

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)		Texto proposto	Comentários
RESOLUÇÃO Nº 57, DE 10 DE OUTUBRO DE 2008	RESOLUÇÃO Nº 026, DE 16 DE MAIO DE 2008.	RESOLUÇÃO Nº _____, DE _____ DE _____ DE _____	
Regulamenta o processo de alocação de frequências internacionais e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras.	Regulamenta os procedimentos relativos ao transporte aéreo regular internacional para as empresas aéreas brasileiras.	Estabelece requisitos e procedimentos para empresas brasileiras de transporte aéreo referentes à designação e utilização de frequências com o propósito de realizar serviços aéreos regulares internacionais.	Nova ementa, mais ampla, objetivando descrever sucintamente o objeto e âmbito de aplicação da norma
A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no uso das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 24, inciso VIII, do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, tendo em vista o disposto no art. 9º, inciso VIII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 38, de 7 de agosto de 2008, bem como a deliberação na Reunião de Diretoria realizada em 07 de outubro de 2008, resolve:	A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, no uso das competências que lhe foram outorgadas pelo inciso V do art. 11 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e pelo inciso VIII do art. 24 do Anexo I ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, tendo em vista o disposto no inciso VIII do art. 7º do Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 01, de 18 de abril de 2006, e conforme deliberação na Reunião de Diretoria realizada em 28 de abril de 2008, RESOLVE:	A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando o que consta do processo nº 00058.009737/2016-06, deliberado e aprovado na ____ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em ____ de _____ de _____ RESOLVE:	Atualização para a aprovação corrente
		SEÇÃO I Disposições Preliminares	Incluída divisão para facilitar a leitura e organização da resolução.
(Res. 57) Art. 1º Estabelecer os procedimentos relativos ao processo de alocação de frequências internacionais e de designação de empresas aéreas brasileiras prestadoras de serviços aéreos.		Art. 1º Ficam estabelecidos requisitos e procedimentos para empresas brasileiras de transporte aéreo referentes à designação e utilização de frequências com o propósito de realizar serviços aéreos regulares internacionais.	Ampliação do escopo do objeto e esclarecimento do âmbito de aplicação.

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
<p>(Res. 26) Art. 1º O transporte aéreo regular internacional para as empresas aéreas brasileiras é constituído por um conjunto de linhas aéreas internacionais regulares, destinadas ao transporte de passageiros, carga e mala postal, exploradas por empresas de transporte aéreo regular, nos termos dos acordos sobre serviços aéreos firmados pelo Brasil.</p> <p>§ 1º Linhas aéreas internacionais são aquelas com ponto de origem em território brasileiro e de destino em território estrangeiro, e vice-versa.</p> <p>§ 2º Linhas aéreas internacionais regulares são classificadas em regionais e de longo curso.</p> <p>§ 3º Linhas aéreas internacionais regionais são aquelas que ligam o território brasileiro com os países da América do Sul.</p> <p>§ 4º Linhas aéreas internacionais de longo curso são as demais linhas aéreas internacionais.</p>	<p>Art. 2º Para os efeitos desta Resolução, considera-se:</p> <p>I - frequência internacional (frequência) é a unidade de contagem de serviços aéreos regulares, para um dado intervalo de tempo, correspondente a um serviço aéreo regular entre o Brasil e um país estrangeiro incluindo, se houver, o serviço aéreo regular de retorno, independentemente das respectivas rotas;</p> <p>II - empresa aérea entrante: empresa brasileira de transporte aéreo cuja quantidade de frequências alocadas para um determinado mercado (de um país estrangeiro) seja inferior a 15% (quinze por cento) do total das frequências acordadas para a parte brasileira, para este mesmo mercado entre o Brasil e tal país;</p>	<p>Entende-se desnecessárias as definições constantes da Resolução nº 26 para a nova norma. Por outro lado, foram incluídas as definições de “frequência internacional” e “empresa aérea entrante” para utilização na norma.</p>
	<p>Art. 3º Toda frequência a que se refere esta Resolução tem periodicidade semanal.</p>	<p>Inclusão de artigo especificando a periodicidade das frequências a que se refere a resolução.</p>
	<p style="text-align: center;">SEÇÃO II</p> <p style="text-align: center;">Dos Requisitos à Operação Internacional referentes aos Acordos sobre Serviços Aéreos</p>	<p>Incluída divisão para facilitar a leitura e organização da resolução.</p>

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
<p>(Res. 26) Art. 2º Para que uma empresa possa operar uma linha aérea internacional regular, deverão ser observados os seguintes aspectos:</p> <p>I - disposições dos acordos sobre serviços aéreos ou de outros instrumentos internacionais com os países envolvidos;</p> <p>II - alocação de frequências;</p> <p>III - designação governamental; e</p> <p>IV - emissão do respectivo horário de transporte – HOTRAN.</p>	<p>Art. 4º Para que uma empresa brasileira de transporte aéreo possa realizar uma operação regular internacional, devem ser observados os seguintes aspectos:</p> <p>I – conformidade com as disposições dos acordos sobre serviços aéreos ou de outros instrumentos internacionais com os países envolvidos;</p> <p>II – designação governamental; e</p> <p>III – nos mercados em que não haja livre determinação de capacidade, ou haja limites diferenciados para direitos de tráfego ou pontos no quadro de rotas, frequência alocada para a realização da operação.</p> <p>Parágrafo único. A observância dos aspectos constantes nos incisos I a III deste artigo não constitui a plena autorização de voo, devendo a empresa brasileira de transporte aéreo observar a legislação nacional e estrangeira pertinente, os demais regulamentos da ANAC e de outros órgãos, bem como a capacidade operacional de cada aeroporto.</p>	<p>Limitação do escopo do item às especificidades dos acordos de serviços aéreos, melhorando a divisão de assuntos e compreensão do usuário.</p> <p>Exclusão da necessidade de alocação de frequências para mercados com livre determinação de capacidade.</p> <p>O horário de transporte – HOTRAN, ou, atualmente, o registro de voo, é disciplinado em norma à parte.</p> <p>Incluída afirmação de que os requisitos desta resolução não substituem e são complementares a quaisquer outros necessários à realização da operação.</p>

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
	<p>SEÇÃO III Da Alocação de Frequências</p>	<p>Incluída divisão para facilitar a leitura e organização da resolução.</p>
<p>(Res. 57) Art. 2º A empresa aérea brasileira que desejar operar vôos regulares internacionais deverá protocolar, junto à Superintendência de Relações Internacionais - SRI, solicitação elaborada nos termos do modelo constante do Anexo I desta Resolução.</p>	<p>Art. 5º Para solicitar a alocação de frequências, uma empresa brasileira de transporte aéreo deve protocolar na ANAC seu pedido na forma estabelecida em Portaria da superintendência competente.</p> <p>Parágrafo único. O pedido incompleto ou que não tenha sido realizado na forma prevista no <i>caput</i> será arquivado.</p>	<p>O artigo detalha a forma da solicitação, bem como remete à portaria que a disciplinará. Por não criar novos requisitos, propõe-se veicular a forma de pedir (modelo de formulário, pedido físico ou eletrônico, etc.) por portaria da Superintendência.</p>

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
<p>(Res. 57) Art. 3º A SRI, que procederá à abertura do correspondente processo, realizará a análise preliminar da solicitação sob os seguintes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> I - adequação à política vigente para o transporte aéreo internacional; II - existência de relacionamento aeronáutico com o país considerado; e III - capacidade disponível. 	<p>Art. 6º A análise do pedido de alocação deve considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> I – a possibilidade de realização de operação regular para o país desejado, de acordo com os entendimentos vigentes entre o Brasil e o país estrangeiro; II – a designação da empresa para o país estrangeiro considerado ou, caso não haja, a inexistência de restrição para sua designação; e III – a existência de frequências disponíveis para todas as alocações solicitadas no processo ou, em caso de quantidade insuficiente, a obtenção de frequências na distribuição de que trata o artigo 8º. <p>Parágrafo único. Caso os entendimentos vigentes entre o Brasil e o país estrangeiro para o qual a frequência é solicitada prevejam limites de capacidade diferentes em virtude ou dos pontos do quadro de rotas, ou dos direitos de tráfego, ou da natureza do serviço (misto ou cargueiro) ou ainda de outras características de operação, o procedimento de alocação considerará tais especificidades como perfis de mercado distintos dentro de um mesmo entendimento negociado.</p>	<p>Nova redação objetivando maior clareza. Esclarecimento da disciplina da alocação para os casos em que os entendimentos com o país considerado prevejam limites diferentes de frequências em virtude de pontos do quadro de rotas, direitos de tráfego, da natureza do serviço, ou outras características de operação.</p>
<p>(Res. 57) Art. 4º Concluindo a análise de que trata o art. 3º pela improcedência do pleito, o processo será encerrado, informando-se o motivo à solicitante.</p> <p>Parágrafo único. Caso o motivo seja a inexistência ou limitações no relacionamento aeronáutico com o país considerado, a SRI procederá à análise do interesse e da viabilidade de iniciar um processo de negociação.</p>	<p>(artigo excluído)</p>	<p>Entende-se desnecessária a redação do <i>caput</i>, uma vez que segue a análise do processo administrativo.</p> <p>O texto do parágrafo único reproduz competência já prevista no Regimento Interno da ANAC, não sendo necessária tal especificação na Resolução.</p>

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
<p>(Res. 57) Art. 5º Concluindo a análise de que trata o art. 3º pela procedência do pleito, a SRI dará prosseguimento ao processo, informando a solicitante e as demais prestadoras de serviços aéreos sobre a realização de processo seletivo para alocação de frequências, oportunidade em que essas últimas serão consultadas acerca de suas pretensões no mercado considerado.</p> <p>§ 1º Somente participarão do processo seletivo, concorrendo à alocação de frequências, as empresas que, consultadas, tenham manifestado interesse, nos termos e por meio do documento referido no art. 2º, dentro do prazo de 15 (quinze) dias contados da data da mencionada consulta.</p> <p>§ 2º No caso de existência de regime de livre determinação de capacidade no mercado considerado, dispensar-se-á a consulta prévia às demais empresas sobre seus interesses no mercado contemplado.</p>	<p>Art. 7º Como parte do processo de alocação, poderá ser realizada consulta às demais empresas brasileiras sobre os respectivos interesses em solicitar frequências para o mesmo país nas seguinte situações:</p> <p>I – quando tiver havido alteração da capacidade acordada entre os países, para o mesmo mercado, nos 3 (três) meses anteriores à data do pedido;</p> <p>II – quando se tratar de redistribuição de frequências de baixa utilização;</p> <p>III – quando o pedido original implicar que restem disponíveis, para o mercado em questão, menos de 7 (sete) frequências; ou</p> <p>IV – em outras situações em que a ANAC avalie que a diminuição da quantidade de frequências disponíveis possa implicar um aumento da barreira de entrada de outras empresas brasileiras para operações para o mercado em questão.</p> <p>§ 1º A consulta, a ser realizada por meio eletrônico para os endereços de e-mail previamente cadastrados pelas empresas aéreas, estabelecerá prazo não inferior a 10 (dez) dias para que a empresa, caso tenha interesse, apresente seu pedido de alocação para tal mercado, nos termos do artigo 5º.</p> <p>§ 2º Nos casos em que o pedido de uma empresa brasileira de transporte aéreo ocorra em resposta à consulta, a protocolização fora do prazo de resposta estipulado implica que tal pedido não participará do processo de distribuição de frequências previsto no artigo 8º, sendo tratado como solicitação independente e posterior.</p>	<p>Ampliação das situações de dispensa de consulta às demais empresas, com a finalidade de simplificar e agilizar o processo, mantendo a consulta nas situações consideradas mais relevantes, descritas nos incisos.</p> <p>Nova redação buscando dar maior clareza ao processo de consulta.</p> <p>Alteração do prazo para manifestação pelas empresas após a consulta (de 15 para um mínimo de 10 dias).</p>

<p>(Res. 57) Art. 6º No processo de alocação de frequências internacionais, serão avaliados os seguintes quesitos, com vistas a privilegiar o bem-estar do usuário e a concorrência entre os prestadores do serviço:</p> <ul style="list-style-type: none"> I - rota; II – conectividade; III - equipamento e configuração; IV - prazo de implementação; V - infra-estrutura; VI - produtividade; VII - pontualidade e regularidade em operações domésticas e internacionais; VIII - índice de concentração de mercado; IX - retomada de frequências; e <p>§ 1º A aplicação dos critérios de avaliação e pontuação dos quesitos supramencionados encontra-se descrita no Anexo II desta Resolução.</p> <p>§ 2º Cada participante do Plenário deverá justificar por escrito a pontuação referente aos quesitos mencionados no caput atribuída a cada empresa participante do processo seletivo, nos termos do Anexo III.</p> <p>§ 3º Dispensar-se-á o processo seletivo caso a capacidade disponível no mercado considerado permita atender a todas as solicitações de alocação de frequências, observado o disposto nesta Resolução.</p>	<p>Art. 8º. Nos casos em que haja a participação de mais de uma empresa no processo e a soma das frequências solicitadas seja superior à quantidade de frequências disponíveis, a distribuição das frequências disponíveis será realizada da seguinte forma, podendo o resultado implicar o atendimento integral, parcial ou o não atendimento dos pedidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> I – até 50% (cinquenta por cento) das frequências disponíveis, arredondadas para o inteiro imediatamente superior, serão distribuídas igualmente entre as empresas aéreas entrantes solicitantes, respeitando-se o limite solicitado por cada empresa e o limite de participação de mercado que caracterize a empresa como entrante; II – as demais frequências serão distribuídas igualmente entre todas as empresas solicitantes, respeitando-se o limite solicitado por cada empresa. <p>§ 1º Durante a distribuição, nos casos em que reste quantidade de frequências inferior à quantidade de empresas solicitantes, os critérios de desempate serão, na seguinte ordem:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. não possuir frequência com baixa utilização no mercado em questão; e II. menor participação de mercado resultante da alocação. <p>§ 2º Persistindo empate, a distribuição das frequências restantes será realizada mediante sorteio.</p>	<p>Nova redação do artigo, com manutenção da finalidade principal e alteração de critérios.</p> <p>Primeiramente, cabe esclarecer que a ocorrência de processo de distribuição não é frequente. A maior parte dos acordos negociados pelo Brasil possui ou capacidade livre ou quantidade de frequências disponível à parte brasileira superior à quantidade de frequências atualmente alocadas às empresas. No entanto, nos casos em que a capacidade disponível é insuficiente para atender a demanda de todas as empresas interessadas, é necessário o estabelecimento de critérios de distribuição.</p> <p>O novo regramento visa tornar mais simples e objetiva a distribuição de frequências nesses casos e buscou aproximação com a metodologia de distribuição de <i>slots</i> em aeroportos coordenados, de modo a simplificar a aplicação e contemplar melhor a possibilidade de partilhar o total disponível entre os requerentes. Assim, propõe-se alocar até 50% das frequências disponíveis às empresas entrantes em um determinado mercado, observados os limites solicitados por cada empresa e o limite de participação de mercado até o qual a empresa mantenha a condição de entrante. Quanto às demais frequências, ou seja, aquelas não distribuídas pelo critério de empresa entrante, propõe-se sejam distribuídas igualmente entre todas as solicitantes, respeitando-se o limite solicitado por cada empresa.</p> <p>Ainda em relação à distribuição de frequências entre duas ou mais empresas solicitantes, nos casos em que, durante a distribuição, reste disponível quantidade de frequências inferior à quantidade de empresas solicitantes, propõem-se 2 (dois) critérios de desempate, na seguinte ordem: (a) não possuir frequência com baixa utilização no mercado em questão; e (b) menor participação de mercado resultante da alocação. A</p>
---	---	---

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
		persistir o empate, mesmo após a aplicação dos critérios acima definidos, propõe-se a realização de sorteio para a distribuição das frequências remanescentes.
(Res. 57) Art. 7º O resultado do processo seletivo será submetido à apreciação do Diretor-Presidente da ANAC, cuja decisão será comunicada, pela SRI, às empresas interessadas. Parágrafo único. A decisão de alocação de frequências poderá ser revista, a qualquer tempo, caso fique comprovado que a empresa contemplada prestou informações incorretas para se beneficiar no processo seletivo.	(artigo excluído)	A competência para a alocação de frequências foi atribuída pelo Regimento Interno da ANAC, não sendo necessária sua especificação nesta resolução.
(Res. 57) Art. 8º Se a empresa contemplada ainda não houver sido designada para operar no mercado considerado, caberá à SRI formalizar o pedido de sua designação ao Ministério das Relações Exteriores, nos termos do respectivo Acordo sobre Serviços Aéreos. Parágrafo único. A SRI comunicará à empresa sua designação.	Art. 9º. Se uma empresa brasileira de transporte aéreo contemplada com alocação de frequências não estiver designada para operar no mercado considerado, sua designação será formalizada nos termos dos respectivos entendimentos com o país em questão.	Redação simplificada e adequada ao atual Regimento Interno (res. 381/2016).
(Res. 57) Art. 9º Os pedidos de empresas para a realização de operações sob a égide do Acordo de Fortaleza deverão cumprir o estabelecido no "Procedimento para o Tratamento das Solicitações de Serviços de Transporte Aéreo Sub-Regional".	Art. 10. Os pedidos de empresas brasileiras de transporte aéreo para a realização de operações sob a égide do Acordo de Fortaleza devem cumprir o estabelecido no "Procedimento para o Tratamento das Solicitações de Serviços de Transporte Aéreo Sub-Regional".	Sem alteração
(Res. 57) Art. 10. A Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE informará a SRI quando da aprovação final do Horário de Transporte - HOTRAN relativo às frequências alocadas à empresa.	(artigo excluído)	Trata-se de procedimento não mais aplicável e interno da Agência, não sendo necessário seu regramento nesta Resolução.
	SEÇÃO IV Da Baixa Utilização, Desistência e Perda de Frequência Internacional	Incluída divisão para facilitar a leitura e organização da resolução.

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
	<p>Art. 11. As frequências com baixa utilização poderão ser realocadas, caso haja pedido de alocação por outra empresa.</p> <p>§ 1º A empresa para a qual a frequência com baixa utilização estava alocada não poderá participar de eventual processo de redistribuição da frequência, no limite das frequências perdidas.</p> <p>§ 2º Na ocorrência da situação descrita no caput, a empresa para a qual a frequência estava alocada será notificada, e deverá cessar sua utilização em até 120 (cento e vinte) dias. O início da vigência da alocação para a nova empresa dar-se-á ao final desse prazo.</p> <p>§ 3º Caso haja frequências com baixa utilização alocadas a mais de uma empresa no mesmo mercado, serão realocadas, primeiramente, aquelas que tiverem o menor percentual de uso de que trata o inciso I do art. 12. Em caso de empate nesse critério, aplicar-se-ão sequencialmente os seguintes critérios:</p> <p>I - maior participação de mercado, conforme aferição atualizada a cada realocação de frequência efetuada em uma dada distribuição; e</p> <p>II - sorteio.</p>	<p>Alteração do conceito previsto na resolução 26 (Art. 3º). A resolução propõe a perda de uma frequência somente caso ela não seja implementada no prazo de 26 semanas após a alocação, ou caso ela seja avaliada como com baixa utilização e haja demanda por outra empresa, em lugar da retomada automática das frequências. Entende-se que a retomada automática de frequências implementadas pelas empresas aéreas gera trabalho administrativo com limitado resultado prático à sociedade, caso não haja demanda por outra empresa. Propõe-se que, após a notificação de perda, a empresa cesse o uso da frequência em até 120 dias.</p>

<p>(Res. 26) Art. 3º Uma frequência alocada a uma empresa para um serviço aéreo internacional, salvo motivo plenamente justificado, retornará ao poder concedente sempre que ocorrer uma das seguintes situações:</p> <p>I - não for implementada pela empresa no prazo de 6 (seis) meses, a contar da data da comunicação da alocação;</p> <p>II - a empresa desistir da frequência;</p> <p>III - na operação da frequência, não for alcançado um Índice de Utilização de Frequência – IUF de, pelo menos, 66% (sessenta e seis por cento), medida mensalmente, considerando-se a média dos últimos 6 (seis) meses; ou</p> <p>IV - a empresa deixar de cumprir a legislação aeronáutica, assim como os acordos ou convenções internacionais aplicáveis.</p> <p>Parágrafo único. O IUF, de que trata o inciso III, será calculado conforme estabelecido no Apêndice a esta Resolução.</p>	<p>Art. 12. Para mercados em que haja menos de 7 (sete) frequências disponíveis, serão consideradas com baixa utilização:</p> <p>I – considerando-se cada frequência individualmente, aquelas frequências que forem utilizadas em menos de 50% (cinquenta por cento) das semanas do período de avaliação; e</p> <p>II – considerando-se o conjunto das frequências alocadas à empresa, aquelas frequências que precisem ser desconsideradas para que se atinja o nível de utilização mínimo de 90% (noventa por cento) do conjunto, no período de avaliação.</p> <p>§ 1º A avaliação será publicada nos meses de fevereiro, maio, agosto e novembro. O período a que a avaliação se refere é de 26 (vinte e seis) semanas consecutivas, descontando-se os três meses exatamente anteriores ao da publicação.</p> <p>§ 2º A frequência que entrar na condição de baixa utilização permanecerá nessa condição até a próxima avaliação e, se não for realocada, será reavaliada.</p> <p>§ 3º Para a avaliação individual das frequências de que trata o inciso I, as frequências alocadas à empresa serão numeradas sequencialmente, e as operações efetivamente realizadas pela empresa em cada semana serão associadas às frequências preenchendo-as na sequência numérica, independentemente da rota.</p> <p>§ 4º As operações que não ocorrerem em virtude de fatores comprovadamente alheios ao controle da empresa poderão ser, para os efeitos da avaliação de que trata o caput, consideradas como realizadas, caso notificadas pela empresa.</p> <p>§ 5º Durante as 26 (vinte e seis) semanas imediatamente posteriores a uma alocação, a respectiva frequência será, para a finalidade de avaliação de baixa utilização, considerada como utilizada.</p>	<p>Objetiva-se, para países para os quais não há frequências disponíveis para alocação, aperfeiçoar os procedimentos de redistribuição de frequências e, para os demais casos, simplificar os processos de acompanhamento.</p> <p>Dessa forma, para os países em que restem menos de 7 frequências disponíveis para alocação, estabelecem-se novos critérios (incisos I e II), em substituição ao critério do inciso III do art. 3º a Res. 26, que capturem melhor a efetiva utilização das frequências alocadas.</p> <p>O prazo para implementação das frequências alocadas, estabelecido no inciso I do art. 3º da Res. 26 (6 meses), foi incorporado no art. 13 da nova Resolução proposta, com pequeno ajuste (para 26 semanas). Ao lado da determinação de retorno ao poder concedente das frequências não implementadas no prazo estabelecido, propõe-se estabelecer impedimento à empresa, caso não operacionalize a frequência alocada em tal prazo, de participação em novos processos de alocação para o mesmo mercado, pelo período de 6 meses, salvo na hipótese de desistência prevista no artigo 14, além da perda das frequências não implementadas, com seu imediato retorno à condição de disponíveis, dispensada a avaliação de que tratam os artigos 11 e 12..</p> <p>A metodologia de acompanhamento mensal foi substituída por avaliação trimestral.</p> <p>Para os países para os quais haja 7 ou mais frequências disponíveis, não será feita avaliação enquanto perdurar tal disponibilidade.</p> <p>O inciso II do art. 3º da Res. 26 passa a ser disciplinado no art. 14.</p> <p>O inciso IV do art. 3º da Res. 26 passa a ser disciplinado nos artigos 15 e 16.</p>
---	---	--

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
	<p>§ 6º Eventual período anterior à alocação que integre o intervalo da avaliação será também considerado como de utilização integral das frequências alocadas. Art. 13. A empresa que, no curso do prazo fixado no § 5º do artigo 12, não implementar qualquer frequência que lhe for alocada, ficará impedida de pleitear novas frequências para o mesmo mercado de interesse pelo período de 6 (seis) meses a partir do término daquele prazo, salvo a hipótese de desistência prevista no artigo 14.</p> <p>Parágrafo único. Na ocorrência da situação descrita no <i>caput</i>, a empresa perderá as frequências não implementadas, que imediatamente retornarão à condição de disponíveis, dispensada a avaliação de que tratam os artigos 11 e 12.</p>	
	<p>Art. 14. A empresa que desistir de utilizar frequência alocada deverá comunicar a devolução à ANAC no prazo de até 60 (sessenta) dias da alocação.</p> <p>Parágrafo único. A frequência devolvida retornará para a condição de disponível, e, nos mercados em que restem menos de 7 (sete) frequências disponíveis, a desistência será computada como frequência de baixa utilização pela empresa brasileira de transporte aéreo.</p>	<p>Novo artigo, que disciplina a possibilidade de devolução de frequência internacional atualmente prevista no inciso II do art. 3º da Res. 26, estabelecendo o prazo de 60 dias a partir da alocação para tal devolução.</p>
<p>(Res. 26) Art. 4º As frequências alocadas retornarão automaticamente ao poder concedente, quando ficar comprovada, mediante processo administrativo, a incapacidade da empresa para a execução regular do serviço.</p>	<p>Art. 15. A cassação ou caducidade da outorga ou do certificado de operador aéreo implicam a perda automática de todas as frequências alocadas àquela empresa brasileira de transporte aéreo.</p>	<p>Em conjunto com o Art. 15, nova redação buscando unir o previsto no inciso IV do art. 3º da Res. 26 e no art. 4º da Res. 57.</p>
	<p>Art. 16. A perda da designação governamental, bem como o descumprimento deliberado ou reiterado dos acordos e demais entendimentos sobre serviços aéreos em relação a um país implica a perda de todas as frequências alocadas à empresa para o país de tal designação.</p>	<p>Em conjunto com o Art. 14, nova redação buscando unir o previsto no inciso IV do art. 3º da Res. 26 e no art. 4º da Res. 57.</p>

		SEÇÃO V Disposições Finais	Incluída divisão para facilitar a leitura e organização da resolução.
		Art. 17. Para os países cujos entendimentos com o Brasil prevejam limites de frequências diferentes em virtude ou dos pontos do quadro de rotas, ou dos direitos de tráfego, ou natureza do serviço (misto ou cargueiro) ou ainda de outras características de operação, eventuais conflitos de utilização de tais limites pelas empresas serão dirimidos pela ANAC, considerando a prévia utilização nos 12 (doze) meses imediatamente anteriores.	Estabelece que a utilização dos eventuais limites específicos de pontos do quadro de rotas, de direitos de tráfego, da natureza do serviço, ou de outras características de operação, presentes nos entendimentos do Brasil com outros países, depende da disponibilidade dos mesmos, sendo, nos casos de conflito, decidido pela ANAC com base no histórico de utilização.
		Art. 18. As avaliações de que trata o artigo 12 somente considerarão períodos posteriores à entrada em vigor desta resolução.	Estabelece mecanismo de transição para o critério de baixa utilização de frequências.
		Art. 19. A ANAC publicará em seu <i>site</i> a relação das frequências alocadas e subutilizadas.	Estabelece a forma de disponibilização aos interessados da relação das frequências alocadas e subutilizadas
(Res. 57) Art. 11. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.	(Res. 26) Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação e substitui norma anterior sobre a matéria objeto desta Resolução, nos termos dos art. 47 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.	Art. 20. Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação, à exceção do artigo 12, que entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a publicação desta resolução.	Sem alteração substancial, exceto pelo prazo de 180 dias concedido às empresas para entrada em vigor do mecanismo de avaliação da subutilização de frequências
(Res. 57) Art. 12. Fica revogada a Resolução nº 20, de 24 de março de 2008.		Art. 21. Ficam revogadas: I - a Resolução nº 26, de 16 de maio de 2008, publicada no DOU de 19 de maio de 2008, Seção 1, página 53; II - a Resolução nº 57, de 10 de outubro de 2008, publicada no DOU de 13 de outubro de 2008, Seção 1, páginas 9 e 10. III - a Resolução nº 154, de 25 de junho de 2010, publicada no DOU de 28 de junho de 2010, Seção 1, páginas 64 a 67.	Revogação das resoluções anteriormente vigentes

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
(Res. 57) ANEXO I (formulário de solicitação de frequências internacionais)	(anexo excluído)	O formulário não cria novos requisitos, apenas estabelece forma de cumprimento do prescrito na resolução. Propõe-se veiculá-lo por portaria da Superintendência.
(Res. 57) ANEXO II CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO E PONTUAÇÃO APLICÁVEIS AOS QUESITOS DO ART. 6º	(anexo excluído)	Os critérios de desempate utilizados na minuta da nova Resolução para a distribuição de frequências nos casos em que reste quantidade de frequências inferior à quantidade de empresas solicitantes foram simplificados e não demandam explicações adicionais e pormenorizadas de cálculo para sua aferição, dispensando-se a edição de anexo com esta finalidade.
(Res. 57) Infraestrutura Critério: Adequação das Propostas das Empresas à Infraestrutura. a) Aplicação do critério: A partir de informações prestadas pela INFRAERO e pelo DECEA, avaliar se há compatibilidade da operação proposta com a infra-estrutura aeroportuária e de tráfego aéreo, com base nas características físicas e operacionais do(s) aeroporto(s) na rota proposta. Caso haja restrição por parte do operador do aeródromo ao horário pleiteado, deverão ser consideradas eventuais opções de remanejamento de horários de vôos já existentes, a serem informadas pela empresa. b) Critério eliminatório: Não havendo infraestrutura disponível, a empresa aérea será excluída do processo de alocação de frequências.	(item excluído)	O critério não é mais utilizado na resolução
(Res. 57) 1. Rota Critério: Conveniência da Rota (somente para serviços mistos). a) Aplicação do critério: Avaliação em função de o voo ser direto ou possuir escalas. Será atribuída pontuação máxima para voos diretos, reduzindo-se de acordo com a quantidade de escalas adicionadas. b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Rota. A(s) empresa(s) com zero escala deverá(ao) receber a nota máxima.	(item excluído)	O critério não é mais utilizado na resolução

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
<p>(Res. 57) 2. Conectividade</p> <p>Critério: Grau de Conectividade (somente para serviços mistos).</p> <p>a) Aplicação do critério:</p> <p>Avaliação da quantidade de cidades diretamente conectadas aos aeroportos internacionais (origem e destino) da rota pretendida. Quanto maior o número de cidades, melhor deverá ser a avaliação.</p> <p>Serão considerados:</p> <p>I - voos que chegam nos aeroportos internacionais de 1 a 4 horas antes da partida do voo pretendido;</p> <p>II - voos que partem dos aeroportos internacionais de 1 a 4 horas após a chegada do voo pretendido.</p> <p>b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Conectividade. A(s) empresa(s) melhor avaliada(s) no quesito receberá(ão) pontuação máxima, sendo as demais empresas avaliadas com relação à(s) primeira(s).</p>	(item excluído)	O critério não é mais utilizado na resolução
<p>(Res. 57) 3. Equipamento e Configuração</p> <p>Critério: Avaliação do Equipamento e de sua Configuração/Capacidade (para serviços exclusivamente cargueiros).</p> <p>a) Aplicação do critério:</p> <p>Avaliação das seguintes características do equipamento: maior capacidade para carga e menor idade da aeronave.</p> <p>b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Equipamento e Capacidade. A(s) empresa(s) melhor avaliada(s) em cada um dos subitens de avaliação receberá(ão) pontuação máxima, sendo as demais empresas avaliadas com relação à(s) primeira(s). A pontuação final do quesito será a média auferida no conjunto de subitens de avaliação.</p>	(item excluído)	O critério não é mais utilizado na resolução
<p>(Res. 57) 4. Prazo de Implementação</p> <p>Critério: Prazo de Implementação da Operação Pretendida.</p> <p>a) Aplicação do critério:</p> <p>Avaliação do prazo previsto para a implementação da rota, sendo melhor avaliada a empresa que apresentar o menor prazo.</p> <p>b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Prazo de Implementação. Empresas entrantes (empresas que ainda não atuem no mercado em questão) deverão receber nota máxima neste quesito.</p>	(item excluído)	O critério não é mais utilizado na resolução

<p>(Res. 57) 5. Produtividade</p> <p>Critério: Comparação dos Índices de Produtividade das Empresas.</p> <p>a) Aplicação do critério:</p> <p>Inicialmente, será calculado o Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo (serviços regulares internacionais), como se segue:</p> <p>Descrição: o Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo será a média dos valores mensais resultantes da divisão da quantidade de passageiros ou carga (ton.) transportada, por cada uma das empresas brasileiras atuantes no mercado em questão, pelo respectivo número de freqüências alocadas e com Horário de Transporte Aéreo (HOTRAN) aprovado¹. Para tal análise, serão considerados os dados de passageiros ou carga transportados no mercado em tela, disponibilizados pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE) da ANAC, referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao da seleção. Serão desconsiderados nesse cálculo os meses para os quais não haja dados disponíveis. O valor calculado será arredondado para o número inteiro mais próximo. O decimal 5 sempre será arredondado para o inteiro superior.</p> <p>Posteriormente, serão calculados os Índices Médios de Produtividade das empresas postulantes, como se segue:</p> <p>Descrição: o Índice Médio de Produtividade de uma empresa postulante será a média dos valores mensais resultantes da divisão da quantidade de passageiros ou carga (ton.) transportada pela empresa, segundo os dados disponibilizados pela SRE, pelo número de freqüências alocadas e com HOTRAN aprovado¹ no mercado em questão referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao da seleção. Serão desconsiderados nesse cálculo os meses para os quais não haja dados disponíveis. O valor calculado será arredondado para o número inteiro mais próximo. O decimal 5 sempre será arredondado para o inteiro superior.</p> <p>Finalmente, o Índice Médio de Produtividade de uma empresa postulante será comparado com o Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo (serviços regulares internacionais).</p> <p>A partir dos valores obtidos no cálculo do Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo, será calculado o desvio padrão (DP) e serão estabelecidas 3 faixas de valores para efeito das comparações: a faixa acima da média será constituída dos valores superiores ou iguais à média da indústria + 50% do DP; a faixa média será constituída dos valores entre a média \pm 50% do DP; e a faixa abaixo da média será constituída dos valores inferiores ou iguais à média da indústria - 50% do DP.</p> <p>b) Pontuação: acima da faixa média = 3 pontos; na faixa média = 2 pontos; e abaixo da faixa média = 1 ponto. No caso de entrante (empresa que ainda não atua no mercado em questão), serão atribuídos 3 pontos.</p>	<p>(item excluído)</p>	<p>O critério não é mais utilizado na resolução</p>
---	------------------------	---

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
<p>(Res. 57) 6. Pontualidade e Regularidade em Operações Domésticas e Internacionais</p> <p>Critério: Comparação dos Índices de Pontualidade e de Regularidade das Empresas em Operações Domésticas e Internacionais.</p> <p>(Para serviços exclusivamente cargueiros, aplica-se somente a comparação dos Índices de Regularidade)</p> <p>a) Aplicação do critério:</p> <p>Inicialmente, serão calculados os Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo.</p> <p>Conceito de Regularidade: A proporção do total de etapas de vôo previstas em HOTRAN que foram efetivamente realizadas.</p> <p>Conceito de Pontualidade: A proporção das etapas de vôo que foram operadas de acordo com os horários previstos nos respectivos documentos de HOTRAN dentre o total de etapas de vôo efetivamente realizadas, considerando-se os limites de tolerância estabelecidos.</p> <p>Descrição: serão calculados os Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade da Indústria e de cada empresa postulante, segundo os dados disponibilizados pela SRE, no período de 12 meses anteriores ao mês da realização da seleção.</p> <p>A partir dos valores obtidos nos cálculos dos Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade da Indústria, será calculado o desvio padrão (DP). Serão estabelecidas 3 faixas de valores para efeito das comparações: a faixa acima da média será constituída dos valores superiores ou iguais à média da indústria + 50% do DP; a faixa média será constituída dos valores entre a média \pm 50% do DP; e a faixa abaixo da média será constituída dos valores inferiores ou iguais à média da indústria – 50% do DP.</p> <p>b) Pontuação: acima da faixa média = 3 pontos; na faixa média = 2 pontos; e abaixo da faixa média = 1 ponto. Será(ão) desconsiderado(s) da pontuação final da empresa o(s) quesito(s) para o(s) qual(is) não houver dados disponíveis relativos à operação da empresa nos 12 meses anteriores ao da realização do processo de alocação.</p>		<p>O critério não é mais utilizado na resolução</p>

Texto em vigor (Res. 26 / Res. 57)	Texto proposto	Comentários
<p>(Res. 57) 7. Índice de Concentração de Mercado</p> <p>Critério: Desconcentração do Mercado.</p> <p>a) Aplicação do critério:</p> <p>Será adotado o Índice Herfindahl-Hirschman (HHI) para avaliar a concentração do mercado.</p> <p>Conceito: o HHI é o resultado da soma dos quadrados das quotas de mercado das empresas que operam no mercado em questão, e varia entre 0 e 10.000. No caso do mercado de transporte aéreo regular internacional, as referidas quotas são representadas pelos percentuais obtidos pela divisão do número de frequências alocadas a cada empresa participante do mercado em questão, solicitante ou não, pelo número total de frequências a elas alocadas.</p> <p>Será feita a comparação entre o HHI do mercado em questão e o índice teórico resultante da implementação do novo serviço proposto pela empresa postulante, devendo ser considerados, no cálculo do índice de concentração de mercado, os critérios de grupo econômico estabelecidos pela SRE.</p> <p>b) Pontuação: para valores acima do HHI da Indústria, a pontuação será = zero e, para valores menores, a pontuação será = 2.</p>	(item excluído)	Opção pela aplicação de metodologia mais simples para a distribuição de frequências, considerando a desconcentração de mercado. Ver justificativa no Artigo 8º da resolução.
<p>(Res. 57) 8. Retomada de Frequências</p> <p>Critério: Histórico de Retomada de Frequências.</p> <p>a) Aplicação do critério:</p> <p>Avaliação de índice percentual resultante da divisão do somatório do número de frequências devolvidas espontaneamente e retomadas pelo número total de frequências que a empresa deteve nos 36 meses anteriores ao mês da seleção. As frequências devolvidas espontaneamente não serão consideradas no referido cálculo caso seja comprovado que sua ocorrência se deu por conta de restrições à operação da empresa em aeroporto da rota pretendida.</p> <p>b) Pontuação: caso a empresa postulante não tenha tido frequências retomadas nem devolvidas espontaneamente nos últimos 36 meses (índice zero), ser-lhe-ão atribuídos 3 pontos; para índices até 20%, ser-lhe-á atribuído 1 ponto; e para índices maiores que 20%, ser-lhe-á atribuído grau 0 (zero).</p>	(item excluído)	A finalidade do critério foi mantida, considerando-se o conceito de baixa utilização, já incorporado nos artigos 8º e 11 e 12 da minuta de resolução.
<p>(Res. 57) ANEXO III</p> <p>(Alocação de Frequências Internacionais a Empresas Brasileiras Formulário de Apoio – Frequências Mistas)</p>	(anexo excluído)	Em virtude de a proposta não mais contemplar consulta ao plenário, o formulário não é mais pertinente.

(Res. 26) APÊNDICE CÁLCULO DE ÍNDICE DE UTILIZAÇÃO DE FREQUÊNCIA – IUF	(item excluído)	Com a nova redação simplificada dos critérios de avaliação da baixa utilização de frequências, entende-se ser desnecessário o detalhamento no apêndice
(Res. 26) 1 - Para efeito de aplicação do disposto no inciso III do art. 3º desta Resolução, utilizar-se-á o Índice de Utilização de Frequência – IUF, a ser calculado de acordo com o previsto neste Apêndice.	(item excluído)	Com a nova redação simplificada dos critérios de avaliação da baixa utilização de frequências, entende-se ser desnecessário o detalhamento no apêndice
(Res. 26) 2 - Para os vôos internacionais exclusivamente cargueiros, entende-se por: a) IUF é a proporção do total de etapas aéreas internacionais efetivamente realizadas para determinado país de destino frente às etapas internacionais previstas em HOTRAN para o mesmo país de destino. Serão computadas como realizadas as etapas não-regulares internacionais para o mesmo país de destino, desde que essas sejam alterações de vôos previstas em HOTRAN e autorizadas pela ANAC. b) Etapa Aérea Internacional é a ligação aérea direta entre o Brasil e outro país.	(item excluído)	Com a nova redação simplificada dos critérios de avaliação da baixa utilização de frequências, entende-se ser desnecessário o detalhamento no apêndice
(Res. 26) 3 - Para os vôos internacionais mistos, entende-se por: a) IUF é a proporção do total de etapas aéreas internacionais de vôo previstas em HOTRAN para determinado país de destino que foram efetivamente realizadas. b) Etapa Aérea Internacional é a ligação aérea direta entre o Brasil e outro país.	(item excluído)	Com a nova redação simplificada dos critérios de avaliação da baixa utilização de frequências, entende-se ser desnecessário o detalhamento no apêndice
(Res. 26) 4 - Os IUF serão medidos pelo quociente da divisão entre o número de etapas aéreas internacionais efetivamente realizadas para determinado país de destino e o número total de etapas previstas em cada HOTRAN para o mesmo país de destino, no período de 6 (seis) meses anteriores ao mês de referência. a) Caso um vôo tenha suas operações iniciadas do segundo até o último dia de determinado mês, suas frequências serão computadas proporcionalmente às frequências previstas naquele mês. b) Para efeito de cálculo dos IUF, considera-se o início de operação de um vôo a data de vigência do respectivo HOTRAN.	(item excluído)	Com a nova redação simplificada dos critérios de avaliação da baixa utilização de frequências, entende-se ser desnecessário o detalhamento no apêndice
(Res. 26) 5 - Os IUF serão aferidos e divulgados, mensalmente, pela Gerência de Processamento e Divulgação de Informações – GPDI da Superintendência de Serviços Aéreos até o décimo quinto dia corrido do mês subsequente ao de referência, considerando a média de seis meses.	(item excluído)	Trata-se de procedimento interno da ANAC, não sendo necessário seu regramento nesta resolução
(Res. 26) 6 - A ANAC realizará um monitoramento constante da consistência das informações fornecidas pelas empresas aéreas por meio do Boletim de Alteração de Vôo – BAV, considerando os dados do tráfego de aeronaves, disponíveis no âmbito do Departamento de Espaço Aéreo – DECEA, da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária – INFRAERO, ou qualquer outra fonte ou meio que julgar pertinente, visando garantir a consistência e a confiabilidade dos índices calculados.	(item excluído)	Trata-se de procedimento interno da ANAC, não sendo necessário seu regramento nesta resolução.

