizará a BDR definida na primeira etapa de coordenação com as suas alterações posteriores advindas da segunda etapa de coordenação. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	61		
Contribuição nº	3583		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso V		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Inclusão de previsão para que sejam permitidos pousos técnicos ou de emergência, e definição de um prazo de 96 horas para que o paragrafo único seja aplicado.			
Justificativa da Contribuição			
- Não está especificado o que se entende por etapas de voo programadas, confirmando que um pouso técnico é algo programado ou não, pois no prazo de 96 horas podem ser considerados casos de etapas programadas.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a contribuição não estar relacionada ao respectivo item, informamos que a redação do art. 33 da Resolução nº 338/2014 já dispõe sobre a não exigência de alocação de slots para as seguintes operações aéreas: emergência, salvamento ou resgate (SAR); transporte aeromédico ou de órgãos vitais para transplante humano; militar; e transporte de chefe de Estado ou de Governo. A alteração proposta a esse artigo teve como objetivo dispor também sobre a não exigência de alocação de slots para operações aéreas não remuneradas, em benefício exclusivo da empresa de transporte aéreo, quando previamente acordadas com o responsável pelo controle do espaço aéreo e com o operador do aeroporto. Esse enquadramento possibilitará que traslados de aeronaves em um aeroporto coordenado possam ter as operação aéreas correspondentes realizadas sem alocação de slot, quando essas operações enquadrarem-se a essa disposição. Além disso, há outras disposições nessa Resolução que dispõe sobre ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo que não penalizam o índice de regularidade da série de slots. Informamos ainda que não se enquadram as operações aéreas que, em etapa de voo imediatamente anterior ou posterior, realizem de forma programada serviço de transporte aéreo. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	62		
Contribuição nº	3584		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso V		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Esclarecimentos sobre voos imediatamente anterior ou posterior, efetuados de forma programada.			
Justificativa da Contribuição			
- Não está especificado o que se entende por etapas de voo programadas, confirmando que um pouso técnico é algo programado ou não, pois no prazo de 96 horas podem ser considerados casos de etapas programadas.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a contribuição não estar relacionada ao respectivo item, esclarecemos que a redação do art. 33 da Resolução nº 338/2014 já dispõe sobre a não exigência de alocação de slots para as seguintes operações aéreas: emergência, salvamento ou resgate (SAR); transporte aeromédico ou de órgãos vitais para transplante humano; militar; e transporte de chefe de Estado ou de Governo. A alteração proposta a esse artigo teve como objetivo dispor também sobre a não exigência de alocação de slots para operações aéreas não remuneradas, em benefício exclusivo da empresa de transporte aéreo, quando previamente acordadas com o responsável pelo controle do espaço aéreo e com o operador do aeroporto. Esse enquadramento possibilitará que traslados de aeronaves em um aeroporto coordenado possam ter as operações aéreas correspondentes realizadas sem alocação de slot, quando essas operações enquadrarem-se a essa disposição. Além disso, há outras disposições nessa Resolução que dispõe sobre ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo que não penalizam o índice de regularidade da série de slots. Esclarecemos ainda que não se enquadram as operações aéreas que, em etapa de voo imediatamente anterior ou posterior, realizem de forma programada serviço de transporte aéreo. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	63		
Contribuição nº	3585		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VI		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Manutenção do texto originalmente previsto na Resolução nº 338			
Justificativa da Contribuição			
- O texto como proposto traz duplicidade na contabilização dos Slots que são devolvidos até a data limite para devolução, sendo o texto original é mais claro quanto ao calculo do índice.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que nos cálculos já eram descontados os slots devolvidos até a data limite para devolução de slots (SRD). Adequação de redação tem o propósito de esclarecer o modo de cálculo do índice. Sendo assim, entendemos que não há duplicidade e assim torna-se inaplicável a alteração. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	64		
Contribuição nº	3586		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Sugere-se inclusão de previsão de acréscimo de feriados e períodos não previstos no planejamento, além da penalidade de 120 minutos de atraso ser considerada não pontual.			
Justificativa da Contribuição			
- Para os feriados nacionais, há um decréscimo do uso da infraestrutura aeroportuária, ou seja não há prejuízos para a indústria quanto ao acesso planejado aos slots disponíveis, e a janela para devolução dos Slots não atendem às expectativas de análise de mercado.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a contribuição envolvendo tratamento diferenciado em datas ou períodos específicos não estar relacionada ao objeto do respectivo item, informamos que a alteração proposta nesse item teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	65		
Contribuição nº	3587		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Sociedade Empresária		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Previsão de abono de cancelamentos de Slots em feriados nacionais e outros eventos que a ANAC julgue pertinente.			
Justificativa da Contribuição			
- Para os feriados nacionais, há um decréscimo do uso da infraestrutura aeroportuária, ou seja não há prejuízos para a indústria quanto ao acesso planejado aos slots disponíveis, e a janela para devolução dos Slots não atendem às expectativas de análise de mercado.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a contribuição envolvendo tratamento diferenciado em datas ou períodos específicos não estar relacionada ao objeto do respectivo item, informamos que na regulamentação estabelecida existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Além disso, há outra disposição que possibilita que a base de referência (BDR) também possa ser alterada na segunda etapa de coordenação quando tempestivamente requerida pela empresa de transporte aéreo e caso exista capacidade aeroportuária disponível. Desse modo, o monitoramento das operações dos slots alocados utilizará a BDR definida na primeira etapa de coordenação com as suas alterações posteriores advindas da segunda etapa de coordenação. Ademais, a questão da redução da demanda nos períodos de feriados está associado ao risco do negócio não podendo ser dissociado para fins do cálculo da Regularidade. Ressaltamos que essa solicitação não é aplicada internacionalmente, conforme estabelecido pelo WSG da IATA. Existem outros mecanismos que as empresas podem fazer, como por exemplo, o cancelamento antes da BDR. E caso a empresa necessite retornar aquele planejamento, bastaria solicitar o slot para retomar o serviço. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		66	
Contribuição nº		3588	
Tipo de Contribuição		Inclusão	
Data da Contribuição		28/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VIII		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Previsão no sentido de que a regularidade e pontualidade sejam equalizadas para que não tenhamos diferença nos percentuais aplicados, e de que a pontualidade não seja considerada para efeitos históricos de penalização de SLOT.			
Justificativa da Contribuição			
- A equalização dos índices faz com que a indústria trabalhe de forma homogenia e entregue o mesmo nível de serviço em qualquer localidade. Os dados históricos de regularidade a 80% e pontualidade de 75% são indicies comparáveis a indústria mundial.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte			

aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	67		
Contribuição nº	3589		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 2º		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
Mudança positiva. Mudança necessária no regulamento para esclarecer que, a partir de S18, os dados dos aeroportos serão usados para o monitoramento e não mais o auto-relatório. Seria aconselhável especificar quais dados - Off / on blocks.			
Justificativa da Contribuição			
Mudança positiva. Mudança necessária no regulamento para esclarecer que, a partir de S18, os dados dos aeroportos serão usados para o monitoramento e não mais o auto-relatório. Seria aconselhável especificar quais dados - Off / on blocks.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante o tipo de contribuição não ser correspondente ao item e à justificativa apresentada, informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Na definição do PDO, foi estabelecido que para fins de monitoramento do uso dos slots alocados, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	68		
Contribuição nº	3590		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VIII		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Item “tráfego aéreo” e "alternado humanitário" como códigos abonados.			
Justificativa da Contribuição			
- Tratam-se de ocorrência fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que são objetos dessa audiência pública o reconhecimento de ações de outros entes e a interferência de outros fatores que impactam a cadeia do transporte aéreo. Informamos ainda que compete ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica o serviço de navegação aérea, sendo assim problemas relacionados a esse serviço estão fora da capacidade gerenciamento da empresa aérea ou operador aéreo. Não obstante, não se consideram fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, as ocorrências causadas por ação ou omissão de seus empregados ou de seus prestadores de serviço, por indisponibilidade de tripulação, de aeronave, de equipamentos, de sistemas, ou outros elementos intrínsecos à prestação do serviço de transporte aéreo. Observamos que no art. 33 da Resolução nº338/2014 está disposto que independem de alocação de slots operações de emergência, salvamento ou resgate (SAR), bem como transporte aeromédico ou de órgãos vitais para transplante humano. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		69	
Contribuição nº		3591	
Tipo de Contribuição		Esclarecimento	
Data da Contribuição		28/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VIII		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Como serão considerados atrasos e/ou cancelamentos consequentes devido a problema em voo anterior, não previstos na Resolução.			
Justificativa da Contribuição			
- A tabela IATA AHM 730 não contempla códigos de atraso/cancelamento por motivos consequentes.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante o tipo de contribuição não ser correspondente ao item e à justificativa apresentada, esclarecemos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Na definição do PDO, foi estabelecido que para fins de monitoramento do uso dos slots alocados, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Ressaltamos que, além da tabela Aircraft Movement Control - AHM 730 (CODES TO BE USED IN AIRCRAFT MOVEMENT AND DIVERSION MESSAGES), existe a tabela Aircraft Movement Control - AHM 731 (ENHANCED REPORTING ON ATFM DELAYS BY THE USE SUBCODES). Na AHM-731 estão previstos subcódigos que agregam informação ao motivo do desvio em relação ao horário do slot alocado disposto na AHM-730, incluindo ocorrência advinda de etapa anterior. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	70		
Contribuição nº	3592		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IX		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Exclusão do parágrafo 3º.			
Justificativa da Contribuição			
- Por imposição da ANAC, em determinados casos, aplica-se medidas de correção que podem afetar a segurança. Não há clareza que como esse processo se dará em termos de avaliação do que é possível aplicar como medidas de correção e em qual prazo.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s).			

pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Os procedimentos acessórios ao processo de coordenação de aeroportos serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	71		
Contribuição nº	3593		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso I		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
Mudança positiva. Mudança necessária no regulamento para esclarecer que, a partir de S18, os dados dos aeroportos serão usados para o monitoramento e não mais o auto-relatório. Seria aconselhável especificar quais dados - Off / on blocks.			
Justificativa da Contribuição			
Mudança positiva. Mudança necessária no regulamento para esclarecer que, a partir de S18, os dados dos aeroportos serão usados para o monitoramento e não mais o auto-relatório. Seria aconselhável especificar quais dados - Off / on blocks.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Na definição do PDO, foi estabelecido que para fins de monitoramento do uso dos slots alocados, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	72		
Contribuição nº	3594		
Tipo de Contribuição	Esclarecimento		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIV		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- A definição e entendimento a respeito de categoria de equipamento, uma vez que a GOL utiliza os Boeing 737-700 e 737-800 e gostaríamos de saber se são considerados mesma categoria para fins desta Resolução.			
Justificativa da Contribuição			
- Por se tratar de uso da infraestrutura, em especial do uso da pista, a categoria da aeronave corresponde a categoria de aproximação do tipo de aeronave, necessitando que seja atrelado à uma tabela para melhor entendimento do que significa categoria de equipamento.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que categoria de aeronave para alocação em posições do pátio observa os parâmetros de envergadura, comprimento e bitola da aeronave. Considerando as subdivisões de categorias aplicadas aos aeroportos brasileiros, as aeronaves Boeing 737-700 e 737-800 possuem a mesma categoria. Ressaltamos que, em alguns aeroportos, existem restrições de posições para aeronaves com componentes aerodinâmicos posicionados na extremidade livre da asa. Com relação ao batimento entre o slot e a operação aérea, verificaremos por categoria a utilização do slot. Ou seja, se tiverem a mesma categoria considera-se, para o caso do equipamento, como uma operação aérea em conformidade com o slot alocado. Recomendamos que sejam observadas informações dispostas na declaração de capacidade do aeroporto coordenado. Portanto, consideramos esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição esclarecida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	73		
Contribuição nº	3595		
Tipo de Contribuição	NA		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso III		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
Isso é positivo pois proporcionará maior flexibilidade para as companhias aéreas.			
Justificativa da Contribuição			
Isso é positivo pois proporcionará maior flexibilidade para as companhias aéreas.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	74		
Contribuição nº	3596		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIX		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Texto que embase tecnicamente a justificativa da decisão da ANAC acerca da declaração do aeroporto ser de interesse.			
Justificativa da Contribuição			
- Ausência de uma metodologia de cálculo impede que as empresas tenham previsibilidade de quando os critérios levarão a considerar um aeroporto de interesse ou não, prejudicando o planejamento de médio e longo prazo, com impactos negativos ao planejamento de toda a indústria.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que os critérios que são considerados para a declaração de aeroporto de interesse já estão definidos no art. 52 da Resolução nº338/2014. Além disso, não se visualiza nenhum prejuízo às empresas de transporte aéreo o enquadramento de um determinado aeroporto como aeroporto de interesse, pois basicamente é o mesmo mecanismo de consulta quanto à infraestrutura aeroportuária disponível se comparada a exigência da Resolução nº 440/2017 e Resolução nº 338/2014. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	75		
Contribuição nº	3597		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 2º		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Que a Resolução não entre em vigor na data de sua publicação, mas que seja concedido período transitório para adaptação das Companhias e dos Operadores Aeroportuários, com início apenas na Season W18.			
Justificativa da Contribuição			
- Precisa-se de um prazo de pelo menos 9 meses para adaptação aos nossos processos, em especial na atuação onde possa haver divergência de informações e do resultado do monitoramento, além da modificação dos sistemas utilizados para capturar os dados agora dos aeroportos que necessitam de prazo e recursos financeiros.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014 que entram em vigor no dia 28 de outubro de 2018, data de início das operações da temporada de Inverno 2018 (W18). Portanto, consideramos a contribuição aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	76		
Contribuição nº	3598		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso III		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332, Torre I - cj 22		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
A justificativa da inclusão desta cláusula não está clara. No entanto, em relação à possibilidade de alterar as datas do calendário, encorajamos sempre a usar o mesmo calendário de atividades de coordenação utilizado mundialmente, de acordo com as melhores práticas internacionais. Portanto, sugerimos que as datas sejam mantidas, conforme calendario usado mundialmente, afim de manter os padrões de consistência e segurança da indústria.			
Justificativa da Contribuição			
A justificativa da inclusão desta cláusula não está clara. No entanto, em relação à possibilidade de alterar as datas do calendário, encorajamos sempre a usar o mesmo calendário de atividades de coordenação utilizado mundialmente, de acordo com as melhores práticas internacionais. Portanto, sugerimos que as datas sejam mantidas, conforme calendario usado mundialmente, afim de manter os padrões de consistência e segurança da indústria.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a redação desse item teve o objetivo de dispor sobre o critério a ser observado para alterar a base de referência (BDR). A comprovação técnica do benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária expressa nesse item parte do pressuposto que alteração seria requerida pela própria empresa de transporte aéreo e a avaliação da sua viabilidade seria realizada pela ANAC observando os parâmetros de capacidade aeroportuária declarados pelo operador do aeroporto. Durante essa avaliação é possível que uma alteração realizada na base de slots vigentes não possa ser aplicada na base de referência (BDR), pois são bases de dados independentes que observam a capacidade aeroportuária declarada. Esse dispositivo possibilita que a base de referência (BDR) também possa ser alterada na segunda etapa de coordenação quando tempestivamente requerida pela empresa de transporte aéreo e caso exista capacidade aeroportuária disponível. Desse modo, o monitoramento das operações dos slots alocados utilizará a BDR definida na primeira etapa de coordenação com as suas alterações posteriores advindas da segunda etapa de coordenação. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	77		
Contribuição nº	3599		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso V		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
A IATA considera bem-vinda esta mudança pois está alinhada às melhores práticas internacionais. (Isso já era aplicável em GRU para o S17, mas o regulamento precisava ser alterado neste sentido para estar de acordo com esta pratica além de incluir TODOS os aeroportos. Fim do auto-reporte por parte das companhias aéreas).			
Justificativa da Contribuição			
A IATA considera bem-vinda esta mudança pois está alinhada às melhores práticas internacionais. (Isso já era aplicável em GRU para o S17, mas o regulamento precisava ser alterado neste sentido para estar de acordo com esta pratica além de incluir TODOS os aeroportos. Fim do auto-reporte por parte das companhias aéreas).			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a Resolução nº338/2014 regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados (slots). Desse modo, a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) aplica-se a todos os aeroportos declarados coordenados nos termos dessa Resolução. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	78		
Contribuição nº	3600		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VI		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
A IATA considera bem-vinda esta mudança pois o BDR deve sempre descontar os slots retornados. (O patamar 80/20 sempre após o hand back)			
Justificativa da Contribuição			
A IATA considera bem-vinda esta mudança pois o BDR deve sempre descontar os slots retornados. (O patamar 80/20 sempre após o hand back)			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que nos cálculos já eram descontados os slots devolvidos até a data limite para devolução de slots (SRD). A adequação de redação tem o propósito de esclarecer o modo de cálculo do índice. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	79		
Contribuição nº	3601		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
Entendemos que isso é um esclarecimento solicitado pelas companhias aéreas. No entanto, a IATA gostaria de solicitar a eliminação desta cláusula porque é contra as melhores práticas internacionais considerar estes desvios para o índice de regularidade. De acordo com WSG, um slot operado dentro de uma janela de 24 horas deve ser considerado como executado e não limitado aos 120 minutos propostos. Além disso, a regularidade deve conter apenas cancelamentos e o índice de regularidade de 80% deve ser usado para todos os aeroportos coordenados no Brasil, de acordo com as melhores práticas internacionais;			
Justificativa da Contribuição			
Entendemos que isso é um esclarecimento solicitado pelas companhias aéreas. No entanto, a IATA gostaria de solicitar a eliminação desta cláusula porque é contra as melhores práticas internacionais considerar estes desvios para o índice de regularidade. De acordo com WSG, um slot operado dentro de uma janela de 24 horas deve ser considerado como executado e não limitado aos 120 minutos propostos. Além disso, a regularidade deve conter apenas cancelamentos e o índice de regularidade de 80% deve ser usado para todos os aeroportos coordenados no Brasil, de acordo com as melhores práticas internacionais;			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a alteração proposta nesse item teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo. Ressaltamos que valores muito superiores ao definido alterariam os cálculos dos indicadores de regularidade e de pontualidade e, conseqüentemente, produziriam efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Com isso, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Em relação ao outro tema abordado nessa contribuição, informamos que as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são			

estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	80		
Contribuição nº	3602		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VIII		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
A IATA apoia estas mudanças positivas pois o regulamento proporciona maior flexibilidade para as companhias aéreas justificarem atrasos e cancelamentos por motivos fora de seu controle, de acordo com as melhores práticas internacionais. No entanto, a IATA é contra o uso do índice de pontualidade para manter historico de slot. Além disso, não há referência nesta fase do processo de recurso e diálogo para permitir que as companhias aéreas os justifiquem onde não houver intencionalidade. A pontualidade não deve ser levada em consideração para efeitos de cálculo do histórico.			
Justificativa da Contribuição			
A IATA apoia estas mudanças positivas pois o regulamento proporciona maior flexibilidade para as companhias aéreas justificarem atrasos e cancelamentos por motivos fora de seu controle, de acordo com as melhores práticas internacionais. No entanto, a IATA é contra o uso do índice de pontualidade para manter historico de slot. Além disso, não há referência nesta fase do processo de recurso e diálogo para permitir que as companhias aéreas os justifiquem onde não houver intencionalidade. A pontualidade não deve ser levada em consideração para efeitos de cálculo do histórico.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea.			

O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	81		
Contribuição nº	3603		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IX		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
Introdução positiva do conceito de uso indevido de acordo com WSG. O diálogo e a oportunidade para ações corretivas também devem ser considerados ao incluir esse conceito de acordo com as Diretrizes do WWACG sobre o monitoramento do desempenho do slot. Uma carta deve ser enviada à companhia aérea como um aviso para justificar e resolver o problema. As sanções financeiras devem ser o último recurso.			
Justificativa da Contribuição			
Introdução positiva do conceito de uso indevido de acordo com WSG. O diálogo e a oportunidade para ações corretivas também devem ser considerados ao incluir esse conceito de acordo com as Diretrizes do WWACG sobre o monitoramento do desempenho do slot. Uma carta deve ser enviada à companhia aérea como um aviso para justificar e resolver o problema. As sanções financeiras devem ser o último recurso.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como,			

para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	82		
Contribuição nº	3604		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IX		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
Encorajamos a ANAC a incluir alguma referência às melhores práticas internacionais aqui como a justificativa na redação do artigo. "WSG 8.9.3 O coordenador não deve negar um histórico precedente da companhia aérea sem primeiro iniciar um diálogo com essa companhia aérea. Se, no prazo acordado de histórico, a companhia aérea não respondeu ao diálogo iniciado pelo coordenador, então a decisão do coordenador será final". A IATA recomenda a ANAC não considerar um "diálogo" a emissão semanal de seu relatório, mas um contato proativo adequado com a companhia aérea antes de qualquer decisão sobre retirada de histórico. A IATA incentiva a ANAC a incluir uma redação adicional sobre as melhores práticas internacionais sobre o Monitoramento de Desempenho de Slots com base nas Diretrizes da WWACG (Worldwide Airport Coordination Group - Grupo Mundial de Coordenação Aeroportuária).			
Justificativa da Contribuição			
Encorajamos a ANAC a incluir alguma referência às melhores práticas internacionais aqui como a justificativa na redação do artigo. "WSG 8.9.3 O coordenador não deve negar um histórico precedente da companhia aérea sem primeiro iniciar um diálogo com essa companhia aérea. Se, no prazo acordado de histórico, a companhia aérea não respondeu ao diálogo iniciado pelo coordenador, então a decisão do coordenador será final". A IATA recomenda a ANAC não considerar um "diálogo" a emissão semanal de seu relatório, mas um contato proativo adequado com a companhia aérea antes de qualquer decisão sobre retirada de histórico. A IATA incentiva a ANAC a incluir uma redação adicional sobre as melhores práticas internacionais sobre o Monitoramento de Desempenho de Slots com base nas Diretrizes da WWACG (Worldwide Airport Coordination Group - Grupo Mundial de Coordenação Aeroportuária).			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea.			

O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	83		
Contribuição nº	3605		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCOS TOGNATO DA SILVA		
CPF	08807238829		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	mtsilva@voegol.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VI		
Endereço	Pça. Cmte. Linneu Gomes S/N		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
- Critérios de arredondamento dos valores calculados para os índices de regularidade, segundo os conceitos matemáticos universalmente adotados, ou seja, para o número superior aqueles que ultrapassarem a metade do inteiro, e para o inferior aqueles que forem menor ou igual a metade.			
Justificativa da Contribuição			
- Insegurança operacional e legal pela falta de definição de critérios.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que nos cálculos já eram descontados os slots devolvidos até a data limite para devolução de slots (SRD). Adequação de redação tem o propósito de esclarecer o modo de cálculo do índice. Sendo assim, entende-se que não há problemas com arredondamentos de resultados e assim torna-se inaplicável a inclusão. Inclusive, não existe tal arredondamento no WSG, que disciplina as práticas internacionais. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	84		
Contribuição nº	3606		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IX		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
É também recomendável uma redação sobre a inclusão do Comitê de Coordenação e do Comitê de Desempenho de Slot para reforçar os procedimentos de Monitoramento de Desempenho de Slot. "WSG 8.9.7 O coordenador deve procurar se aconselhar-se com o Comitê de Coordenação ou Comitê de Desempenho do Slot (se existir) para rever os achados do coordenador no monitoramento do desempenho do slot. É responsabilidade do coordenador iniciar qualquer ação disciplinar contra uma companhia aérea que intencionalmente faça uso incorreto dos slots atribuídos. "			
Justificativa da Contribuição			
É também recomendável uma redação sobre a inclusão do Comitê de Coordenação e do Comitê de Desempenho de Slot para reforçar os procedimentos de Monitoramento de Desempenho de Slot. "WSG 8.9.7 O coordenador deve procurar se aconselhar-se com o Comitê de Coordenação ou Comitê de Desempenho do Slot (se existir) para rever os achados do coordenador no monitoramento do desempenho do slot. É responsabilidade do coordenador iniciar qualquer ação disciplinar contra uma companhia aérea que intencionalmente faça uso incorreto dos slots atribuídos. "			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a observação às melhores práticas adotadas internacionalmente, entende-se desnecessário regulamentar atividades relacionadas a Comitê de Coordenação e do Comitê de Desempenho de Slot. O mercado pode muito bem iniciar tais Comitês sem a necessidade de regulamentação. Inclusive já existem iniciativas de criação de tais comitês. Esses comitês poderão até melhorar a performance das operações, mas não tem nenhum aspecto vinculante no processo de coordenação e alocação de slots. Sendo assim, entende-se como inaplicável a inclusão proposta. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	85		
Contribuição nº	3607		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso XI		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
A IATA aprova estas modificações.			
Seria aconselhável especificar dados de calços on/off para operações aéreas, se possível.			
Justificativa da Contribuição			
A IATA aprova estas modificações.			
Seria aconselhável especificar dados de calços on/off para operações aéreas, se possível.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Na definição do PDO, foi estabelecido que para fins de monitoramento do uso dos slots alocados, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	86		
Contribuição nº	3608		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIII		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
A IATA apoia estas mudanças muito positivas. A inclusão da palavra INTENCIONALMENTE está de acordo com WSG. Infrações e penalidades serão aplicadas somente se o operador aéreo falhar intencionalmente para operar. Novamente, uma referência sobre ações corretivas e diálogo com as companhias aéreas de acordo com as Diretrizes WWACG (Worldwide Airport Coordination Group - Grupo Mundial de Coordenação Aeroportuária) será chave.			
Justificativa da Contribuição			
A IATA apoia estas mudanças muito positivas. A inclusão da palavra INTENCIONALMENTE está de acordo com WSG. Infrações e penalidades serão aplicadas somente se o operador aéreo falhar intencionalmente para operar. Novamente, uma referência sobre ações corretivas e diálogo com as companhias aéreas de acordo com as Diretrizes WWACG (Worldwide Airport Coordination Group - Grupo Mundial de Coordenação Aeroportuária) será chave.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.			

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	87		
Contribuição nº	3609		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIII		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
A IATA aprova esta mudança positiva (revogar o § 1o) . Excelente.			
Justificativa da Contribuição			
A IATA aprova esta mudança positiva (revogar o § 1o) . Excelente.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	88		
Contribuição nº	3610		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XV		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
Excelente. Mudança positiva. Intencionalidade do uso indevido para aplicar sanções.			
Justificativa da Contribuição			
Excelente. Mudança positiva. Intencionalidade do uso indevido para aplicar sanções.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		89	
Contribuição nº		3611	
Tipo de Contribuição		Alteração	
Data da Contribuição		28/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XII		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
De acordo com as praticas internacionais.			
Justificativa da Contribuição			
De acordo com as praticas internacionais.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	90		
Contribuição nº	3612		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XVI		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
Mudança positiva.			
Justificativa da Contribuição			
Mudança positiva.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	91		
Contribuição nº	3613		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XVIII		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
Clausula útil.			
Justificativa da Contribuição			
Clausula útil.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	92		
Contribuição nº	3614		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XX		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
Melhoria útil da classificação das diferentes fases do calendário de atividades de coordenação.			
Justificativa da Contribuição			
Melhoria útil da classificação das diferentes fases do calendário de atividades de coordenação.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	93		
Contribuição nº	3615		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XX		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
§1: A justificativa desta cláusula não é clara. No entanto, a IATA incentivaria a manter a consistência do conceito de nível 2 e calendário, incluindo um patamar. O patamar para o nível 2 é essencial. A eliminação do patamar parece ser mais apropriada para os aeroportos de Nível 1 e a facilitação do cronograma em aeroportos de Nível 1 não deve ser incluída nesta Resolução			
Justificativa da Contribuição			
§1: A justificativa desta cláusula não é clara. No entanto, a IATA incentivaria a manter a consistência do conceito de nível 2 e calendário, incluindo um patamar. O patamar para o nível 2 é essencial. A eliminação do patamar parece ser mais apropriada para os aeroportos de Nível 1 e a facilitação do cronograma em aeroportos de Nível 1 não deve ser incluída nesta Resolução			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que trata-se de alteração de redação para deixar expresso o que é facultado ao operador de interesse, observado que no processo de coordenação para alocação de slots estão definidas etapas e atividades devidas ao aeroporto coordenado. Esclarecemos ainda que o alcance da Resolução nº 338/2014 limita-se aos aeroportos declarados coordenados ou de interesse. Desse modo, incluem-se apenas os aeroportos com classificação equivalentes aos níveis 3 e 2 do WSG IATA, respectivamente. Logo, não se aplica ao aeroportos considerados nível 1 pela IATA. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	94		
Contribuição nº	3616		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XX		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
Inclusão §4: A IATA concorda que a inclusão da possibilidade de monitorar o desempenho do cronograma/schedule por facilitadores está de acordo com o WSG. No entanto, a IATA está preocupada com a inclusão desta cláusula pois os aeroportos assumem o papel de facilitadores do aeroporto de interesse no Brasil. A IATA já pontuou para a ANAC que os aeroportos não devem ser facilitadores deles mesmos Os facilitadores, de acordo com as melhores práticas internacionais, devem ser independentes e os aeroportos não são um órgão independente. A IATA preferiria que os aeroportos de nível 2 fossem facilitados por uma parte independente. Esta situação também colocaria o aeroporto em uma situação difícil pois seria necessário provar sua independência durante todo o processo. Tendo dito o acima, se os aeroportos são os facilitadores, a IATA concorda que o facilitador é responsável pelo monitoramento do slot, mas defendemos o direito à contestação. Para poder fazê-lo, as informações de monitoramento devem ser publicadas com antecedência e devem seguir as Diretrizes da WWACG (Worldwide Airport Coordination Group - Grupo Mundial de Coordenação Aeroportuária) sobre monitoramento, também aplicável para aeroportos facilitados .			
Justificativa da Contribuição			
Inclusão §4: A IATA concorda que a inclusão da possibilidade de monitorar o desempenho do cronograma/schedule por facilitadores está de acordo com o WSG. No entanto, a IATA está preocupada com a inclusão desta cláusula pois os aeroportos assumem o papel de facilitadores do aeroporto de interesse no Brasil. A IATA já pontuou para a ANAC que os aeroportos não devem ser facilitadores deles mesmos Os facilitadores, de acordo com as melhores práticas internacionais, devem ser independentes e os aeroportos não são um órgão independente. A IATA preferiria que os aeroportos de nível 2 fossem facilitados por uma parte independente. Esta situação também colocaria o aeroporto em uma situação difícil pois seria necessário provar sua independência durante todo o processo. Tendo dito o acima, se os aeroportos são os facilitadores, a IATA concorda que o facilitador é responsável pelo monitoramento do slot, mas defendemos o direito à contestação. Para poder fazê-lo, as informações de monitoramento devem ser publicadas com antecedência e devem seguir as Diretrizes da WWACG (Worldwide Airport Coordination Group - Grupo Mundial de Coordenação Aeroportuária) sobre monitoramento, também aplicável para aeroportos facilitados .			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública.			

Informamos que o operador do aeroporto de interesse tem as suas obrigações dispostas no Título II da Resolução nº 338/2014.

Nessa Resolução, está estabelecido que o descumprimento do disposto nesse Título por parte do operador do aeroporto de interesse pode ensejar a declaração do aeroporto como coordenado pela ANAC, bem como esse descumprimento configura-se como infração sujeita à multa.

Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões acima expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição não aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	95		
Contribuição nº	3617		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA		
CPF	07756064801		
Organização	Outros		
E-mail	costap@iata.org		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XXIII		
Endereço	Avenida Ibirapuera, 2332		
Cidade	São Paulo	UF	
Contribuição			
A IATA encorajaria a aplicação de sanções apenas como o último recurso e somente quando o diálogo e as ações corretivas já tenham ocorrido e apenas em casos de uso indevido de slots, uma vez que as companhias aéreas serão penalizadas duas vezes: perda do slot mais aplicação de sanções.			
Justificativa da Contribuição			
A IATA encorajaria a aplicação de sanções apenas como o último recurso e somente quando o diálogo e as ações corretivas já tenham ocorrido e apenas em casos de uso indevido de slots, uma vez que as companhias aéreas serão penalizadas duas vezes: perda do slot mais aplicação de sanções.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.			

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	96		
Contribuição nº	3618		
Tipo de Contribuição	Outros		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANA MARIA BASTOS TORRES		
CPF	08824806856		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	tracey.buckmaster@ba.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XXIII		
Endereço			
Cidade		UF	
Contribuição			
Nos também estamos de acordo com os comentários da IATA sobre o texto proposto e disposição para alinhar processos com o WSG			
Justificativa da Contribuição			
Art.2 : E importante que os dados especificados sejam off/on em blocos, senão a comparação com dados de slot não é alinhada no caso que seja tempo de runway. Art.28 § 1 – Mudança positiva, o BDR deveria ser alterado para mudanças sazonais ou para novos slots. Art.28 § 2 – Existem informações adicionais neste ponto? O BDR deveria ser mudado em caso de downgrades o que beneficiaria a infraestrutura para garantir que este espaço possa ser historicamente re alocado? Art.38 – Mudança positiva, faz sentido que o operador do aeroporto forneça os dados de monitoramento e não as aerolíneas se auto monitorar. Art.39 – Mudança positiva, isso esclarece o monitoramento de slot contra o BDR menos os slots operados pelo SRD. Art.42 § 2 – Existe a preocupação de que estes sejam voos budget operando no mesmo dia restringindo regularidade para apenas contar com os 120 minutos de disponibilidade do slot. Regularidade não deveria ser relacionada com pontualidade, deveria haver uma outra discussão para identificar e lidar com o baixo índice de pontualidade, particularmente se o motivo for além do controle das companhias aéreas. Operando desde um hub movimentado como Heathrow afetará o outro lado da rota, apesar de no momento haver um grande esforço para montar uma tabela robusta priorizando a boa pontualidade. Art.45 – Mudança positiva, os slots que não são retornados em menos de 3 horas da operação não serve para problemas técnicos e esta alteração é bem-vinda. Art.47 – Mudança positiva, o uso de “deliberado” é bem-vindo quando relacionado a uma operação sem slot. Art.48 – Gostaríamos de ver sanções aplicadas após a perda de slots unicamente em extremas circunstâncias de mau uso intencional. A perda de slots históricos e a pena mais grave a ser aplicada. De preferência, gostaríamos de um processo com instruções claras para entendermos em quais circunstâncias ambas deveriam ser aplicadas. Art.54 – Se não existir ponto de referência, as companhias aéreas operando na temporada anterior ainda tem prioridade na distribuição de slots?			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública.			

Não obstante a sua contribuição fazer referência a diversos assuntos dispostos em outros itens, informamos a alteração proposta no item Art. 1º, inciso VII, teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo.

Ressaltamos que valores muito superiores ao definido alterariam o cálculo do indicador de regularidade e, conseqüentemente, produziram efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Com isso, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução.

Informamos ainda que outras questões abordadas na sua contribuição também foram consideradas no referido estudo.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos respondida a contribuição.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição respondida

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	97		
Contribuição nº	3619		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ALEXANDRE JENNINGS CANEDO		
CPF	93847785753		
Organização	Órgão Público		
E-mail	ajcanedo@infraero.gov.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 2º		
Endereço	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 05		
Cidade	Brasília	UF	DF
Contribuição			
Inciso XVIII do Art. 2º			
XVIII - publicação de dados sobre operações aéreas (PDO): informações sobre todas as operações aéreas realizadas e canceladas no aeroporto coordenado disponibilizadas pelo administrador aeroportuário para fins de monitoramento de slots, quando disponíveis; (NR).			
Justificativa da Contribuição			
Evitar que o operador aeroportuário seja penalizado quando as empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos, deixarem de informar os códigos das justificativas dos atrasos.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	98		
Contribuição nº	3620		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ALEXANDRE JENNINGS CANEDO		
CPF	93847785753		
Organização	Órgão Público		
E-mail	ajcanedo@infraero.gov.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso XI		
Endereço	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 05, Edifício Sede		
Cidade	Brasília	UF	DF
Contribuição			
Inclusão do §4º do Art. 44-A da minuta de resolução:			
§ 4º Cabe às empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos, repassar ao operador aeroportuário as informações complementares para a publicação dos dados sobre operação (PDO).			
Justificativa da Contribuição			
Dirimir a resistência das empresas aéreas em fornecer ao operador aeroportuário as informações necessárias para a publicação dos dados sobre operação (PDO), no que tange a justificar os motivos dos respectivos atrasos e cancelamentos.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	99		
Contribuição nº	3621		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI		
CPF	11623905737		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	ludmilam@riogaleao.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso II		
Endereço	Av. Vinte de Janeiro, S/N, Prédio Anexo UAC, Galeão, Ilha do Governador		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Art. 9 A navegação aérea deveria estabelecer os limites da capacidade de pista de posse disso o gestor aeroportuário decide a capacidade que será declarada . • [texto proposto pela ANAC]: “O responsável pelo serviço de navegação aérea informará à ANAC a declaração de capacidade do aeroporto coordenado, relativamente ao componente pista, observando os prazos estabelecidos no calendário de atividades” (NR) • [texto proposto pela Concessionária]: “O responsável pelo serviço de navegação aérea informará à ANAC e ao Gestor Aeroportuário a capacidade máxima do aeroporto coordenado, relativamente ao componente pista. De posse disto, o gestor aeroportuário declara a capacidade que será considerada, junto aos demais componentes, para fins de alocação dos slots observando os prazos estabelecidos no calendário de atividades” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
O gestor aeroportuário que deve declarar a capacidade a ser considerada.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que operador do aeroporto é responsável pela declaração da capacidade aeroportuária do aeroporto coordenado relativamente aos componentes pista, pátio e terminal, conforme regulamentação específica, devendo observar os prazos estabelecidos no calendário de atividades. Além disso, a capacidade operacional de pista e as respectivas regras de alocação devem ser estabelecidas em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	100		
Contribuição nº	3622		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCIO SILVA SOUTO		
CPF	19604849824		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	marcio.souto@united.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso V		
Endereço	av paulista, 777		
Cidade	sao paulo	UF	SP
Contribuição			
“Art. 38. III - as publicações de dados sobre operações aéreas (PDO) para apuração dos índices de regularidade e pontualidade da série de slots disponibilizados pelo administrador do aeroporto, garantido aos operadores aéreos o prévio processo de revisão dos dados para correção de discrepâncias.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
A garantia da revisão do processo de revisão dos dados preparados unilateralmente pelo administrador do aeroporto é instrumento fundamental para garantia de que os dados sejam submetidos sem discrepâncias, o que corrobora com o sistema adotado nos mercados maduros, como EUA e Europa, onde o PDO é revisado pelas empresas aéreas antes de sua publicação.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Informamos que os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	101		
Contribuição nº	3623		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI		
CPF	11623905737		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	ludmilam@riogaleao.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso III		
Endereço	Av. Vinte de Janeiro, S/N, Prédio Anexo UAC, Galeão, Ilha do Governador, Prédio Anexo UAC, Galeão, I		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Art. 28 Alteração na BDR precisa ser feita com datas acordadas com a indústria e com critérios acordados . • [texto proposto pela ANAC]: “Caso seja comprovado tecnicamente o benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária, a ANAC poderá alterar a base de referência (BDR) constituída na primeira etapa de coordenação.” • [texto proposto pela Concessionária]: “Caso seja comprovado tecnicamente o benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária, a ANAC poderá alterar a base de referência (BDR) constituída na primeira etapa de coordenação de acordo com datas e critérios definidos com a indústria”			
Justificativa da Contribuição			
Sugere-se o alinhamento da indústria, uma vez que esses são fortemente impactados por qualquer decisão e alteração destas diretrizes.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a redação desse item teve o objetivo de dispor sobre o critério a ser observado para alterar a base de referência (BDR). A comprovação técnica do benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária expressa nesse item parte do pressuposto que alteração seria requerida pela própria empresa de transporte aéreo e a avaliação da sua viabilidade seria realizada pela ANAC observando os parâmetros de capacidade aeroportuária declarados pelo operador do aeroporto. Durante essa avaliação é possível que uma alteração realizada na base de slots vigentes não possa ser aplicada na base de referência (BDR), pois são bases de dados independentes que observam a capacidade aeroportuária declarada. Esse dispositivo possibilita que a base de referência (BDR) também possa ser alterada na segunda etapa de coordenação quando tempestivamente requerida pela empresa de transporte aéreo e caso exista capacidade aeroportuária disponível. Desse modo, o monitoramento das operações dos slots alocados utilizará a BDR definida na primeira etapa de coordenação com as suas alterações posteriores advindas da segunda etapa de coordenação. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	102		
Contribuição nº	3624		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ALEXANDRE JENNINGS CANEDO		
CPF	93847785753		
Organização	Órgão Público		
E-mail	ajcanedo@infraero.gov.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso I		
Endereço	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 05, Edifício Sede		
Cidade	Brasília	UF	DF
Contribuição			
b) dar a seguinte redação ao inciso XVIII:			
“Art. 2º			
XVIII - publicação de dados sobre operações aéreas (PDO): informações sobre todas as operações aéreas realizadas e canceladas no aeroporto coordenado disponibilizadas pelo administrador aeroportuário para fins de monitoramento de slots, quando disponíveis;” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Evitar que o operador aeroportuário seja penalizado quando as empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos, deixarem de informar os códigos das justificativas dos atrasos.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública.			
Ressalta-se que a IAC 1504/2000 estabelece a prestação de informações ao órgão regulador sobre todas as ocorrências em voos regulares tanto para empresas aéreas quanto para as administrações aeroportuárias por meio de remessas distintas com todas as ocorrências registradas em 7 dias. Ou seja, já está regulamentado o recebimento de informações sobre a mesma ocorrência de alteração ou cancelamento do voo oriunda de ambas as partes em ciclos semanais. Observa-se na questão levantada quanto a possibilidade de não existir informações da empresa aérea ou do operador aéreo sobre a operação aérea para a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) por parte do operador do aeroporto que na IAC 1504/2000 já há previsão do uso dos códigos "MX" Atrasos por Outros Motivos e "XN" Cancelamentos por Outros Motivos. De modo análogo, esses procedimentos também serão adotados na regulamentação proposta. Ressalta-se ainda que os registros do aeroporto com data e horário de movimentação da aeronave no sítio aeroportuário constituem requisitos básicos para a cobrança de tarifas aeroportuárias, fonte de receita do aeroporto e em contrapartida despesa para a empresa aérea. Depreende-se então, que as partes têm recíproco interesse na exatidão desses registros. Informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea.			

Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição não aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	103		
Contribuição nº	3625		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI		
CPF	11623905737		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	ludmilam@riogaleao.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço	Av. Vinte de Janeiro, S/N, Prédio Anexo UAC, Galeão, Ilha do Governador, Prédio Anexo UAC, Galeão, I		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Art. 42			
• [texto proposto pela ANAC]: “Operações realizadas com desvio maior que 120 (cento e vinte) minutos do horário alocado na base de slots vigentes serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade. ” • [texto proposto pela Concessionária]: “Operações realizadas com desvio maior que 15 (quinze) minutos do horário alocado na base de slots vigentes serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade. ”			
Justificativa da Contribuição			
Prática internacional.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a alteração proposta nesse item teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo. Ressaltamos que alteração proposta de mudar o parâmetro de 120 minutos para 15 minutos, altera significativamente o modo de cálculo dos indicadores de regularidade e de pontualidade aplicados ao monitoramentos dos slots alocados, sendo necessário um novo estudo dos efeitos sobre o atual modelo de monitoramento de slots. No entanto, parece-nos haver um desentendimento quanto ao pedido. Esse parágrafo disciplina que voos com atrasos superiores a 120 minutos ao invés de ser apenado no índice de pontualidade sejam penalizado no índice da regularidade. Portanto, não tem haver com a performance propriamente dita no aspecto da pontualidade. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	104		
Contribuição nº	3626		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI		
CPF	11623905737		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	ludmilam@riogaleao.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IX		
Endereço	Av. Vinte de Janeiro, S/N, Prédio Anexo UAC, Galeão, Ilha do Governador, Prédio Anexo UAC, Galeão, I		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Art. 43 - meta de regularidade e pontualidade de 80%			
Justificativa da Contribuição			
Definir meta de regularidade e pontualidade.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s).			

pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição não aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	105		
Contribuição nº	3627		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI		
CPF	11623905737		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	ludmilam@riogaleao.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XX		
Endereço	Av. Vinte de Janeiro, S/N, Prédio Anexo UAC, Galeão, Ilha do Governador, Prédio Anexo UAC, Galeão, I		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Art. 54 c)			
• [texto proposto pela ANAC]: “§ 4º Os operadores aéreos e empresas aéreas que operarem deliberadamente em desacordo com as características das alocações de horários de voos no aeroporto de interesse poderão receber uma menor prioridade na etapa de alocação da temporada subsequente, desde que previamente informados” • [texto proposto pela Concessionária]: § 4º Os operadores aéreos e empresas aéreas que operarem deliberadamente em desacordo com as características das alocações de horários de voos no aeroporto de interesse poderão receber uma menor prioridade na etapa de alocação da temporada subsequente, desde que previamente informados, conforme determina o WSG da IATA”			
Justificativa da Contribuição			
Padronização internacional.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que o operador do aeroporto de interesse tem as suas obrigações dispostas no Título II da Resolução nº 338/2014. Nessa Resolução, está estabelecido que o descumprimento do disposto nesse Título por parte do operador do aeroporto de interesse pode ensejar a declaração do aeroporto como coordenado pela ANAC, bem como esse descumprimento configura-se como infração sujeita à multa. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	106		
Contribuição nº	3628		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI		
CPF	11623905737		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	ludmilam@riogaleao.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XXIII		
Endereço	Av. Vinte de Janeiro, S/N, Prédio Anexo UAC, Galeão, Ilha do Governador, Prédio Anexo UAC, Galeão, I		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
A Concessionária sugere adicionar os artigos abaixo no TÍTULO II - DOS AEROPORTOS DE INTERESSE: Art. .60 Configura-se como infração a norma imputável ao operador aéreo o mal uso intencional do slot. Art. 61 As publicações de dados sobre operações aéreas (PDO) para apuração dos índices de pontualidade e regularidade a serem divulgados pela ANAC e de responsabilidade da administração aeroportuária. Art. 62 Possibilidade de cancelamento do slot por mal uso intencional			
Justificativa da Contribuição			
Incluir alguns critérios de avaliação adotados para aeroportos coordenados também nos aeroportos de interesse.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar associada ao respectivo item, informamos que em um aeroporto de interesse não há alocação de slots, como também não há previsão de monitoramento de operações aéreas para fins de concessão de direitos históricos. Em um aeroporto de interesse, não obstante a sua relevância para a aviação civil, não deveriam ser identificadas situações do tipo: a) limitações de capacidade graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação da infraestrutura aeroportuária, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo; b) comportamento por parte das empresas de transporte aéreo, do operador do aeroporto ou do responsável pelo controle do espaço aéreo que esteja restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a otimização da utilização da infraestrutura aeroportuária. Caso seja identificada qualquer uma dessas circunstâncias, há motivação para a declaração de aeroporto coordenado. Nessa condição, aplicam-se a esse aeroporto a alocação de infraestrutura aeroportuária por meio de slots, o monitoramento das operações dos slots alocados para fins de concessão de históricos de séries de slots e a aplicação de sanções administrativas para ocorrências enquadradas como infração ao regulamento. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	107		
Contribuição nº	3629		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI		
CPF	11623905737		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	ludmilam@riogaleao.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XXII		
Endereço	Av. Vinte de Janeiro, S/N, Prédio Anexo UAC, Galeão, Ilha do Governador, Prédio Anexo UAC, Galeão, I		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Art. 59			
• [Texto da resolução 338]: “Art. 59. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto, o descumprimento às obrigações elencadas neste Título. “ • [texto proposto pela Concessionária]: “Art. 59. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto e ao operador aéreo, o descumprimento às obrigações elencadas neste Título. “			
Justificativa da Contribuição			
Incluir alguns critérios de avaliação adotados para aeroportos coordenados também nos aeroportos de interesse.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar associada ao respectivo item, em atenção a sua participação, esclarece-se que em um aeroporto de interesse não há alocação de slots, como também não há previsão de monitoramento de operações aéreas para fins de obtenção de histórico de slots. Em um aeroporto de interesse há o pressuposto da sua relevância para a aviação civil, porém não deveriam ser identificadas situações do tipo: a) limitações de capacidade graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação da infraestrutura aeroportuária, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo; e b) comportamento por parte das empresas de transporte aéreo, do operador do aeroporto ou do responsável pelo controle do espaço aéreo que esteja restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a otimização da utilização da infraestrutura aeroportuária. Caso seja identificada qualquer uma dessas circunstâncias, há motivação para a declaração de aeroporto coordenado. Nessa condição, aplicam-se a esse aeroporto a alocação de infraestrutura aeroportuária por meio de slots, o monitoramento das operações dos slots alocados para fins de obtenção do históricos de slots e a aplicação de providências administrativas para ocorrências enquadradas como infração ao regulamento. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	108		
Contribuição nº	3630		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI		
CPF	11623905737		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	ludmilam@riogaleao.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XXII		
Endereço	Av. Vinte de Janeiro, S/N, Prédio Anexo UAC, Galeão, Ilha do Governador, Prédio Anexo UAC, Galeão, I		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Inclusão dos artigos abaixo no TÍTULO II - DOS AEROPORTOS DE INTERESSE			
• Art. .60 Configura-se como infração a norma imputável ao operador aéreo o mal uso intencional do slot • Art. 61 Em aeroportos de interesse, é de responsabilidade da administração aeroportuária a publicação de dados sobre orações aéreas (PDO) para apuração dos indices de pontualidade e regularidade a serem divulgados pela ANAC • Art. 62 Possibilidade de cancelamento do slot por mal uso intencional .			
Justificativa da Contribuição			
Incluir alguns critérios de avaliação adotados para aeroportos coordenados também nos aeroportos de interesse.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar associada ao respectivo item, informamos que em um aeroporto de interesse não há alocação de slots, como também não há previsão de monitoramento de operações aéreas para fins de concessão de direitos históricos. Em um aeroporto de interesse, não obstante a sua relevância para a aviação civil, não deveriam ser identificadas situações do tipo: a) limitações de capacidade graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação da infraestrutura aeroportuária, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo; b) comportamento por parte das empresas de transporte aéreo, do operador do aeroporto ou do responsável pelo controle do espaço aéreo que esteja restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a otimização da utilização da infraestrutura aeroportuária. Caso seja identificada qualquer uma dessas circunstâncias, há motivação para a declaração de aeroporto coordenado. Nessa condição, aplicam-se a esse aeroporto a alocação de infraestrutura aeroportuária por meio de slots, o monitoramento das operações dos slots alocados para fins de concessão de históricos de séries de slots e a aplicação de sanções administrativas para ocorrências enquadradas como infração ao regulamento. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	109		
Contribuição nº	3631		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI		
CPF	11623905737		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	ludmilam@riogaleao.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VIII		
Endereço	Av. Vinte de Janeiro, S/N, Prédio Anexo UAC, Galeão, Ilha do Governador, Prédio Anexo UAC, Galeão, I		
Cidade	Rio de Janeiro	UF	RJ
Contribuição			
Art 42- A			
• [Proposto ANAC] “§ 1º Consideram-se ocorrências fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo os desvios dos horários programados ou cancelamentos motivados por condições climáticas adversas, por ação ou omissão do operador do aeroporto, por medidas estabelecida pelo responsável pelo setor de navegação aérea, ou por anormalidade na atividade de outros órgãos ou entidades públicas, desde que diretamente relacionadas com a prestação do serviço de transporte aéreo.” • [Proposto pela Concessionária] “§ 1º Consideram-se ocorrências fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo os desvios dos horários programados ou cancelamentos motivados por condições climáticas adversas, por ação ou omissão do operador do aeroporto, por medidas estabelecida pelo responsável pelo setor de navegação aérea, ou por anormalidade na atividade de outros órgãos ou entidades públicas, desde que diretamente relacionadas com a prestação do serviço de transporte aéreo e na operação aeroportuária.”			
Justificativa da Contribuição			
Esclarecer que as operações de órgãos públicos atuantes no aeroporto estão incluídos.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Esclarecemos que entre as situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo existem as causadas por anormalidades na atividade de outros órgãos ou entidades públicas diretamente relacionadas com a prestação do serviço de transporte aéreo. Exemplifica-se uma redução significativa na capacidade de processamento de passageiros no terminal internacional de um aeroporto coordenado motivada por anormalidade na atividade de entes governamentais que controlam a migração. Os atrasos ou cancelamentos decorrentes dessa ocorrência estão fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo. Não obstante o tipo de contribuição estar relacionado a alteração, considera-se esclarecida a questão levantada nessa contribuição. Portanto, contribuição não aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	110		
Contribuição nº	3632		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ALEXANDRE JENNINGS CANEDO		
CPF	93847785753		
Organização	Órgão Público		
E-mail	ajcanedo@infraero.gov.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XVIII		
Endereço	Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 05, Edifício Sede		
Cidade	Brasília	UF	DF
Contribuição			
XVIII - incluir o art. 50-A no Capítulo VIII do Título I, com a seguinte redação: “Art. 50-A. O monitoramento da utilização dos slots alocados em cada temporada por meio da publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) e dos critérios para o abono de operações aéreas estabelecidos por esta Resolução iniciar-se-á a partir da temporada IATA de inverno de 2018 (W18) que tem sua vigência a partir de 28/10/2018.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Observamos que a Infraero corre o risco de não atender plenamente a norma que se encontra em consulta pública e que o tempo para a implantação desse sistema não seja o suficiente para abranger todos os aeroportos coordenados pela ANAC.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com postergação da vigência das alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014 a partir do dia 28 de outubro de 2018, data de início das operações da temporada de Inverno 2018 (W18). Portanto, consideramos a contribuição aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	111		
Contribuição nº	3633		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCIO SILVA SOUTO		
CPF	19604849824		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	marcio.souto@united.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço	av paulista 777		
Cidade	sao paulo	UF	SP
Contribuição			
revogação do §2, do art. 42 (ar. 1, inciso VII da minuta)			
Justificativa da Contribuição			
Manter um único padrão mundial do WSG que determina que um Slot operado dentro de 24 horas do voo é considerado como operado. Adicionalmente, atrasos acima de 120 minutos motivados por manutenção ou que motivariam o excedente da carga horária máxima da tripulação nunca poderiam ser penalizados como operação irregular para evitar que empresas aéreas considerem decidir entre a segurança do voo e a eventual perda de um slot.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a alteração proposta nesse item teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo. Ressaltamos que valores muito superiores ao definido alterariam os cálculos dos indicadores de regularidade e de pontualidade e, conseqüentemente, produziram efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Com isso, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	112		
Contribuição nº	3634		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCIO SILVA SOUTO		
CPF	19604849824		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	marcio.souto@united.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso IX		
Endereço	av paulista 777		
Cidade	são paulo	UF	SP
Contribuição			
Inclusão de referência às redação sobre as melhores práticas internacionais WSG			
Justificativa da Contribuição			
Recomendamos a inclusão de referência às redação sobre as melhores práticas internacionais aqui como a justificativa na redação do artigo WSG: "WSG 8.9.3 O coordenador não deve negar um histórico precedente da companhia aérea sem primeiro iniciar um diálogo com essa companhia aérea. Se, no prazo acordado de histórico, a companhia aérea não respondeu ao diálogo iniciado pelo coordenador, então a decisão do coordenador será final ". A United entende que é mais eficiente não considerar um "diálogo" semanal de seu relatório, mas um contato proativo adequado com a companhia aérea antes de qualquer decisão sobre retirada de historico. Além disso, é essencial incluir uma redação adicional sobre as melhores práticas internacionais sobre o Monitoramento de Desempenho de Slots com base nas Diretrizes da WWACG, assim como a inclusão do Comitê de Coordenação e do Comitê de Desempenho de Slot para reforçar os procedimentos de Monitoramento de Desempenho de Slot, assim como determinado no WSG: "WSG 8.9.7 O coordenador deve procurar se aconselhar-se com o Comitê de Coordenação ou Comitê de Desempenho do Slot (se existir) para rever os achados as descobertas do coordenador no monitoramento do desempenho do slot. É responsabilidade do coordenador iniciar qualquer ação disciplinar contra uma companhia aérea que intencionalmente faça uso incorreto abuse dos slots atribuídos. "			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de			

cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Não obstante a observação às melhores práticas adotadas internacionalmente, entende-se desnecessário regulamentar atividades relacionadas a Comitê de Coordenação e do Comitê de Desempenho de Slot. O mercado pode muito bem iniciar tais Comitês sem a necessidade de regulamentação. Inclusive já existem iniciativas de criação de tais comitês. Esses comitês poderão até melhorar a performance das operações, mas não tem nenhum aspecto vinculante no processo de coordenação e alocação de slots.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	113		
Contribuição nº	3635		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCIO SILVA SOUTO		
CPF	19604849824		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	marcio.souto@united.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XIII		
Endereço	av paulista, 777		
Cidade	são paulo	UF	SP
Contribuição			
Inclusão de coordenação entre coordenador de slots e o operador aéreo através de ofício para resolução de eventuais correções.			
Justificativa da Contribuição			
A United concorda com a inclusão do conceito de mau uso intencional de acordo com WSG. Nesse sentido, o diálogo entre o coordenador e a companhia aérea e a oportunidade de ações corretivas também devem ser incluídos. Uma carta escrita deve ser enviada à companhia aérea como um aviso para que a companhia aérea resolva o problema. O coordenador deve procurar o conselho do Comitê de Coordenação ou do Comitê de Desempenho do Slot (se houver) para revisar as auditorias do coordenador no monitoramento do desempenho do slot. É responsabilidade do coordenador iniciar qualquer ação disciplinar contra uma companhia aérea que intencionalmente abuse dos slots atribuídos. As sanções financeiras devem ser o último recurso.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s)			

pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Não obstante a observação às melhores práticas adotadas internacionalmente, entende-se desnecessário regulamentar atividades relacionadas a Comitê de Coordenação e do Comitê de Desempenho de Slot. O mercado pode muito bem iniciar tais Comitês sem a necessidade de regulamentação. Inclusive já existem iniciativas de criação de tais comitês. Esses comitês poderão até melhorar a performance das operações, mas não tem nenhum aspecto vinculante no processo de coordenação e alocação de slots.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	114		
Contribuição nº	3636		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCIO SILVA SOUTO		
CPF	19604849824		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	marcio.souto@united.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso I		
Endereço	av paulista, 777		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
Todos os artigos da Resolução 338 que vinculam os direitos históricos à pontualidade devem ser eliminados.			
Justificativa da Contribuição			
Os direitos históricos devem basear-se apenas na regularidade e não no desempenho, que é a prática mundial da indústria. Não é razoável exigir que os operadores aéreos baseadas no exterior mantenham o uso de slot no horário justificado pela falta de infraestrutura e recursos no Brasil, assim como não é razoável exigir que os operadores aéreos estrangeiros mantenham o uso de slot no horário, uma vez que fatores e condições externas afetam as operações de longa distância de forma desproporcional ao compararmos com as operações brasileiras domésticas de curta distância.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por			

empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	115		
Contribuição nº	3637		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCIO SILVA SOUTO		
CPF	19604849824		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	marcio.souto@united.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XX		
Endereço	av paulista 777		
Cidade	são paulo	UF	SP
Contribuição			
Facilitação de aeroportos nível 2 através de órgãos independentes.			
Justificativa da Contribuição			
A United concorda que a inclusão da possibilidade de monitorar o desempenho do cronograma por facilitadores está de acordo com o WSG. No entanto, a United está preocupada com a inclusão desta cláusula porque os aeroportos assumem o papel de facilitador do aeroporto de interesse no Brasil. Desta forma, serve a presente para contribuir com a recomendação de que os aeroportos de nível 2 fossem facilitados por órgãos independentes. A informação de monitoramento deve ser publicada com antecedência seguindo o Guia de Monitoramento da WWACG.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que o operador do aeroporto de interesse tem as suas obrigações dispostas no Título II da Resolução nº 338/2014. Nessa Resolução, está estabelecido que o descumprimento do disposto nesse Título por parte do operador do aeroporto de interesse pode ensejar a declaração do aeroporto como coordenado pela ANAC, bem como esse descumprimento configura-se como infração sujeita à multa. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	116		
Contribuição nº	3638		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCIO SILVA SOUTO		
CPF	19604849824		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	marcio.souto@united.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XV		
Endereço	av paulista 777		
Cidade	são paulo	UF	SP
Contribuição			
A United recomenda a criação do coordenador de slots para resolução de mau uso intencional antes de qualquer sanção.			
Justificativa da Contribuição			
A United apoia o conceito de mau uso intencional de acordo com WSG. O diálogo entre o coordenador e a companhia aérea e a oportunidade de ações corretivas também devem ser incluídos. Uma carta escrita deve ser enviada à companhia aérea como um aviso para que a companhia aérea reveja e resolva o problema. O coordenador deve procurar o conselho do Comitê de Coordenação ou do Comitê de Desempenho do Slot (se houver) para revisar as descobertas do coordenador no monitoramento do desempenho do slot. É responsabilidade do coordenador iniciar qualquer ação disciplinar contra uma companhia aérea que intencionalmente abuse dos slots atribuídos. As sanções financeiras devem ser o último recurso.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional. Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s).			

pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Não obstante a observação às melhores práticas adotadas internacionalmente, entende-se desnecessário regulamentar atividades relacionadas a Comitê de Coordenação e do Comitê de Desempenho de Slot. O mercado pode muito bem iniciar tais Comitês sem a necessidade de regulamentação. Inclusive já existem iniciativas de criação de tais comitês. Esses comitês poderão até melhorar a performance das operações, mas não tem nenhum aspecto vinculante no processo de coordenação e alocação de slots.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	117		
Contribuição nº	3639		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCIO SILVA SOUTO		
CPF	19604849824		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	marcio.souto@united.com		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VI		
Endereço	av paulista 777		
Cidade	são paulo	UF	SP
Contribuição			
cálculo 80/20 para direitos históricos devem ser calculados após o prazo de retorno do slot.			
Justificativa da Contribuição			
A United apoia o esclarecimento de que o cálculo 80/20 para direitos históricos devem ser calculados após o prazo de retorno do slot.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que nos cálculos já eram descontados os slots devolvidos até a data limite para devolução de slots (SRD). Adequação de redação tem o propósito de esclarecer o modo de cálculo do índice. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	118		
Contribuição nº	3640		
Tipo de Contribuição	Inclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ALEXANDRE JENNINGS CANEDO		
CPF	93847785753		
Organização	Outros		
E-mail	ajcanedo@infraero.gov.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, inciso XVIII		
Endereço	estrada parque aeroporto - setor de concessionárias e locadoras - lote 5 - edifício sede		
Cidade	BRASILIA	UF	DF
Contribuição			
Art. 51. O Operador Aeroportuário, mediante prévia divulgação, poderá fixar um valor, por unidade de voos aprovados mensalmente, a ser pago pelas empresas de transporte aéreo ou operador aéreo até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente, com vistas ao ressarcimento dos custos decorrentes da implementação das obrigações previstas nesta Resolução.			
Justificativa da Contribuição			
As modificações impostas pela norma demandarão desta empresa pública gastos adicionais em software, pessoal (treinamento) e equipamentos, razão pela qual solicitamos que seja incluído na norma a possibilidade de cobrança pela prestação do serviço para o ressarcimento das despesas decorrentes da nova metodologia.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a IAC 1504/2000 estabelece a prestação de informações ao órgão regulador sobre todas as ocorrências em voos regulares tanto para empresas de transporte aéreo quanto para as administrações aeroportuárias por meio de remessas distintas com todas as ocorrências registradas em 7 dias. Ou seja, já está regulamentado o recebimento de informações sobre a mesma ocorrência de alteração ou cancelamento do voo oriunda de ambas as partes em ciclos semanais. Ressaltamos ainda que os registros do aeroporto com data e horário de movimentação da aeronave no sítio aeroportuário constituem requisitos básicos para a cobrança de tarifas aeroportuárias, fonte de receita do aeroporto e em contrapartida despesa para a empresa aérea. Depreende-se então, que as partes têm recíproco interesse na exatidão desses registros. Não sendo objeto desta Regulamentação o estabelecimento de ressarcimento para essa finalidade. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	119		
Contribuição nº	3641		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	MARCELO AZEVEDO GARCIA		
CPF	13024598804		
Organização	Operador aéreo		
E-mail	marcelo.garcia@avainca.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Art. 1º, Inciso VII		
Endereço	Av. Washington Luis, 7059		
Cidade	São Paulo	UF	SP
Contribuição			
Representando a Oceanair Linhas Aéreas S.A. e Aerovias del Continente Americano S.A., solicitamos a exclusão deste artigo conforme justificativas abaixo.			
Justificativa da Contribuição			
De acordo com o que está estabelecido pelas regras internacionais da IATA (International Air Transport Association), através da WSG (Worldwide Slot Guidelines), um slot deve ser considerado como operado se acontecer dentro de uma janela de 24 horas. Imprevistos em voos, principalmente de longo curso, geralmente não são contornados dentro do que estabelece a resolução atualmente (120 minutos) e mesmo que o voo seja executado fora deste limite, a operação é considerada cancelada e o índice de regularidade da empresa é afetado. Para esses e demais efeitos, solicitamos a exclusão deste artigo.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que a alteração proposta nesse item teve como objetivos: fixar efetivamente em 120 minutos, em vez de 119 minutos, o desvio do horário alocado; e deixar expresso que a base de slots vigentes é a base utilizada para a finalidade do dispositivo. Ressaltamos que valores muito superiores ao definido alterariam os cálculos dos indicadores de regularidade e de pontualidade e, conseqüentemente, produziram efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Com isso, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos a contribuição aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	120		
Contribuição nº	3642		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade	Guarulhos	UF	SP
Contribuição			
Subseção VI			
Data limite para devolução de slots (SRD) Art. 25.			
Após o processamento de todas as mensagens na alocação inicial (SAL), as empresas de transporte aéreo deverão proceder em cada temporada, até a data 01 de dezembro para temporada summer e 01 de julho para winter, à devolução de slots que não serão operados na temporada, para que não sejam considerados na base de referência, sob pena de multa .			
Justificativa da Contribuição			
O ITEM DOCUMENTO NÃO HABILITA TODAS OS DISPOSITIVOS DA NORMA.			
A devolução de quem não irá operar o slot deve ser um dever e não uma possibilidade. Ademais, quanto antes se proceda a devolução do slot não utilizado, mais efetivo será planejamento para alocar voos "substitutos". Além disso, tal alteração visa otimizar a utilização da infraestrutura para outras operações que, consequentemente, resultará em um sistema mais adequado aos usuários dos aeroportos.			
Assim, propõe-se a obrigatoriedade e a definição de datas limites para proceder a devolução e a imposição de penalidade que estimule o cumprimento da obrigação.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos que o calendário de atividades já dispõe de todas as atividades e prazos padronizados internacionalmente que estão relacionados aos procedimentos de coordenação e alocação de slots para as temporadas de verão e inverno nos aeroportos coordenados.			
Informamos que existem grupos de trabalho atuando em oportunidades de melhoria na programação atual. Nesses grupos de trabalho estão os representantes das empresas aéreas, coordenadores e aeroportos. O objetivo desses grupos chamados de Task Forces é o estabelecimento de datas, procedimentos e análises de abrangência internacional com alteração no WSG (Worldwide Slot Guidelines), em que sob muitos aspectos foram internalizados ao regulamento brasileiro por meio da Resolução nº 338/2014.			
Entendemos que a despadronização de etapas e datas no calendário de atividades traz problemas às alocações de slots planejadas para malha aérea da temporada. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	121		
Contribuição nº	3643		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade	Guarulhos	UF	SP
Contribuição			
CAPÍTULO III			
DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO			
Art. 8ºOs parâmetros para as metas de regularidade e de pontualidade mencionadas no inciso VII do caput deverão ser fixados em, no mínimo: (i) 90% (noventa por cento) para regularidade; (ii) 80% (oitenta por cento) para pontualidade.			
Justificativa da Contribuição			
O ITEM DOCUMENTO NÃO HABILITA A ESCOLHA DE TODOS OS DISPOSITIVOS DA NORMA. A média histórica de regularidade no Aeroporto de Guarulhos é de 97%, assim, comprova-se ser plenamente possível buscar uma maior eficiência do serviço aéreo, exigindo-se maior meta de regularidade. Não é razoável manter uma meta menor quando é comprovada a viabilidade de atingimento de uma meta maior. No mais, metas mais arrojadas trazem benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária e resultam em maior eficiência de todo o setor . Importante observar também que o Aeroporto de Guarulhos está enquadrado no nível 3/coordenado, mesmo nível do Aeroporto de Congonhas, para o qual as metas de regularidade e pontualidade são previstas em 80% e 90% respectivamente. Manter valores distintos para aeroportos de mesma categoria, neste caso, não tem qualquer respaldo ou justificativa legal, ensejando verdadeira assimetria regulatória. Por fim, salientamos que a proposta que ora apresentamos está em consonância com as melhores práticas adotadas internacionalmente Assim, propõe-se a definição de índices mais efetivos de pontualidade e regularidade.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Além disso, essa média histórica de regularidade a que você está se referindo é diferente da meta de regularidade estabelecida para os casos de avaliação de histórico de slots. Esse valor que foi apresentado se refere à comparação da operação aérea realizada frente à base de dados de slots vigente. A meta estabelecida na Resolução se refere à base de dados de slots da baseline, congelada nos dias 31/08 e 31/01, para as			

temporadas Inverno e Verão respectivamente. Obviamente são aspectos distintos e avaliações distintas, não havendo uma correspondência direta da forma que foi argumentado.

Desse modo, as metas de regularidade e pontualidade podem ser redefinidas mediante estudo técnico após a implementação das alterações propostas nessa audiência pública. Não obstante, pelo padrão internacional adotado, o parâmetro usualmente adotado para aeroportos coordenados é de 80% de regularidade. Ressaltando mais uma vez que esse valor não se refere à medida apresentada nesta contribuição. São comparações em momentos distintos da base de dados de slots.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição não aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	122		
Contribuição nº	3644		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade	Guarulhos	UF	SP
Contribuição			
CAPÍTULO III			
DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO			
Art. 8º			
§ 4º			
III - desvio tolerado em relação ao horário do slot alocado para as chegadas e partidas, ao valor máximo de 30 (trinta) minutos, sendo estes 15 min de antecipação e 15 min de atraso.			
Justificativa da Contribuição			
O ITEM DOCUMENTO NÃO HABILITA A ESCOLHA DE OUTROS DISPOSITIVOS DA NORMA.			
Considerando que a regra de coordenação de aeroportos visa justamente criar maior grau de eficiência em aeroportos que apresentam saturação em determinados horários, é essencial que todo o regramento observe essa mesma lógica. Tal regra está expressa, inclusive, no próprio Artigo 3º da Resolução, que estabelece que a alocação de slots nos aeroportos coordenados deve ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada. Desta forma, a tolerância de desvio em relação ao horário do slot deve ser restrita e não ampla, visando justamente manter a eficiência do uso da infraestrutura aeroportuária. No mais, os valores ora propostos por esta Concessionária estão em pleno acordo com as práticas internacionais, o que reforça a razoabilidade da proposta.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública.			
Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.			
Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.			
Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	123		
Contribuição nº	3645		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade	Guarulhos	UF	SP
Contribuição			
CAPÍTULO IV			
DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE AEROPORTO COORDENADO			
Art. 9º			
§ 1º O responsável pelo serviço de navegação aérea informará à ANAC em comum acordo com o Aeroporto coordenado a declaração de capacidade do aeroporto coordenado, relativamente ao componente pista, observando os prazos estabelecidos no calendário de atividades." (NR)			
Justificativa da Contribuição			
ITEM DOCUMENTO NÃO HABILITA A ESCOLHA DE OUTROS DISPOSITIVOS DA NORMA			
Adequar a Norma ao que já é praticado atualmente.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública.			
Informamos que operador do aeroporto é responsável pela declaração da capacidade aeroportuária do aeroporto coordenado relativamente aos componentes pista, pátio e terminal, conforme regulamentação específica, devendo observar os prazos estabelecidos no calendário de atividades. Além disso, a capacidade operacional de pista e as respectivas regras de alocação devem ser estabelecidas em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo.			
Não obstante, considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações à proposta originária para tornar o texto normativo mais claro quanto a sua finalidade. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014.			
Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	124		
Contribuição nº	3646		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade	Guarulhos	UF	SP
Contribuição			
CAPÍTULO VI			
DO MONITORAMENTO DAS OPERAÇÕES DOS SLOTS ALOCADOS			
.....			
Art. 42.....			
§ 1º Considera-se operação pontual, para os fins desta Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada desvie em até 15 (quinze) minutos do slot alocado na base de slots vigente nos termos do Artigo 8º, §4 inciso III desta Resolução.			
Justificativa da Contribuição			
Considerando que a regra de coordenação de aeroportos visa justamente criar maior grau de eficiência em aeroportos que apresentam saturação em determinados horários, é essencial que todo o regramento observe essa mesma lógica. Tal regra está expressa, inclusive, no próprio Artigo 3º da Resolução, que estabelece que a alocação de slots nos aeroportos coordenados deve ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada. Desta forma, a tolerância de desvio em relação ao horário do slot deve ser restrita e não ampla, visando justamente manter a eficiência do uso da infraestrutura aeroportuária. No mais, os valores ora propostos por esta Concessionária estão em pleno acordo com as práticas internacionais, o que reforça a razoabilidade da proposta.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública.			
Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos que a alteração da disposição que considera operação pontual aquela em que o horário de partida ou chegada desvie em até 30 (trinta) minutos do slot alocado na base de slots vigente não foi posta como objeto desta audiência pública.			
Ressaltamos que a redução desse valor alteraria os cálculos dos indicadores de regularidade e de pontualidade e, conseqüentemente, produziria efeitos sobre o modelo de monitoramento dos slots originariamente estabelecido na edição da Resolução nº 338/2014. Todavia, realizou-se um estudo sobre esses efeitos e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução.			

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição parcialmente aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	125		
Contribuição nº	3647		
Tipo de Contribuição	Exclusão		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade	Guarulhos	UF	
Contribuição			
Excluir o § 3º do Artigo 42: “Art. 42. § 3º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC.			
Justificativa da Contribuição			
Sugerimos a retirada até que regras objetivas sejam devidamente avaliadas e incluídas, por meio de nova consulta pública, no texto desta mesma norma. A pontualidade e regularidade são fatores primordiais para o uso eficiente da infraestrutura aeroportuária e, portanto, regras desta natureza devem ser amplamente discutidas com o setor e devidamente normatizadas.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014. Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da			

empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição
Contribuição não aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	126		
Contribuição nº	3648		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade	Guarulhos	UF	SP
Contribuição			
“Art. 42-A. No cálculo dos índices de pontualidade e regularidade, serão desconsiderados desvios de horários programados ou cancelamentos decorrentes de situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, desde que informadas conforme os procedimentos da portaria específica estabelecida pelo art. 3º, § 2º, desta Resolução. § 1º Consideram-se ocorrências fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo os desvios dos horários programados ou cancelamentos motivados conforme códigos utilizados pela IATA e publicados por meio do manual AHM730 e AHM731, o que deverá ser feito por meio de sistema a ser implantado pela ANAC. § 2º Não são considerados fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo os desvios dos horários programados ou cancelamentos causados por ação ou omissão de seus empregados ou de seus prestadores de serviço, por indisponibilidade de tripulação, de aeronave, de equipamentos, de sistemas, ou outros elementos intrínsecos à prestação do serviço de transporte aéreo ou quando os motivos não forem devidamente validados pelo Administrador Aeroportuário, enquanto a controvérsia não tiver sido devidamente sanada.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
estabelece que a alocação de slots nos aeroportos coordenados deve ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada. Deve-se observar que quaisquer situações de atraso afetam negativamente o uso da infraestrutura aeroportuária e, com isso, a eficiência de todo o setor aéreo. Assim, é essencial que situações exógenas, não gerenciáveis pelos operadores aéreos e que, portanto, não lhes atribuam responsabilidade, sejam tratadas de forma restritiva. Esse tratamento já é adotado internacionalmente pela IATA, não fazendo sentido adotar-se conceitos mais amplos ou diversos dos mesmos. Além dos pontos acima, é importante implantar sistema que permita a atribuição de códigos para cada situação, a avaliação de sua acuracidade e, portanto, a concordância do operador aeroportuário - maior afetado			

em qualquer situação desta natureza. Evidentemente dados controversos devem ser apurados e julgados por esta Agência. Daí a necessidade de implantação de sistema que permita o adequado fluxo de informação.

Além disso, observando os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada, deve-se estabelecer penalidades mais significativas, que, de fato, tenham o condão de inibir os operadores aéreos a descumprirem as obrigações previstas nesta Resolução. Para definição destas penalidades deve-se utilizar premissas razoáveis aos impactos e transtornos causados por estes. Desta forma, para definição das penalidades, sugerimos que esta Agência utilize como base o custo operacional, a rota e o tipo de aeronave do voo em questão.

Análise Contribuição

Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública.

Não obstante essa contribuição não estar relacionada ao item, informamos as metas de regularidade e de pontualidade possibilitam que sejam estabelecidos parâmetros de coordenação diferentes para o aeroporto coordenado conforme o seu nível de saturação da capacidade aeroportuária. Esses parâmetros são estabelecidos de forma individualizada para cada aeroporto coordenado por meio de Decisão da Diretoria da ANAC nos termos do Art. 8º da Resolução nº 338/2014.

Informamos que foi realizado um estudo sobre os atuais parâmetros de coordenação e por meio desse estudo verificou-se a possibilidade de implantação de um novo modelo de monitoramento mediante alterações em outros dispositivos dessa Resolução. Esse novo modelo possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea.

O novo monitoramento do uso dos slots alocados avaliará em cada temporada as operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot ou em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes, como também as operações aéreas canceladas e os slots cancelados. Em princípio uma ocorrência de cancelamento ou desvio do horário alocado, por si só, não caracteriza tendência ou mau uso intencional do slot alocado. Essa ocorrência poderia ter sido causada por situação fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo ou operador aéreo. Sendo assim, será verificado se essas ocorrências são contumazes e se nessas há elementos que caracterizem modo de agir intencional.

Informamos ainda que existem disposições sobre a não exigência de alocação de slot para algumas operações aéreas, sobre o mau uso do slot, sobre as ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo e sobre o uso informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos para fins de monitoramento dos slots alocados. Bem como, para fins do histórico de slots, o mau uso intencional do slot é caracterizado quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa.

Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução.

Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional.

Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.

Parecer sobre a Contribuição

Contribuição não aceita

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	127		
Contribuição nº	3649		
Tipo de Contribuição	Outros		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade	Guarulhos	UF	SP
Contribuição			
“Art. 50-A. O monitoramento da utilização dos slots alocados em cada temporada por meio da publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) e dos critérios para o abono de operações aéreas estabelecidos por esta Resolução iniciar-se-á a partir da temporada de Verão 2018.” (NR)			
Justificativa da Contribuição			
Ratificamos este dispositivo. Concordamos com este ponto e já realizamos o monitoramento semanal, conforme proposto. O envio semanal do monitoramento permite acompanhar o desempenho dos operadores aéreos e aeroportos, trazendo ganho a eficiência operacional, bem como proporcionando melhor uso da infraestrutura e, assim, resultando em um sistema mais adequado aos usuários dos aeroportos			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a contribuição não estar relacionada ao respectivo item, informamos que a disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) possibilitará que o operador do aeroporto atue conjuntamente com as empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na conciliação desses dados para melhorar a qualidade da informação e mitigar contestações posteriores à publicação, inclusive utilizando dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Os procedimentos e prazos relativos ao PDO serão estabelecidos por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos observando os termos da regulamentação vigente. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	128		
Contribuição nº	3650		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade	Guarulhos	UF	
Contribuição			
“Art. 54. § 4º Os operadores aéreos e empresas aéreas que operarem deliberadamente em desacordo com as características das alocações de horários de voos no aeroporto de interesse devem receber tratamento não prioritário na etapa de alocação inicial da temporada subsequente, desde que previamente informados.			
Justificativa da Contribuição			
Considerando que a regra de coordenação de aeroportos visa justamente criar maior grau de eficiência em aeroportos que apresentam saturação em determinados horários, é essencial que todo o regramento observe essa mesma lógica. Daí a necessidade de se conferir tratamento não prioritário àquele operador que deliberadamente afete negativamente a eficiência de todo o setor, prejudicando a infraestrutura aeroportuária e seus concorrentes.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a contribuição não estar relacionada ao respectivo item, informamos que essa disposição aplica-se aos aeroportos de interesse. Para esses aeroportos, foi estabelecido que as empresas de transporte aéreo que intencionalmente operarem em desacordo com os horários de voos alocados no aeroporto de interesse poderão receber uma menor prioridade na etapa de alocação inicial da temporada subsequente, desde que previamente informadas. Considerando as contribuições recebidas, foram promovidas alterações ao texto normativo originário para melhor esclarecer as finalidades dos dispositivos propostos. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014. Portanto, consideramos a contribuição parcialmente aceita pelas razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição parcialmente aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº		129	
Contribuição nº		3651	
Tipo de Contribuição		Alteração	
Data da Contribuição		28/02/2018	
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade		UF	
Contribuição			
TÍTULO II			
DOS AEROPORTOS DE INTERESSE			
.....			
Art. 59. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto e aos operadores aéreos, o descumprimento às obrigações elencadas neste Título.			
Justificativa da Contribuição			
Partindo-se dos princípios expressos na própria Resolução 338, verifica-se que o tema deve ser pautado em princípios como o da imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada. Tais princípios se aplicam tanto à situação dos aeroportos coordenados quanto aos aeroportos de interesse, de modo que não faz sentido aplicar as penalidades previstas no Artigo 59, em caso de aeroportos de interesse, tão somente aos operadores aeroportuários, sendo que, como se sabe, o maior fator de ineficiência encontra-se na má operação do serviço aéreo.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública.			
Não obstante a contribuição não estar relacionada ao respectivo item. No entanto, esse artigo trata especificamente quanto à questão da obrigação do operador aeroportuário no cumprimento das regras estipuladas por este Regulamento. Não tem haver quanto à operação aérea realizada.			
Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	130		
Contribuição nº	3652		
Tipo de Contribuição	Alteração		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	ANGELICA LUCAS DA SILVA		
CPF	28589449890		
Organização	Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária		
E-mail	regulatorio@gru.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	rodovia Hélio Smidt, s/n		
Cidade		UF	
Contribuição			
“Art. 59. Parágrafo único Sugerimos que toda a tabela de multas seja revisitada pela Agência			
Justificativa da Contribuição			
Uma norma com consequências brandas poderá não ser eficaz ao fim que se propõe. Como se sabe, o tema visa regular o uso eficiente de serviços e infraestruturas, buscando o equilíbrio entre a eficiência da operação aérea e aeroportuária. Na medida em que a penalidade incorrida no descumprimento da norma seja mais branda do que o custo incorrido no seu cumprimento, tem-se, naturalmente, uma decisão (sob a ótica de negócios) de infringir a legislação... "a pena compensa o crime". O resultado será sempre o desequilíbrio das eficiências, com consequente custo extraordinário a ser suportado pela outra parte (não infratora) e também pelo regulador. Neste tópico não apresentamos quais seriam as penas que deveriam ser aplicadas pelos descumprimentos à norma, pois não dispomos dos elementos necessários para esta mensuração, mas, conceitualmente, entendemos que, para definição destas penalidades, deve-se utilizar premissas que envolvam o custo operacional, a rota do voo e o tipo de aeronave utilizada em questão.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Informamos que não há alterações aos valores de multa vigentes, mas apenas a inclusão das tabelas de infração aplicáveis à pessoa física e à pessoa jurídica com os seus respectivos valores de multa expressos em real na forma de Anexo à Resolução nº 338/2014 e, por consequência, a revogação dessas tabelas nas Resoluções nºs 472, de 6 de junho de 2018, e 25, de 25 de abril de 2008. Bem como, na Resolução nº 338/2014 há disposição sobre a publicação de dados sobre operações aéreas (PDO) pelo operador do aeroporto com informações disponibilizadas pelas empresas de transporte aéreo e pelos operadores aéreos tem o objetivo de fomentar o trabalho conjunto das partes envolvidas na conciliação desses dados para melhorar a sua qualidade e para mitigar contestações posteriores à publicação, possibilitando inclusive o uso dos dados gerados e disponibilizados eletronicamente pela aeronave que realizou a operação aérea. Além disso, há outras disposições que estabelecem a intencionalidade como fator que configura a ocorrência de mau uso do slot como infração sujeita à multa. Portanto, a contribuição não foi aceita considerando as razões expostas.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição não aceita			

Relatório de Análise das Contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2018

Item nº	131		
Contribuição nº	3653		
Tipo de Contribuição	Outros		
Data da Contribuição	28/02/2018		
Dados do Colaborador			
Nome	TATIANA REGO E SILVA		
CPF	01678009733		
Organização	Sociedade Empresária		
E-mail	tatiana@aeromartel.com.br		
Documento	Minuta de Resolução		
Item	Anexo à Resolução		
Endereço	Av. Erasmo Braga, nº 227/Gr 905 - 908 - centro		
Cidade	riode janeiro	UF	RJ
Contribuição			
As operações de voos de carga requerem flexibilidade com mudanças de última hora, porque as reservas reais de carga se confirmam a apenas poucas horas antes do voo em todos os mercados. Estas mudanças implicam: Ignorar ou alternar pontos em uma rota geral, ou seja, que o slot seja solicitado em uma rota com pontos alternativos, por exemplo: Colômbia – MIA e/ou GRU e/ou VCP e/ou CWB e/ou GIG e/ou LIMA e/ou UIO– Colômbia). Adiantar ou atrasar a hora de chegada e/ou saída. Tendo em conta o anterior e adicionalmente que as estações de mercado são diferentes, o manejo da operação de carga deve ser diferente ao manejo da operação de passageiros. Os registros de itinerários para uma operação exclusiva de carga é apenas tentativa e pouco provável de se cumprir, especialmente se o registro ou projeção for por períodos extensos ou longínquos. O novo procedimento proposto menciona o manejo quanto a slots e navegação aérea, no entanto, não fica claro para a gente o tratamento das licenças quanto a direitos de tráfego, frequências, possível rota, etc.			
Justificativa da Contribuição			
o fato de que as operações exclusivamente cargueiras, regulares ou não regulares, tem um perfil muito específico e diferente das operações de passageiros, necessitando de procedimentos mais flexíveis e ágeis.			
Análise Contribuição			
Primeiramente agradecemos a sua contribuição nessa audiência pública. Não obstante a contribuição não estar relacionada ao respectivo item, informa-se que pelo princípio da isonomia, transparência, da não-discriminação e imparcialidade, temos que tratar todos os tipos de operações da mesma forma. Em um aeroporto coordenado com escassez de infraestrutura aeroportuária qualquer operação realizada fora do processo de coordenação causa um enorme transtorno à operação do aeroporto. Considerando as contribuições recebidas e o estudo realizado, foram promovidas alterações à proposta original para estabelecer um monitoramento do uso dos slots alocados mais eficiente. Desse modo, entendemos que a questão está adequadamente equacionada com as alterações estabelecidas a essa Resolução. Com as alterações estabelecidas à Resolução nº 338/2014, instaura-se um novo monitoramento de slots que promoverá o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária em aeroportos coordenados, observadas as melhores práticas internacionais do setor que não contrariaram disposições da legislação nacional. Portanto, consideramos respondida a contribuição.			
Parecer sobre a Contribuição			
Contribuição respondida			

