

# RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2016

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 3º

## Registro

Carta nº 39/2016/ANEAA

Posição da ANAC **REJEITAR**

## Contribuições

“A definição contida na minuta difere da prevista na proposta de Resolução a que se refere a Audiência Pública 06/2016. Sugere-se, portanto, que a definição seja a mesma e que esteja em linha com o previsto nos Contratos de Concessão, nos seguintes termos:

Passageiro em conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte, considerando o período máximo de 24h entre os horários de desembarque e de reembarque previstos no contrato, exceto quando esse período for ultrapassado por motivos técnicos ou operacionais não previstos, meteorológicos, ou causados por acidentes.

Portanto, há necessidade de alinhamento da definição. Caso prevaleça a definição prevista na presente resolução, deverão ser criados conceitos e campos de coleta de informações para os demais perfis de passageiros, na forma do padrão IATA, conforme abaixo:

- Passageiro - conexão origem (DOM/DOM);
- Passageiro - conexão destino (DOM/DOM);
- Passageiro - conexão origem (INT/INT);
- Passageiro - conexão destino (INT/INT);
- Passageiro - conexão origem (INT/DOM);
- Passageiro - conexão destino (INT/DOM);
- Passageiro - conexão origem (DOM/INT);
- Passageiro - conexão destino (DOM/INT)."

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Audiência Pública nº 06/2016 dispôs sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias, enquanto que a Audiência Pública nº 07/2016 tratou da apresentação de informações relativas à movimentação aeroportuária. Do ponto de vista tarifário não importa conhecer o número de passageiros em conexão de natureza distinta, uma vez que não há uma tarifa específica associada a este passageiro. Esses passageiros em conexão de natureza distinta são tratados como passageiros de destino durante o desembarque no aeroporto intermediário e passageiro de origem durante o embarque no mesmo aeroporto. Contudo, do ponto de vista de infraestrutura, de movimentação de passageiros no terminal, e visando o atendimento do nível de serviço estabelecido nos contratos de concessão de aeroportos, importa saber o percurso que os passageiros de fato percorrem no terminal para fins de dimensionamento de cada componente operacional. Portanto, não é possível compatibilizar as definições trazidas nas duas propostas normativas. Além disso, a Resolução já contempla todos os perfis de passageiros elencados na contribuição.

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 3º

### Registro

Carta nº 39/2016/ANEAA

Posição da ANAC **REJEITAR**

### Contribuições

“É necessário que todas as definições, dados e relatórios a que se refere a minuta de Resolução deverão seguir o que preconiza os padrões da International Air Transport Association – IATA, as demais Resoluções da ANAC e principalmente o disposto nos Contratos de Concessão.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que irá adotar, no que couber, o padrão que já vem sendo utilizado na Portaria ANAC 1.189, de 17/06/2011, que estabelece os procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular, exceto de Táxi-Aéreo, visando evitar novas parametrizações e, conseqüentemente, otimizando os custos dos regulados. Não obstante, minuta de portaria foi apresentada e discutida em reunião presencial com representantes dos administradores de aeroportos, concessionárias e Infraero, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam a estrutura de dados apresentada.

Nome	Data	Item
Guilherme Motta Gomes (Representante da BH-AIRPORT)	19/04/2016	Art. 3º, XXIV

### Registro

3424

Posição da ANAC **REJEITAR**

### Contribuições

“A definição difere da prevista na proposta de Resolução a que se refere a Audiência Pública 06/2016. Portanto, há necessidade de alinhamento da definição. Caso prevaleça a definição prevista na presente resolução, deverão ser criados conceitos e campos de coleta de informações para os demais perfis de passageiros, na forma do padrão IATA, conforme abaixo: • Passageiro - conexão origem (DOM / DOM); • Passageiro - conexão destino (DOM / DOM); • Passageiro - conexão origem (INT / INT); • Passageiro - conexão destino (INT / INT); • Passageiro - conexão origem (INT / DOM); • Passageiro - conexão destino (INT / DOM); • Passageiro - conexão origem (DOM / INT); • Passageiro - conexão destino (DOM / INT)”.

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Audiência Pública nº 06/2016 dispôs sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias, enquanto que a Audiência Pública nº 07/2016 tratou da apresentação de informações relativas à movimentação aeroportuária. Do ponto de vista tarifário não importa conhecer o número de passageiros em conexão de natureza distinta, uma vez que não há uma tarifa específica associada a este passageiro. Esses passageiros em conexão de natureza distinta são tratados como passageiros de destino durante o desembarque no aeroporto intermediário e passageiro de origem durante o embarque no mesmo aeroporto. Contudo, do ponto de vista de infraestrutura, de movimentação de passageiros no terminal, e visando o atendimento do nível de serviço estabelecido nos contratos de concessão de aeroportos, importa saber o percurso que os passageiros de fato percorrem no terminal para fins de dimensionamento de cada componente operacional. Portanto, não é possível compatibilizar as

definições trazidas nas duas propostas normativas. Além disso, a Resolução já contempla todos os perfis de passageiros elencados na contribuição.

Nome	Data	Item
Guilherme Esmael (Representante da AVIANCA)	20/04/2016	Art. 3º
<b>Registro</b>		
3429	<b>Posição da ANAC</b>	<b>REJEITAR</b>

### Contribuições

“Em relação aos artigos VIII ao XI, que dispõem das informações de carga transportada no conceito de Origem e Destino: a. É importante salientar que os sistemas da Avianca que geram relatórios para a ANAC, a exceção dos arquivos do RTADC e RTAIC de tarifa comercializada, estão parametrizados para a visão “etapa básica”, a exemplo do Boletim de Alteração de Voos (BAV) ou para “etapa combinada” (segmento), a exemplo do relatório de estatística da Portaria 1189. Não existe a possibilidade de parametrização para Origem e Destino sem que isso demande investimento em desenvolvimento nas bases de dados e sistemas operacionais por parte da empresa. Para maior entendimento, tradicionalmente a visão por Origem e Destino é utilizada na empresa com foco em seu Revenue Management (publicação de tarifas, disponibilidade de assentos, acordos interline etc); b. Outro fato importante a esclarecer é que o entendimento de Origem e Destino é subjetivo à interpretação de cada empresa. A Avianca, assim como a congênere TAM utiliza o Amadeus como host system, e tal sistema não traz nos feeds que alimentam as bases de dados a informação de Origem e Destino do objeto de transporte. É possível entrar em detalhes posteriormente, mas basicamente o sistema quebra as informações por segmentos. Assim sendo, a Avianca constrói o entendimento de Origem e Destino através de um algoritmo calculado encima de uma série de regras e parâmetros que, por mais semelhantes que possam ser, devem divergir do entendimento da TAM e demais companhias aéreas e eventualmente, até da própria ANAC de o que é uma Origem e Destino; c. Por fim, isso não se aplica apenas à carga, mas a todos os objetos de transporte mencionados nos demais artigos;”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que é possível aferir a carga (ou correio) de voo doméstico (ou internacional) embarcada (ou desembarcada) utilizando a visão de "etapa básica" e de "etapa combinada" adotada na Portaria ANAC 1.189, de 17/06/2011, uma vez que as definições de transporte de carga ou correio estabelecida na Resolução não exigem a diferenciação de carga de origem no aeroporto de carga em trânsito. Não obstante, apesar de não ser possível segregar o número de passageiros embarcados, em passageiros embarcados na origem e passageiros embarcados em conexão, utilizando-se da visão de "etapa básica" e "etapa combinada", esclarecemos que tal discriminação é essencial para aferição do nível de serviço oferecido aos usuários estabelecido nos contratos de concessão de aeroportos, assim como a informação do número de passageiros embarcados em conexão de mesma natureza e do número de passageiros embarcados em conexão de natureza distinta.

Nome	Data	Item
Taís Strozzi Coutinho Carvalho (Representante da Infraero)	20/04/2016	Art. 3º
<b>Registro</b>		
3460	<b>Posição da ANAC</b>	<b>ACEITAR</b>

### Contribuições

“Incluir um dispositivo que estabeleça que a movimentação anual de aeronaves é considerada o ano civil e não os últimos doze meses. Justificativa: As informações prestadas no RIMA dependem de dados a ser prestados pelas

empresas aéreas, especificamente para os aeroportos com movimentação de voo superior a 10.000. Se considerar a movimentação anual sendo os últimos doze meses, considerando que a Infraero possui em sua rede 60 aeroportos, alguns destes ora estão dentro do movimento de voo de 10.000, ora não. Dificultando a tratativa com as empresas aéreas e a própria ANAC, visto que num mês encaminha relatório com aeroporto x, ora não envia porque o aeroporto x não mais atende ao requisito.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Resolução definiu, no inciso XXI do art. 3º, movimentação anual de aeronaves como o número de pousos e decolagens realizadas no aeroporto entre 1º de janeiro e 31 de dezembro.

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 4º (renumerado para art. 6º)

### Registro

Carta nº 39/2016/ANEAA

Posição da ANAC **ACEITAR PARCIALMENTE**

### Contribuições

“Os administradores de aeroportos dependem de dados produzidos por terceiros para elaboração do Resumo de Movimentação Aeroportuária. O prazo da Resolução (10 dias) é exíguo para elaboração do material e demandará custos não previstos, representando, sobretudo, inovação ao disposto nos Contratos de Concessão, de modo que este prazo merece revisão, sem prejuízo da necessidade de motivação e justificativa pela ANAC pela inovação que está sendo trazida aos contratos de concessão com esse texto.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os contratos de concessão de aeroportos estabelecem que as concessionárias deverão apresentar durante todo o prazo da concessão "*relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste contrato e da regulamentação expedida pela ANAC e nos prazos definidos em tais atos, em especial, todas as informações previstas no PEA, bem como as estatísticas de tráfego e o número de passageiros processados no período*". Portanto, não há que se falar em inovação contratual ou em custos não previstos pelas concessionárias de aeroportos. No que concerne ao prazo para elaboração mensal do RMA, informamos que a Resolução estabeleceu, no *caput* do art. 6º, até o dia 25 (vinte e cinco) do mês seguinte ao que se refere a informação para envio da mesma à ANAC.

Nome	Data	Item
GRU-AIRPORT	21/04/2016	Art. 4º (renumerado para art. 6º)

### Registro

Carta DR/0329/2016

Posição da ANAC **ACEITAR PARCIALMENTE**

### Contribuições

“GRU AIRPORT não se opõe ao envio da movimentação anual de aeronaves até o 10º (décimo) dia do mês, considerando o envio das informações por parte das empresas aéreas em 24 horas. Contudo, se prorrogado este prazo conforme pontuado em Audiência Pública pelas empresas aéreas, como proposto em Audiência Pública (5 dias), esta Concessionária sugere que o prazo seja alterado para 15º dia útil do mês, a fim de consolidar as informações e envio a esta Agência. Ressalta-se ainda que esta Concessionária sugere uma adequação ao termo *As Concessionárias* constante

nos parágrafos acima, para que conste *Os operadores* a fim de manter um tratamento isonômico aos agentes da administração aeroportuária, a fim de dar maior clareza e abrangência a obrigação ora estabelecida.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo para elaboração do RMA foi ampliado, passando os administradores de aeroportos de movimentação relevante a terem que encaminhar o RMA à ANAC até o dia 25 (vinte e cinco) do mês subsequente ao que se refere a informação. Ademais, a ampliação do prazo de elaboração do RMA pelos administradores de aeroportos de movimentação relevante superou a dilação do prazo de remessa das informações pelas empresas aéreas aos administradores de aeroportos. Ademais, todos os administradores de aeroportos de movimentação relevante terão que enviar o RMA à ANAC.

Nome	Data	Item
Taís Strozzi Coutinho Carvalho (Representante da Infraero)	20/04/2016	Art. 4º (renumerado para art. 6º)

### Registro

3452 **Posição da ANAC ACEITAR**

### Contribuições

“CAPÍTULO II - DO RESUMO DE MOVIMENTAÇÃO AEROPORTUÁRIA - RMA Art. 4º Os responsáveis pela administração e operação dos aeroportos com movimentação anual de aeronaves de voos regulares superior a 10.000 (dez mil) deverão encaminhar mensalmente o RMA à ANAC até o 10º (décimo) dia do mês subsequente ao mês a que se refere a informação. Proposta: Alterar o prazo para entrega do RMA até o 15º dia útil do mês subsequente ou, alternativamente, para o 10º dia útil. Justificativa: Há necessidade de prazo maior para o encaminhamento das informações, a fim de não ocorrer atraso na entrega do RMA quando houver feriado prolongado, como é o caso do carnaval. Tais informações devem ser validadas antes do envio ao órgão regulador. Não se vislumbra a necessidade de envio tão imediato, uma vez que o conteúdo do RMA tem a finalidade de monitorar o crescimento da demanda da infraestrutura dos aeroportos, servindo de material para diagnóstico e planejamento das ações necessárias de ampliação, conforme justificativa apresentada pela própria agência, na documentação que instrui a presente audiência pública.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo para elaboração mensal do RMA foi ampliado, passando os administradores de aeroportos de movimentação relevante a terem que encaminhar o RMA à ANAC até o dia 25 (vinte e cinco) do mês subsequente ao que se refere a informação.

Nome	Data	Item
Paula Damas (Representante da Inframerica)	13/04/2016	Art. 4º (renumerado para art. 6º)

### Registro

Degração da Audiência Pública Presencial **Posição da ANAC REJEITAR**

### Contribuições

“O meu primeiro comentário na verdade é a respeito do Art. 4º que fala do Resumo de Movimentação Aeroportuária RMA. Ele fala, os responsáveis pela administração e operação de aeroportos e aí aqui no parágrafo 1º e no parágrafo 2º ele fala, as concessionárias. Para a gente não fica claro, isso cabe a Infraero, se não cabe a Infraero, cadê a isonomia? Então ou que a redação seja adaptada para todos os operadores aeroportuários ou que fique claro que vocês não estão tratando com isonomia as concessionárias e a Infraero.”

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa todos os administradores de aeroporto de movimentação relevante terão que encaminhar o RMA à ANAC, incluindo os aeroportos concedidos com movimentação anual de aeronaves de voos regulares inferior (ou igual) a 10.000 (dez mil). A necessidade de se gerir um contrato de concessão independe do porte do aeroporto.

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 5º (renumerado para art. 7º)

## Registro

Carta nº 39/2016/ANEAA **Posição da ANAC REJEITAR**

## Contribuições

“A proposta de resolução estabelece, no art. 5º, a obrigação genérica de que as concessionárias deverão fornecer à ANAC o arquivo de dados contendo todas as informações relativas à Movimentação Aeroportuária. A forma, o prazo e as espécies de informações serão disciplinados em Portaria. Contudo, deixou de estabelecer critérios para a prestação das informações, de modo que, com a finalidade de se evitar futuras interpretações que venham a gerar perda de credibilidade sobre a validade de atos editados pela ANAC, sugere-se que a nova minuta de resolução seja colocada em audiência pública, contendo todas as regras necessárias à implementação da Resolução.”

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a portaria estabelecerá apenas a estrutura e a forma de remessa dos dados do RMA à ANAC. O prazo de envio do RMA consta no art. 6º e as espécies de dados no art. 7º da Resolução. Ademais, a minuta de portaria foi apresentada e discutida em reunião presencial com os representantes dos administradores de aeroportos, concessionárias e Infraero, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam com a estrutura de dados apresentada.

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 5º (renumerado para art. 7º)

## Registro

Carta nº 39/2016/ANEAA **Posição da ANAC ACEITAR**

## Contribuições

“A ANAC tem por dever determinar, por ofício, a eventual necessidade de discriminação por Grupos. A resolução por si só deve limitar-se a questões técnicas e específicas relativas às atividades postas e não deixar brechas futuras para alterações que possam impactar a gestão de informações aos Concessionários. Relativamente ao disposto no parágrafo segundo do artigo em referência, que prevê a publicação da Portaria que irá estabelecer o procedimento de remessa das informações, além da necessidade de observância adstrita à atos desta natureza, visando não usurpar os poderes normativos da Diretoria Colegiada da ANAC, sugere-se que haja participação de todos os operadores aeroportuários na elaboração da norma, em observância aos princípios da segurança jurídica e da igualdade.”

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que é necessária a discriminação da movimentação de passageiros e de aeronaves por grupo de aeronaves, Grupo I e Grupo II, conforme consta nos incisos I e II do art. 7º. Ademais, quanto à elaboração da portaria, que estabelecerá a estrutura e a forma de remessa dos dados à ANAC, a sua minuta foi

apresentada e discutida em reunião presencial com os representantes dos administradores de aeroportos, concessionárias e Infraero, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam com a estrutura de dados apresentada.

Nome	Data	Item
GRU-AIRPORT	21/04/2016	Art. 5º (renumerado para art. 7º)

#### Registro

Carta DR/0329/2016

Posição da ANAC **ACEITAR**

#### Contribuições

“GRU AIRPORT não se opõe aos termos aqui expostos, contudo sugere a esta Agência esclarecimentos ao estipulado no parágrafo primeiro, vez que os passageiros de aeronaves de Grupo II não são captados por esta Concessionária visto que há inexistência de obrigação de informação pelo proprietário ou operador do voo, uma vez tratam-se de empresas de Taxi Aéreo e voos particulares. E quanto ao parágrafo segundo que prevê a publicação da Portaria que irá estabelecer o procedimento de remessa das informações, esta Concessionária sugere que haja a participação de todos os operadores aeroportuários na elaboração da norma, em observância aos princípios da segurança jurídica e igualdade.”

#### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o § 2º do art. 7º da Resolução prevê que “Os administradores de aeroportos ficam desobrigados de reportar a informação sobre a quantidade de pessoas transportadas em aeronaves do Grupo II, exceto no que se refere aos passageiros transportados em serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade táxi-aéreo”. A obrigação de envio do número de passageiros transportados em serviços de transporte aéreo público não regular da modalidade táxi-aéreo já está instituída no RBAC nº 153 e é referência para a classificação do aeródromo quanto aos requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional das operações aeroportuárias, manutenção e resposta à emergência em aeródromos civis públicos. Ademais, quanto à elaboração da portaria, que estabelecerá a estrutura e a forma de remessa dos dados à ANAC, a sua minuta foi apresentada e discutida em reunião presencial com representantes dos administradores de aeroportos, concessionárias e Infraero, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam com a estrutura de dados apresentada.

Nome	Data	Item
Taís Strozzi Coutinho Carvalho (Representante da Infraero)	20/04/2016	Art. 5º (renumerado para art. 7º)

#### Registro

3453

Posição da ANAC **REJEITAR**

#### Contribuições

“Art. 5º O RMA deverá contemplar os seguintes dados relativos aos voos realizados no mês de referência dos dados: (...) IV - movimentação de carga e correio, embarcada e desembarcada, de voo doméstico e internacional. Proposta: Especificar que a informação referente a carga se trata de carga de porão, podendo ser adotada a seguinte redação para o dispositivo: IV - movimentação de carga e correio, embarcada e desembarcada, de voo doméstico e internacional, excetuadas as cargas sujeitas a armazenamento do Terminal de Cargas do operador aeroportuário. Justificativa: Embora a definição constante do inc. VII do art. 3º, estabeleça o conceito de carga, convém ressaltar que não se trata de volume de carga que transita nos Terminais de Carga Aérea.”

#### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a movimentação de carga, embarcada e desembarcada, de voo doméstico e internacional, inclui cargas que foram armazenadas no terminal de cargas do aeroporto.

Nome	Data	Item
Taís Strozzi Coutinho Carvalho (Representante da Infraero)	20/04/2016	Art. 5º (renumerado para art. 7º)

#### Registro

3454 **Posição da ANAC ACEITAR PARCIALMENTE**

#### Contribuições

“Art. 5º O RMA deverá contemplar os seguintes dados relativos aos voos realizados no mês de referência dos dados: (...) § 2º O envio das informações deverá ocorrer conforme estrutura e os procedimentos de remessa estabelecidos por Portaria específica, expedida pela área competente, e deverá ter início 30 (trinta) dias após a publicação da Portaria. Proposta: Aumentar o prazo de 30 dias para 180 dias e estabelecer um período de transitoriedade para aplicação efetiva da resolução, sem a implicação de penalidades. Justificativa: Para o encaminhamento à ANAC das informações definidas nesta resolução, será necessário ajustar os sistemas informatizados, parametrizar e compatibilizar da linguagem para o envio do relatório (RMA) à ANAC. Sugere-se um cronograma de implantação para que os entes envolvidos adaptem seus sistemas informatizados e seja possível prestar as informações de forma precisa e eficaz de nossos 39 aeroportos, que atualmente tem movimentação de voos regulares superior a 10.000. A regra de transição proposta tem como finalidade, conforme inteligência do artigo 8º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que a sociedade tenha amplo conhecimento da norma editada e possa se adaptar às regras ali impostas. O amplo conhecimento é ainda mais necessário nesse caso, pois a resolução proposta implicará a adaptação de sistemas de informática desta Empresa, sendo certo que deve ser garantido um prazo razoável para que o operador possa se adaptar ao novo regulamento, antes de se exigir o seu cumprimento.”

#### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Infraero já divulga mensalmente a maioria das informações previstas no RMA em seu site e que as concessionárias já enviam o RMA à ANAC desde o ano 2013. Ademais, quanto à elaboração da portaria, que estabelecerá a estrutura e a forma de remessa dos dados à ANAC, a sua minuta foi apresentada e discutida em reunião presencial com representantes dos administradores de aeroportos, concessionárias e Infraero, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam com a estrutura de dados apresentada. Outrossim, o art. 6º, § 1º e o art. 4º, § 2º, inciso I, estabelecem que o envio do RMA pelos administradores de aeroportos concedidos e pelos administradores de aeroportos não concedidos que apresentaram movimentação anual de aeronaves de voos regulares superior a 10.000 (dez mil) no ano anterior ao da publicação desta Resolução, se iniciará no 5º (quinto) mês após a publicação desta Resolução, com o envio das informações relativas ao 4º (quarto) mês. Portanto, o prazo de início do envio do RMA à ANAC foi ampliado.

Nome	Data	Item
Paula Damas (Representante da Inframerica)	13/04/2016	Art. 6º (renumerado para art. 8º)

#### Registro

Degração da Audiência Pública Presencial **Posição da ANAC REJEITAR**

#### Contribuições

“O Art. 6º fala que até o último dia do mês subsequente deverá ser publicado no site as informações, além do que o Douglas disse a respeito das informações confidenciais das empresas, ele fala que todo histórico de informações deve

ser mantido on-line no site. A nossa sugestão é que é prazo de 5 anos, que o prazo normal de guarda de documentação oficial, uma vez que se eu colocar no meu site informações de 25 anos vezes 12, mais o meu levantamento anual, eu vou ter informação demais, nem os sites públicos contém tanta informação histórica, no caso de necessidade dos últimos 10 anos, quem tiver interessado existe a lei de transparência e vocês tem todas as informações, vocês podem fornecer para o cidadão. Eu acredito que isso não é uma necessidade.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicação do RMA tem por objetivo a divulgação de informações relevantes ao mercado, possibilitando a realização de estudos de demanda de passageiros, aeronaves e cargas. A delimitação dos dados publicados por um prazo de 05 (cinco) anos inviabilizaria o objetivo a ser alcançado pela norma. Além disso, considerando que o RMA é um resumo, o custo marginal para publicação das informações por todo período da concessão seria baixo.

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 7º (excluída)

### Registro

Carta nº 39/2016/ANEAA

Posição da ANAC **ACEITAR**

### Contribuições

“No tocante à divulgação de informações operacionais ou financeiras, a ANAC deve seguir os mesmos preceitos da Comissão de Valores Mobiliários - CVM, não podendo prevalecer a autorização para divulgação a qualquer tempo. É assim, pois as empresas são, em sua maioria, classificadas como de Categoria B pelas Instruções da CVM e algumas possuem acionistas como Categoria A, o que significa que divulgações com informações não trimestrais e nos prazos da CVM configuram Comunicado de Fato Relevante, principalmente se vierem a impactar questões futuras ao negócio. É necessário, portanto, que o art. 7º seja ajustado no sentido de que a ANAC siga os parâmetros indicados pela CVM em relação à apresentação de informações operacionais ou financeiras.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação prevista anteriormente no art. 7º da minuta de Resolução submetida à Audiência Pública nº 06/2016 foi retirada da Resolução.

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 8º (renumerado para art. 9º)

### Registro

Carta nº 39/2015/ANEAA

Posição da ANAC **ACEITAR PARCIALMENTE**

### Contribuições

“Os administradores de aeroportos dependem de dados produzidos por terceiros para elaboração do Resumo de Movimentação Aeroportuária. O prazo da Resolução (10 dias) é exíguo para elaboração do material e demandará custos não previstos, representando, sobretudo, inovação ao disposto nos Contratos de Concessão, de modo que este prazo merece revisão. Portanto, por medida de cautela, sugere-se a alteração do prazo estabelecido no caput do artigo para o 15º dia útil do mês, a fim de possibilitar a completa consolidação dos dados para envio à ANAC.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os contratos de concessão de aeroportos estabelecem que as concessionárias deverão apresentar durante todo o prazo da concessão "*relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste contrato e da regulamentação expedida pela ANAC e nos prazos definidos em tais atos, em especial, todas as informações previstas no PEA, bem como as estatísticas de tráfego e o número de passageiros processados no período*". Portanto, não há que se falar em inovação contratual ou em custos não previstos pelas concessionárias de aeroportos. No que concerne ao prazo para elaboração mensal do RMA ou do RIMA, informamos que o prazo foi ampliado, passando para o dia 25 (vinte e cinco) do mês seguinte ao mês de referência.

Nome	Data	Item
GRU-AIRPORT	21/04/2016	Art. 8º (renumerado para art. 9º)

### Registro

Carta DR/0329/2016

Posição da ANAC **ACEITAR PARCIALMENTE**

### Contribuições

"GRU AIRPORT está de acordo com essa medida, contudo, pontua que o prazo ora estipulado (10º dia) seja observado no caso de envio das informações por parte das empresas aéreas em 24 horas. Contudo, esta Concessionária sugere a esta Agência que se prorrogado por sugestão das empresas aéreas, como proposto em Audiência Pública (05 dias) o prazo seja alterado para o 15º dia útil do mês, a fim de consolidar as informações e envio a esta Agência, e com isto teremos uma padronização no procedimento entre os relatórios de movimentação aeroportuária - RMA e informações de movimentação aeroportuária - RIMA. E destaca-se que quanto ao estipulado no inciso I, esta Concessionária opina pela inclusão de prazo de 180 (cento e oitenta) dias após a publicação desta Resolução, a fim de estruturar as informações antes do envio a Agência e que haja uma adaptação de cada responsável (Concessionárias e Empresas Aéreas) do repasse das informações solicitadas.

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo para elaboração do RIMA foi ampliado, passando os administradores de aeroportos de movimentação relevante terem que encaminhar o RIMA à ANAC até o dia 25 (vinte e cinco) do mês subsequente ao que se refere a informação. Ademais, quanto à elaboração da portaria, que estabelecerá a estrutura e a forma de remessa dos dados à ANAC, a sua minuta foi apresentada e discutida em reunião presencial com representantes dos administradores de aeroportos, concessionárias e Infraero, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam com a estrutura de dados apresentada. Outrossim, o art. 9º, § 1º e o art. 9º, § 2º, inciso I estabelecem que o envio do RIMA pelos administradores de aeroportos não concedidos que apresentaram movimentação anual de aeronaves de voos regulares superior a 50.000 (cinquenta mil) no ano anterior ao da publicação desta Resolução e os administradores de aeroportos concedidos se iniciará no 5º (quinto) mês após a publicação desta Resolução, com o envio das informações relativas ao 4º (quarto) mês. Portanto, o prazo de início do envio do RIMA à ANAC foi ampliado. Já o início do envio do RIMA dos demais administradores de aeroportos de movimentação relevante se iniciarão em prazo ainda maior, previstos no art. 9º, §2º, incisos II e III, da Resolução.

Nome	Data	Item
Taís Strozzi Coutinho Carvalho (Representante da Infraero)	20/04/2016	Art. 8º (renumerado para art. 9º)

### Registro

3455

Posição da ANAC **ACEITAR**

### Contribuições

“CAPÍTULO III - DO RELATÓRIO DE INFORMAÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIMA Art. 8º Deverão encaminhar o RIMA mensalmente à ANAC até o 10º (décimo) dia do mês subsequente ao mês a que se refere a informação: Proposta: Alterar o prazo para entrega do RIMA até o 15º dia útil do mês subsequente ou, alternativamente, para o 10º dia útil. Justificativa: Há necessidade de prazo maior para o encaminhamento das informações, a fim de não ocorrer atraso na entrega do RIMA quando houver feriado prolongado, como é o caso do carnaval. Tais informações devem ser validadas antes do envio ao órgão regulador. Não se vislumbra a necessidade de envio tão imediato, uma vez que o conteúdo do RIMA tem a finalidade de monitorar o crescimento da demanda da infraestrutura dos aeroportos, servindo de material para diagnóstico e planejamento das ações necessárias de ampliação, conforme justificativa apresentada pela própria agência, na documentação que instrui a presente audiência pública.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo para elaboração mensal do RIMA foi ampliado, passando para o dia 25 (cinco) do mês seguinte ao mês de referência.

Nome	Data	Item
Paula Damas (Representante da Inframerica)	13/04/2016	Art. 9º (renumerado para art. 10)

### Registro

Degração da Audiência Pública Presencial **Posição da ANAC ACEITAR PARCIALMENTE**

### Contribuições

“Outra questão, o Art. 9º fala o RIMA deverá contemplar os seguintes dados de voos e realizados no mês de referência dos dados com relação a pouso e decolagem. Aqui na verdade é só uma solicitação que tenha, seja excluído desse artigo as operações militares. Essas informações elas não são repassadas para a concessionária, nós temos apenas as informações de hora de pouso e decolagem, nada mais. E dependendo da operação, por exemplo, esquadrilha da fumaça, se ela está decolando em informação a torre ela alimenta o sistema como uma decolagem e se elas pousarem de forma separada ele vai botar no sistema 7 pousos diferentes, o número nunca vai bater e ainda, nós sabemos que existem voos que não são colocados no sistema. Então a gente não tem condições de fazer qualquer tipo de monitoramento a respeito dos voos militares. Quanto a aviação regular e geral, não tem problema, isso tudo está no sistema da Inframerica e caso a torre não o faça, a concessionária faz manualmente.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o § 3º do art. 10 da Resolução estabeleceu que quando o pouso ou a decolagem estiver associada à operação de uma aeronave militar, os administradores de aeroportos de movimentação relevante ficam obrigados a apresentarem apenas os dados relativos aos incisos III, IV e IX do art. 10.

Nome	Data	Item
Paula Damas (Representante da Inframerica)	13/04/2016	Art. 9º (renumerado para art. 10)

### Registro

Degração da Audiência Pública Presencial **Posição da ANAC REJEITAR**

### Contribuições

“Quanto ao próprio relatório, Relatório de Informações de Movimentação Aeroportuário, o RIMA, ele é uma (ininteligível 01:11:56) de vocês, eu acredito que isso aqui é uma terceirização no trabalho da agência, o trabalho da

agência é ser fiscalizador, fato, a informação deveria vir para vocês, mas vocês estão terceirizando e colocando tudo nas costas da concessionária. As concessionárias estão sendo provavelmente punidas por aglomerar as informações que tem que ser fornecidas por terceiros. Isso é na nossa visão, um absurdo e caso não seja, que cada um seja responsável pelas suas informações. A concessionária irá apresentar informações sobre infraestrutura, as empresas aéreas, sobre seus passageiros, correios e outras operadoras, pelas suas informações. Colocar toda carga e toda penalização nas costas das concessionárias é um absurdo.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa as empresas aéreas deverão fornecer aos administradores de aeroportos de movimentação relevante as informações previstas nos incisos I a VIII, XII, XIV e XV do art. 10 da Resolução, sendo portanto de sua responsabilidade a aferição das mesmas. Essas informações deverão ser remetidas aos administradores de aeroportos de movimentação relevante porque que estes são os responsáveis pela operação e gestão do aeroporto, além de serem os provedores da infraestrutura, estando, portanto, obrigados a atenderem os indicadores de qualidade e o nível de serviço, de acordo com parâmetros mínimos de dimensionamento.

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 9º (renumerado para art. 10)

### Registro

Carta nº 39/2015/ANEAA

Posição da ANAC **REJEITAR**

### Contribuições

“Existem informações previstas neste artigo que não são exclusivas dos Concessionários, bem como informações cuja produção de dados demanda novos investimentos em software, hardware e também em pessoal capacitado para obtê-las, tal como ocorre nos incisos VIII, XI, XIV. Atualmente, essas outras empresas (Infraero, torre de controle, CGNA, Cias Aéreas, etc) não dispõem de sistemas para repassar tal informação, de modo que a ANAC deveria desconsiderar esses itens ou representar estudos de impactos econômicos ou técnicos que justifiquem a obrigatoriedade da apresentação de tais dados. Relativamente ao disposto no inciso XII, que trata dos passageiros transportados, destaca-se que muitas das informações solicitadas em relação aos passageiros não são disponibilizadas pelas companhias aéreas ou são de maneira imprecisa, mesmo diante da solicitação dos administradores de aeroportos. Sendo assim, faz-se necessário a criação de sistema de comunicação entre a ANAC e as empresas aéreas, com vistas a assegurar o envio correto e tempestivo das informações aos aeroportos.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa as empresas aéreas deverão fornecer aos administradores de aeroportos de movimentação relevante as informações previstas nos incisos I a VIII, XII, XIV e XV do art. 10 da Resolução, sendo portanto de sua responsabilidade a aferição das mesmas. Essas informações deverão ser remetidas aos administradores de aeroportos de movimentação relevante porque que estes são os responsáveis pela operação e gestão do aeroporto, além de serem os provedores da infraestrutura, estando, portanto, obrigados a atenderem os indicadores de qualidade e o nível de serviço, de acordo com parâmetros mínimos de dimensionamento. Cumpre destacar também que, nos termos do art. 12 da Resolução, os administradores de aeroportos de movimentação relevante poderão contestar a consistência dos dados enviados pelas empresas aéreas, que por sua vez serão obrigados a avaliarem os dados contestados e remetê-los aos administradores de aeroportos, apresentando os fundamentos que justificaram o acolhimento ou não de cada contestação. Quanto ao dado da posição de páteo em que ocorreu o calço e descalço da aeronave, que consta no inciso XI do art. 10 da Resolução, que é de responsabilidade dos administradores de aeroportos, é de conhecimento dos estudos que embasaram a elaboração deste ato normativo que os mesmos coletam e gerenciam esta informação a cada movimento no páteo de aeronaves.

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 9° (renumerado para art. 10)
<b>Registro</b>		
Carta nº 39/2015/ANEAA	<b>Posição da ANAC</b> ACEITAR	
<b>Contribuições</b>		
<p>“Cumpre aqui solicitar esclarecimento sobre a razão pela qual o prazo é de 90 dias. Caso haja alteração da Portaria, serão acrescidos outros 90 dias? Favor esclarecer ainda como ficará a situação do prazo para os casos em que forem necessárias parametrizações, bem como nas situações em outros órgãos ou empresas, que não os operadores aeroportuários forem os responsáveis pelas informações.”</p>		
<b>Resposta ANAC</b>		
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a Resolução estabeleceu, nos termos do art. 9º, §§1º ao 3º, prazo superior a 90 dias entre a publicação da portaria e o início do envio do RIMA à ANAC, de tal forma que haja tempo hábil para realização das eventuais parametrizações. Caso a portaria venha a ser alterada no futuro, o prazo de adequação à nova portaria vai depender das alterações promovidas na mesma e da avaliação do prazo necessário para os regulados adequarem os seus sistemas. Ademais, a minuta de portaria foi apresentada e discutida em reunião presencial com representantes dos administradores de aeroportos, concessionárias e Infraero, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam com a estrutura de dados apresentada e que um prazo de 90 dias seria suficiente para realização das parametrizações necessárias para o início do envio do RMA e do RIMA. O mesmo procedimento foi realizado com os representantes das empresas aéreas, tendo assim a concordância de todos regulados. A Resolução estabeleceu prazo de 06 (seis) dias a contar da realização do pouso ou decolagem para as empresas aéreas remeterem os dados de sua responsabilidade aos administradores de aeroportos de movimentação relevante. Caso este prazo não seja observado a Agência tomará as medidas previstas na própria Resolução.</p>		

Nome	Data	Item
GRU-AIRPORT	21/04/2016	Art. 9° (renumerado para art. 10)
<b>Registro</b>		
Carta DR/0329/2016	<b>Posição da ANAC</b> ACEITAR PARCIALMENTE	
<b>Contribuições</b>		
<p>“GRU AIRPORT não se opõe ao estipulado neste artigo, contudo faz considerações no que diz respeito em especial ao inciso I, que a informação seja considerada de ponto a ponto, ou seja, a última origem do voo e o primeiro destino do mesmo. E ainda, esta Agência deve considerar o padrão IATA quanto à apresentação dos dados, levando-se em consideração se tratar de uma prática mundial. A Concessionária pontua em relação ao inciso XII que à quantidade de passageiros em conexão de natureza distinta seja informado pela empresa aérea, vez que a Concessionária não detém esta informação e não poderá ser eventualmente penalizada pela gerência dos dados.”</p>		
<b>Resposta ANAC</b>		
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o art. 3º, incisos V e VII da Resolução definiram “aeroporto anterior” e “aeroporto posterior”, previstos no art. 10, inciso I da Resolução. Ademais, a minuta de portaria foi apresentada e discutida em reunião presencial com os representantes dos administradores de aeroportos, concessionárias e Infraero, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam com a estrutura de dados apresentada, inclusive com o padrão estabelecido para o nome dos aeroportos e das empresas aéreas (padrão OACI). Quanto à informação de</p>		

passageiros em conexão de natureza distinta, estes dados estão previstos no art. 10, inciso XII, da Resolução, sendo, portanto, obrigatório a sua aferição.

Nome	Data	Item
Guilherme Motta Gomes (Representante da BH-AIRPORT)	19/04/2016	Art. 9º (renumerado para art. 10)

### Registro

3424 **Posição da ANAC ACEITAR PARCIALMENTE**

### Contribuições

“Sugere-se que todas as definições, dados e relatórios sigam o padrão IATA.

I - aeroporto de origem e destino >> Origem e Destino é o primeiro e último aeroporto da rota. Caso a informação solicitada trate o próximo ou aeroporto anterior deverão ser consideradas a escala;

II - empresa aérea ou operador de aeronave >> Operador - código IATA;

III - modelo, marca e matrícula de aeronave/equipamento >> Modelo e marca - código IATA ou código ICAO / Prefixo da aeronave;

IV - tipo de voo realizado (regular, extra, retorno, serviço, fretamento, charter, alternado, aviação geral ou táxi aéreo) >> Código para o Tipo de Serviço do Voo;

V - número do voo >> Número do voo;

VI - tipo de operação realizada pela aeronave (doméstico/internacional e cargueira/mista) >> Tipo de operação do voo (D ou I) / Natureza do voo (PAX, CGO, GA e MIL);

VII - grupo da aeronave >> Não aplicável pela IATA - deverá ser criada uma regra para quando a Natureza for Aviação Geral, ser considerado como Grupo II;

VIII - data e horário, previsto e realizado, do voo >> Data e Horário agendado para a operação do pouso / Data e Horário agendado para a operação de decolagem;

IX - horário do toque de pista da aeronave no pouso, horário de decolagem da aeronave e a cabeceira de pista utilizada >> Data e Horário realizado do pouso / Data e Horário realizado da decolagem / Cabeceira de pista utilizada;

X - data e horário de calço e descalço da aeronave >> Data e Horário realizado de calço / Data e Horário realizado de descalço;

XI - posição de pátio em que ocorreu o calço e o descalço da aeronave >> Posição de parada da aeronave;

XII - quantidade de passageiros transportados, discriminando os passageiros embarcados na origem, desembarcados no destino, em conexão de mesma natureza e em conexão de natureza distinta >> Passageiro - embarque local / Passageiro - desembarque local / Passageiro - conexão origem (DOM / DOM) / Passageiro - conexão destino (DOM / DOM) / Passageiro - conexão origem (INT / INT) / Passageiro - conexão destino (INT / INT) / Passageiro - conexão origem (INT / DOM) / Passageiro - conexão destino (INT / DOM) / Passageiro - conexão origem (DOM / INT) / Passageiro - conexão destino (DOM / INT);

XIII - terminal utilizado para o embarque e o desembarque dos passageiros, discriminando o instrumento utilizado (ponte de embarque e desembarque ou via posição remota de aeronaves) >> Terminal utilizado para o processamento dos passageiros / Tipo de posição não é definida no sistema, deverá ser criado um mapeamento e regra das posições;

XIV - correio, embarcada e desembarcada, em voo doméstico e internacional >> Peso de Correio embarcado / Peso de Correio desembarcado;

XV - carga, embarcada e desembarcada, em voo doméstico e internacional >> Peso de Carga embarcada / Peso de Carga desembarcada.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que irá adotar, no que couber, o padrão que já vem sendo utilizado na Portaria ANAC 1.189, de 17/06/2011, que estabelece os procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular, exceto de táxi-aéreo, visando evitar novas parametrizações e, conseqüentemente, otimizando os custos dos regulados. Ademais, a minuta de portaria desta

Resolução foi apresentada e discutida em reunião presencial com os representantes dos administradores de aeroportos, concessionárias e Infraero, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam com a estrutura de dados apresentada, inclusive com o padrão estabelecido para o nome dos aeroportos e das empresas aéreas (padrão OACI).

Nome	Data	Item
Taís Strozzi Coutinho Carvalho (Representante da Infraero)	20/04/2016	Art. 9º (renumerado para art. 10)

#### Registro

3456 **Posição da ANAC ACEITAR**

#### Contribuições

“Art. 9º O RIMA deverá contemplar os seguintes dados dos voos realizados no mês de referência dos dados, com relação ao pouso e à decolagem: (...) VI - tipo de operação realizada pela aeronave (doméstico/internacional e cargueira/mista); Proposta: Substituir a expressão “mista” por “passageiros”. Justificativa: O art. 3º da resolução traz os conceitos de “aeronave de carga” e de “aeronave de passageiros”, incluindo no conceito desta a situação denominada de “aeronave mista”, na hipótese de uma aeronave usada em operação de transporte de passageiros transportar, também, carga e correio, além dos passageiros.”

#### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o art. 10, inciso VI, da Resolução prevê para o tipo de operação realizada pela aeronave no aeroporto as seguintes classificações: doméstica ou internacional, cargueira ou passageiros.

Nome	Data	Item
Taís Strozzi Coutinho Carvalho (Representante da Infraero)	20/04/2016	Art. 9º (renumerado para art. 10)

#### Registro

3457 **Posição da ANAC REJEITAR**

#### Contribuições

“Art. 9º O RIMA deverá contemplar os seguintes dados dos voos realizados no mês de referência dos dados, com relação ao pouso e à decolagem: (...) Parágrafo único. O envio das informações deverá ocorrer conforme estrutura e os procedimentos de remessa estabelecidos por Portaria específica, expedida pela área competente, e deverá ter início 90 (noventa) dias após a publicação da Portaria. Proposta: Aumentar o prazo de 90 dias para 180 dias e estabelecer um período de transitoriedade para aplicação efetiva da resolução, sem a implicação de penalidades. Justificativa: O parágrafo único determina que as informações devem ser enviadas conforme a estrutura e os procedimentos estabelecidos por Portaria específica. Ocorre que, para adequar-se ao que a Portaria venha a disciplinar, a Infraero necessitará de tempo suficiente para ajustar seus sistemas de informática, banco de dados e compatibilidade para o recebimento de informações das empresas aéreas e posterior remessa à ANAC. A Infraero atualmente possui 17 aeroportos com movimento de voos superior a 50.000, e no caso do RIMA, além das informações de infraestrutura aeroportuária, também está inserido as informações que serão prestadas pelas empresas aéreas de voos regulares, detalhadas voo a voo. Vale observar que as empresas aéreas devem fornecer informações aos aeroportos da Infraero e aos aeroportos concedidos, além do que estes sistemas devem ser compatíveis para receber informações de plataformas distintas. Sugere-se um cronograma de implantação para que os entes envolvidos se adaptem para que seja possível prestar as informações de forma precisa e eficaz. Por oportuno, destacamos que a adequação dos sistemas de informática, parametrização dos dados e outros elementos necessários para o cumprimento da resolução proposta implica custo financeiro e de pessoal para atender a esta demanda. A regra de transição proposta tem como finalidade,

conforme inteligência do artigo 8º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que a sociedade tenha amplo conhecimento da norma editada e possa se adaptar às regras ali impostas. O amplo conhecimento é ainda mais necessário nesse caso, pois a resolução proposta implicará a adaptação de sistemas de informática desta Empresa, sendo certo que deve ser garantido um prazo razoável para que o operador possa se adaptar ao novo regulamento, antes de se exigir o seu cumprimento.”

#### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a minuta de portaria foi apresentada e discutida em reunião presencial com representantes dos administradores de aeroportos, concessionárias e Infraero, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam com a estrutura de dados apresentada e que um prazo de 90 dias seria suficiente para realização das parametrizações necessárias para o início do envio do RMA e do RIMA à ANAC.

Nome	Data	Item
Taís Strozzi Coutinho Carvalho (Representante da Infraero)	20/04/2016	Art. 9º (renumerado para art. 10)

#### Registro

3462 **Posição da ANAC ACEITAR**

#### Contribuições

“Esclarecer que no RIMA não é possível prestar as informações detalhadas referente as aeronaves militares. Justificativa: Por razões de segurança o operador aeroportuário não tem acesso às informações detalhadas das aeronaves militares. A movimentação de pouso e decolagem da aeronave militar é possível. No entanto, outras informações detalhadas como exigidas no RIMA não são repassadas ao operador aeroportuário, a exemplo de passageiros, carga, horário de calço e descalço, etc. Além do que essas informações específicas das aeronaves militares fogem ao escopo proposto para a resolução que, em síntese, é conhecer a demanda da infraestrutura aeroportuária. Para este escopo, é possível informar os pousos e decolagens apenas.”

#### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o art. 10, § 3º, da Resolução estabeleceu que quando o pouso ou a decolagem estiver associada à operação de uma aeronave militar, os administradores de aeroportos de movimentação relevante ficam obrigados a apresentarem apenas os dados relativos aos incisos III, IV e IX do art. 10.

Nome	Data	Item
Felipe Starling Medeiros (Representante da AZUL)	21/04/2016	Art. 9º (renumerado para art. 10)

#### Registro

3478 **Posição da ANAC REJEITAR**

#### Contribuições

“Parâmetros apontados como necessário para nova minuta de resolução que podem ser atendidos com o arquivo de dados estatísticos enviado mensalmente de acordo com a Portaria 1.189/2011: 1. Demanda hora pico do fluxo de passageiros de origem, dos tráfegos doméstico e internacional, de cada Terminal de Passageiros; 2. Demanda hora pico do fluxo de embarque de passageiros, dos tráfegos doméstico e internacional, de cada Terminal de Passageiros; 3. Demanda hora pico do fluxo de passageiros de destino, dos tráfegos doméstico e internacional, de cada Terminal de Passageiros; 4. Demanda hora pico do fluxo de desembarque de passageiros, dos tráfegos doméstico e internacional, de cada Terminal de Passageiros. 5. Aferição da demanda hora pico do fluxo de passageiros de origem simultânea

(doméstico + internacional). Exemplos: saguão de embarque e check-in; 6. Aferição da demanda hora pico do fluxo de passageiros de destino simultâneo (doméstico + internacional). Exemplo: saguão de desembarque. Parâmetros apontados como necessário para nova minuta de resolução que não podem ser atendidos com o arquivo de dados estatísticos enviado mensalmente de acordo com a Portaria 1.189/2011: 1. Aferição do número de pousos e decolagens, por hora; 2. Medição da taxa de ocupação dos pátios de aeronaves em cada hora; 3. Cálculo do tempo médio de taxiamento das aeronaves em cada hora, considerando a cabeceira utilizada, no pouso ou na decolagem, e a respectiva posição de pátio. Todos os itens acima poderiam ser providos pelo operador aeroportuário, sendo assim não seria necessária qualquer alteração da portaria 1.189/2011. Em especial, o item 3 que deveria ser de responsabilidade do operador aeroportuário. Diante do exposto acima sugere-se: Opção 1: Adequação da Portaria 1.189/2011 para que passe a incluir as informações de horário de pouso e decolagem de cada voo; Opção 2: Caso não seja possível alteração da Portaria 1.189, sugere-se utilização do mesmo layout de arquivo e conceitos estabelecidos na mesma a fim de mitigar grandes investimentos financeiros por parte das empresas aéreas no que tange a desenvolvimento tecnológicos para prover tais informações.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os dados exigidos e, principalmente, a metodologia utilizada na Portaria ANAC 1.189, de 17/06/2011, não permitem a aferição da demanda de passageiros durante a hora pico por tipo de fluxo, por tipo de tráfego e por terminal de passageiros e da demanda pelas infraestruturas do sistema de pistas e do sistema de pátio de aeronaves. Ademais, a minuta de portaria foi apresentada e discutida em reunião presencial com representantes das empresas aéreas, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos estão cientes dos objetivos da Resolução, qual seja, monitoramento da demanda pela infraestrutura dos aeroportos visando o seu diagnóstico, permitindo que haja um planejamento das ações necessárias para assegurar a ampliação da capacidade dessas estruturas frente ao crescimento da demanda antes que ocorra a saturação. Além disso, nesta Ata de Reunião ficou registrado o papel fundamental que as empresas aéreas têm na aferição dos dados relativos ao transporte de passageiros (de origem e destino, de conexão de mesma natureza e de natureza distinta) e cargas, inclusive quanto ao dimensionamento dos terminais de passageiros e, conseqüentemente, no nível de serviço oferecido aos usuários do aeroporto. Outrossim, ficou registrado na Ata de Reunião que as empresas aéreas concordam com a estrutura dos dados previsto na portaria e que um prazo de 90 dias seria suficiente para a realização das parametrizações necessárias para início da remessa dos dados de sua responsabilidade aos administradores de aeroportos de movimentação relevante.

Nome	Data	Item
Paula Damas (Representante da Inframerica)	13/04/2016	Art. 10 (renumerado para art. 11)

### Registro

Degração da Audiência Pública Presencial **Posição da ANAC REJEITAR**

### Contribuições

“Segundo ponto, existem considerações aqui, movimentação de carga e correios, como é sabido, correio hoje é de alçada da empresa brasileira de correios e telégrafos, ela é a que faz a grande parte da movimentação do correio nacional, ela tem um sistema próprio, a gente só faz o recebimento das aeronaves, a gente não tem qualquer tipo de informação a respeito do correio que é desembarcado no aeroporto de Brasília. Então essa Resolução tem que ser verificada e ela tem que trazer a discussão a empresa brasileira de correios e telégrafos, ela também tem que nos repassar todas as informações. Então que isso fique bem claro ou que seja reestabelecido a nomenclatura de correios e fique mais claro que está excluída a empresa brasileira de correios e telégrafos.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a movimentação de carga e correio serão aferidas pelas empresas aéreas e remetidas aos administradores de aeroportos de movimentação relevante, conforme previsto no *caput* do art. 11 da Resolução.

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 10 (renumerado para art. 11)

#### Registro

Carta nº 39/2015/ANEAA **Posição da ANAC ACEITAR**

#### Contribuições

“Sobre esse dispositivo, cabe solicitar os seguintes esclarecimentos: a) A responsabilidade dos Concessionários em relação ao Relatório de Informações de Movimentação Aeroportuário - RIMA fica restrita aos itens de infraestrutura e todos os demais serão de competência das Cias Aéreas? b) Esse padrão de envio será o mesmo aplicado aos Concessionários? c) Os Concessionários serão desse modo, meros repassadores? d) Como serão aplicadas as penalidades sobre essa responsabilidade? e) Qual o papel mediador da ANAC em caso de conflito?

#### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa as empresas aéreas deverão fornecer aos administradores de aeroportos de movimentação relevante as informações previstas nos incisos I a VIII, XII, XIV e XV do art. 10 da Resolução, sendo, portanto, de sua responsabilidade a aferição das mesmas. Essas informações deverão ser remetidas aos administradores de aeroportos de movimentação relevante porque que estes são os responsáveis pela operação e gestão do aeroporto, além de serem os provedores da infraestrutura, estando, portanto, obrigados a atenderem os indicadores de qualidade e o nível de serviço, de acordo com parâmetros mínimos de dimensionamento. Cumpre destacar também que, nos termos do art. 12 da Resolução, os administradores de aeroportos de movimentação relevante poderão contestar a consistência dos dados enviados pelas empresas aéreas, que por sua vez serão obrigados a avaliarem os dados contestados e remetê-los aos administradores de aeroportos, apresentando os fundamentos que justificaram o acolhimento ou não de cada contestação. Nos termos do art. 13 da Resolução, caso ainda haja divergência quanto à consistência de algum dado de responsabilidade das empresas aéreas quando do envio do RMA e do RIMA à ANAC, os administradores de aeroportos de movimentação relevante deverão apresentar à ANAC, no mesmo prazo de envio do RMA e do RIMA, as contestações realizadas junto às empresas aéreas e as justificativas para não acolhimento por parte dessas. Nas situações em que a divergência quanto a consistência dos dados persistir, a ANAC irá avaliar os fundamentos apresentados por cada regulado e arbitrará sobre a consistência dos dados. Os regulados estão sujeitos às penalidades previstas na Resolução.

Nome	Data	Item
GRU-AIRPORT	21/04/2016	Art. 10 (renumerado para art. 11)

#### Registro

Carta DR/0329/2016 **Posição da ANAC ACEITAR**

#### Contribuições

“Neste item GRU AIRPORT ressalta a importância de haver por parte desta Agência uma regulamentação na hipótese do não recebimento e/ou incompleto das informações por parte das empresas aéreas no prazo acima estipulado, ou outro prazo que vier a ser considerado pela Agência, como já pontuado nos comentários aos artigos 4º e 8º, e ainda esclarecer o procedimento a ser adotado pelo operador aeroportuário.”

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa as empresas aéreas deverão fornecer aos administradores de aeroportos de movimentação relevante as informações previstas nos incisos I a VIII, XII, XIV e XV do art. 10 da Resolução no prazo de 6 (seis) dias a contar da data e hora de realização do respectivo evento (pouso ou decolagem), sendo, portanto, de sua responsabilidade a aferição das mesmas. Essas informações deverão ser remetidas aos administradores de aeroportos de movimentação relevante porque que estes são os responsáveis pela operação e gestão do aeroporto, além de serem os provedores da infraestrutura, estando, portanto, obrigados a atenderem os indicadores de qualidade e o nível de serviço, de acordo com parâmetros mínimos de dimensionamento. Cumpre destacar também que, nos termos do art. 12 da Resolução, os administradores de aeroportos relevantes poderão contestar a consistência dos dados enviados pelas empresas aéreas no prazo de 6 (seis) dias a contar da data de recebimento dos dados ou a partir do prazo previsto no art. 11 da Resolução, prevalecendo o que ocorrer primeiro. Nessa situação, as empresas aéreas deverão avaliar os dados contestados e remetê-los aos administradores de aeroportos de movimentação relevante, apresentando os fundamentos que justificaram o acolhimento ou não de cada contestação, no prazo de 6 (seis) dias a contar do recebimento de cada contestação. Nos termos do art. 13 da Resolução, caso ainda haja divergência quanto à consistência de algum dado de responsabilidade das empresas aéreas quando do envio do RMA e do RIMA à ANAC, os administradores de aeroportos de movimentação relevante deverão apresentar à ANAC, no mesmo prazo de envio do RMA e do RIMA, as contestações realizadas junto às empresas aéreas e as justificativas para não acolhimento por parte dessas.

Nome	Data	Item
Guilherme Motta Gomes (Representante da BH-AIRPORT)	19/04/2016	Art. 10 (renumerado para art. 11)

## Registro

3424 **Posição da ANAC REJEITAR**

## Contribuições

“Sugere-se a fixação de um prazo de 24 horas para que as empresas aéreas forneçam as informações necessárias para a devida arrecadação das tarifas aeroportuárias, ou correção e/ou esclarecimentos das informações inexatas prestadas. O objetivo é gerar obrigatoriedade para que as empresas aéreas entreguem o relatório dentro de um prazo previsto em regulamentação e permitir que os operadores aeroportuários recebam sua tarifa em um curto espaço de tempo, visto que, principalmente as tarifas de embarque, ficam retidas pelas empresas aéreas por um longo espaço de tempo desde o momento da arrecadação pela empresa aérea até seu efetivo repasse ao administrador do aeroporto.”

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi estabelecido no art. 11 da Resolução o prazo de 06 (seis) dias a contar da data e hora de realização do pouso ou da decolagem. Ocorre que cada empresa aérea utiliza um sistema de banco de dados estatístico próprio e sob diferentes contratos firmados com fornecedores desses sistemas. Em alguns casos, os dados só ficam disponíveis no sistema para exportação após um determinado tempo posterior à realização do voo. Outro ponto que inviabiliza o prazo de 24 horas é que os dados dos voos são validados apenas quando o voo se encerra, isto é, após a chegada ao destino final, o que no caso de voos internacionais se exige um prazo ainda maior, sem contar a possibilidade de parada técnica da aeronave em aeroporto intermediário.

Nome	Data	Item
Guilherme Esmael (Representante da AVIANCA)	20/04/2016	Art. 10 (renumerado para art. 11)

## Registro

3429

Posição da ANAC **ACEITAR**

## Contribuições

“Em relação ao prazo definido de 24h para que as empresas forneças as informações aos administradores aeroportuários:

a. Devido à complexidade e dinamismo do setor aéreo, diversos fatores podem interferir nas operações aeronáuticas (meteorologia, manutenção, greves, falha de sistemas etc) e a transferência de passageiros entre os voos até sua regularização pode demorar mais que o previsto, dependendo da demanda de atendimento nos aeroportos e disponibilidade de funcionários. Diante disso, entendemos que o prazo de 24h não é viável para o cumprimento do envio de todas as informações necessárias.”

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi estabelecido no art.1 da Resolução o prazo de 06 (seis) dias a contar da data e hora de realização do pouso ou decolagem. Ademais, a minuta de portaria foi apresentada e discutida em reunião presencial com representantes das empresas aéreas, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam com o prazo de até 06 (seis) dias para remessa dos dados aos administradores de aeroportos de movimentação relevante.

Nome	Data	Item
Guilherme Esmael (Representante da AVIANCA)	20/04/2016	Art. 10 (renumerado para art. 11)

## Registro

3429

Posição da ANAC **ACEITAR PARCIALMENTE**

## Contribuições

“Em relação à remessa de dados aos administradores aeroportuários:

a. É necessário que seja estabelecido um layout de arquivo para envio, para que haja padronização no envio para Infraero e Administradores de aeroportos concessionados.”

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a portaria estabelecerá a estrutura dos dados e a forma de remessa do CMA, RMA e do RIMA pelos administradores de aeroportos à ANAC. Quanto a remessa dos dados das empresas aéreas aos administradores de aeroportos de movimentação relevante, caberá a ambos definirem, de comum acordo, a estrutura do mesmo. Ademais, o envio dos dados pelas empresas aéreas aos administradores de aeroportos de movimentação relevante poderá conter outros dados não previstos nesta Resolução, de acordo com a conveniência e oportunidade de ambos.

Nome	Data	Item
Italo Eduardo Barbosa Brito (Representante da TAM)	20/04/2016	Art. 10 (renumerado para art. 11)

## Registro

3437

Posição da ANAC **ACEITAR**

## Contribuições

“Art. 10 As empresas aéreas deverão fornecer todas as informações referentes ao transporte de passageiros, cargas e correio necessárias ao cumprimento da presente Resolução. Parágrafo único. O fornecimento dessas informações se dará através da remessa dessas informações aos responsáveis pela administração e operação dos aeroportos, no prazo de 6 (seis) dias a contar da data e hora de realização do respectivo evento (pouso, decolagem ou cancelamento).

Justificativa. A TAM Linhas Aérea entende que entre o atendimento do passageiro no check-in e envio das informações do nosso GDS para o banco de dados TAM, atualmente está levando aproximadamente 03 dias. Para que nosso sistema possa ler/ baixar e confeccionar as informações e encaminhar para INFRAERO / CONCESSIONÁRIOS são necessários mais 02 dias, diante do exposto, a TAM necessita de mínimo 06 dias para o envio de todas as informações.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi estabelecido no art. 11 da Resolução o prazo de 06 (seis) dias a contar da data e hora de realização do pouso ou decolagem.

Nome	Data	Item
Carlos Ebner (Representante da IATA)	20/04/2016	Art. 10 (renumerado para art. 11)

### Registro

3443 **Posição da ANAC REJEITAR**

### Contribuições

“Nos termos do art. 10 e §único ‘as empresas aéreas deverão fornecer todas as informações referentes ao transporte de passageiros, cargas e correio necessárias ao cumprimento da presente Resolução’. As empresas aéreas entendem que o termo ‘todas’ do caput se apresenta como redundante e por isto deva ser excluído. Ademais, a fim de se evitar a duplicidade de relatórios com as mesmas informações o que acarreta uma desnecessária carga extra de trabalho, e presumindo-se que as informações requeridas das empresas aéreas são aquelas determinadas no art. 9º e incisos para que os aeroportos possam elaborar o RIMA, sugere-se que os aeroportos utilizem a base de dados já disponíveis no ‘Relatório de Passageiros Embarcados (RPE)’, previsto no art. 7º. da Portaria DAC - nº 602/GC-5 DE 22/09/2000, eis que as informações lá contidas são as mesmas requeridas na presente proposta de resolução. Assim, sugere-se que se acrescente ao Parágrafo único do art. 10 referencia ao RPE nos seguintes termos. Art. 10 As empresas aéreas deverão fornecer todas as informações referentes ao transporte de passageiros, cargas e correio necessárias ao cumprimento da presente Resolução. Parágrafo único. O fornecimento dessas informações se dará através da remessa dessas informações por Relatório de Passageiros Embarcados (RPE) aos responsáveis pela administração e operação dos aeroportos, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas a contar da data e hora de realização do respectivo evento (pouso, decolagem ou cancelamento).”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que não está regulamentando o RPE, mas, tão somente, estabelecendo um conjunto de dados que deverão ser aferidas pelas empresas aéreas e pelos administradores de aeroportos, e encaminhadas de forma consolidada por estes à ANAC. Esta remessa visa permitir o monitoramento da demanda pela infraestrutura dos aeroportos de forma a possibilitar o planejamento das ações necessárias para assegurar a ampliação da capacidade dessas estruturas frente ao crescimento da demanda antes que ocorra a saturação. Não obstante, a remessa dos dados das empresas aéreas aos administradores de aeroportos de movimentação relevante não exclui a possibilidade de serem inseridos outros dados de comum interesse que não estão previstos nesta Resolução. Ademais, a minuta de portaria foi apresentada e discutida em reunião presencial com representantes das empresas aéreas, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos concordam a estrutura de dados apresentada.

Nome	Data	Item
Felipe Starling Medeiros (Representante da AZUL)	21/04/2016	Art. 10 (renumerado para art. 11)

### Registro

3478 **Posição da ANAC REJEITAR**

### Contribuições

“Sob ponto de vista de dimensionamento de infraestrutura aeroportuária, acreditamos não ser relevante o envio de informação diariamente pois para qualquer tomada de decisão é imprescindível a análise de um volume de dados históricos considerável. Sendo assim, sugere-se o envio de um único arquivo mensal, o qual deveria ser remetido à ANAC até do dia 10 do mês subsequente à operação, seguindo os moldes da Portaria 1.189/2011. Solicita-se o prazo acima pois já faz parte da rotina da empresa aérea, a preparação e envio do arquivo de dados estatísticos na data acima mencionada, dessa maneira minimizando alocação de esforços em diferentes períodos do mês.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa as empresas aéreas deverão fornecer aos administradores de aeroportos de movimentação relevante as informações previstas nos incisos I a VIII, XII, XIV e XV do art. 10 da Resolução no prazo de 6 (seis) dias a contar da data e hora de realização do pouso ou decolagem, sendo, portanto, de sua responsabilidade a aferição das mesmas. Essas informações deverão ser remetidas aos administradores de aeroportos de movimentação relevante porque que estes são os responsáveis pela operação e gestão do aeroporto, além de serem os provedores da infraestrutura, estando, portanto, obrigados a atenderem os indicadores de qualidade e o nível de serviço, de acordo com parâmetros mínimos de dimensionamento. Nesse sentido, os administradores de aeroportos de movimentação relevante possuem responsabilidade subsidiária dos dados aferidos pelas empresas aéreas. Cumpre destacar que, nos termos do art. 12 da Resolução, os administradores de aeroportos de movimentação relevante poderão contestar a consistência dos dados enviados pelas empresas aéreas e essas serão obrigadas a avaliarem os dados contestados e remetê-los aos administradores de aeroportos, apresentando os fundamentos que justificaram o acolhimento ou não de cada contestação. No que se refere a Portaria ANAC 1.189, de 17/06/2011, os dados exigidos e, principalmente, a metodologia utilizada não permitem a aferição da demanda de passageiros durante a hora pico por tipo de fluxo, por tipo de tráfego e por terminal de passageiros e da demanda pelas infraestruturas do sistema de pistas e do sistema de pátio de aeronaves. Ademais, a minuta de portaria foi apresentada e discutida em reunião presencial com representantes das empresas aéreas, ficando registrado em Ata de Reunião que os mesmos estão cientes dos objetivos da Resolução e que concordam com a estrutura de dados apresentada.

Nome	Data	Item
Paula Damas (Representante da Inframerica)	13/04/2016	Art. 11 (renumerado para art. 14)

### Registro

Degração da Audiência Pública Presencial **Posição da ANAC REJEITAR**

### Contribuições

“Quanto ao Art. 11, que fala sobre o acesso ininterrupto e restrito imediato do banco de dados. Isso é uma questão de segurança da informação, deve ser verificado como os desenvolvedores de infraestrutura e isso tem que ser estudado com mais cuidado, por exemplo, um dos nossos sistemas é o SISO, que não é desenvolvido pela Inframerica e tem que ser avaliado junto aos desenvolvedores da Infraero.”

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os contratos de concessão de aeroportos estabelecem que as concessionárias devem "*sem prejuízo de eventual regulamentação futura expedida pela ANAC, dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, assegurando à ANAC o acesso ininterrupto, irrestrito e imediato ao referido banco de dados*". Portanto, a Resolução está em consonância com os contratos de concessão. Não obstante, cumpro esclarecer que a finalidade do art. 14 da Resolução é permitir que a Agência possa durante a fiscalização *in loco* às instalações do aeroporto, e por meio de representantes do administrador do aeroporto, verificar a forma como os dados são compilados, processados e extraídos do banco de dados, bem como possibilitar a comparação dos dados que constam no banco de dados do administrador do aeroporto com os dados enviados pelas empresas aéreas e com os dados recebidos pela ANAC.

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 11 (renumerado para art. 14)

## Registro

Carta nº 39/2016/ANEAA

Posição da ANAC **REJEITAR**

## Contribuições

"A necessidade de existência de sistema de banco de dados representa inovação das obrigações previstas nos Contratos de Concessão e custos adicionais não previstos pelas concessionárias. Sugerimos, deste modo, que seja excluído este artigo, considerando (i) o dever de informar já previsto no Contrato de Concessão; e (ii) o repasse de informações periódicas à agência."

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os contratos de concessão de aeroportos estabelecem que as concessionárias devem "*sem prejuízo de eventual regulamentação futura expedida pela ANAC, dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, assegurando à ANAC o acesso ininterrupto, irrestrito e imediato ao referido banco de dados*". Portanto, não há que se falar em inovação contratual ou em custos não previstos pelas concessionárias de aeroportos.

Nome	Data	Item
GRU-AIRPORT	21/04/2016	Art. 11 (renumerado para art. 14)

## Registro

Carta DR/0329/2016

Posição da ANAC **REJEITAR**

## Contribuições

"GRU Airport não se opõe ao disposto neste item, entretanto, sugere a esta Agência que seja excluído o termo "*acesso ininterrupto, irrestrito e imediato ao banco de dados*" e seja alterado para quando necessário, solicitar formalmente o fornecimento das informações para estar em consonância com o disposto no Contrato de Concessão e possibilitar maior autonomia sobre os dados e segurança da informação por parte do operador aeroportuário."

## Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os contratos de concessão de aeroportos estabelecem que as concessionárias devem "sem prejuízo de eventual regulamentação futura expedida pela ANAC, dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, assegurando à ANAC o acesso ininterrupto, irrestrito e imediato ao referido banco de dados". Portanto, a Resolução está em consonância com os contratos de concessão. Não obstante, cumpro esclarecer que a finalidade do art. 14 é permitir que a Agência possa durante a fiscalização *in loco* às instalações do aeroporto, e por meio de representantes do administrador do aeroporto, verificar a forma como os dados são compilados, processados e extraídos do banco de dados, bem como possibilitar a comparação dos dados que constam no banco de dados do administrador do aeroporto com os dados enviados pelas empresas aéreas e com os dados recebidos pela ANAC.

Nome	Data	Item
Taís Strozzi Coutinho Carvalho (Representante da Infraero)	21/04/2016	Art. 11 (renumerado para art. 14)

### Registro

3458 **Posição da ANAC REJEITAR**

### Contribuições

“CAPÍTULO IV - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS Art. 11 Os responsáveis pela administração e operação dos aeroportos deverão dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório com as informações relativas à movimentação aeroportuária, assegurando à ANAC o acesso ininterrupto, irrestrito e imediato ao banco de dados. Proposta: Exclusão do artigo. Justificativa: Por razões de segurança da informação, garantir o acesso ininterrupto, irrestrito e imediato ao banco de dados dos administradores e operadores dos aeroportos não se mostra razoável, pois pode afetar a sua consistência e, também, comprometer a performance dos sistemas operacionais que são executados nos aeroportos, especialmente no caso da Infraero, cuja base de dados solicitada é descentralizada em 60 (sessenta) aeroportos. Outrossim, a presente resolução tem por objetivo encaminhar as informações de movimentação de voos ao órgão regulador e já há a previsão de realização de auditoria e outros meios para a verificação da fidedignidade, consistência e precisão dos dados registrados. De qualquer sorte, entende-se possível um alinhamento entre a ANAC e a Infraero para melhor compreensão da proposta contida na resolução e para avaliar a efetiva necessidade de acesso ao banco de dados solicitado ou a definição de perfis próprios de acesso ao sistema. Por fim, na hipótese da previsão estabelecida no art. 11 ser mantida, entende-se que ela também deve ser estendida às empresas aéreas, uma vez que estas também são detentoras exclusivas de informações, tais como as constantes dos incisos XII, XIV e XV do art. 9º (passageiros, correio e carga).”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os contratos de concessão de aeroportos estabelecem que as concessionárias devem "sem prejuízo de eventual regulamentação futura expedida pela ANAC, dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, assegurando à ANAC o acesso ininterrupto, irrestrito e imediato ao referido banco de dados". Portanto, a Resolução está em consonância com os contratos de concessão. Não obstante, cumpro esclarecer que a finalidade do art. 14 é permitir que a Agência possa durante a fiscalização *in loco* às instalações do aeroporto, e por meio de representantes do administrador do aeroporto, verificar a forma como os dados são compilados, processados e extraídos do banco de dados, bem como possibilitar a comparação dos dados que constam no banco de dados do administrador do aeroporto com os dados enviados pelas empresas aéreas e com os dados recebidos pela ANAC.

Nome	Data	Item
Paula Damas (Representante da Inframerica)	13/04/2016	Art. 12 (renumerado para art. 15)

### Registro

Degração da Audiência Pública Presencial **Posição da ANAC REJEITAR**

### Contribuições

“O Art. 12 fala poderá a qualquer momento realizar auditorias, requisitar a apresentação de quaisquer documentos, quaisquer documentos quais? Isso é um termo muito amplo, eu não tenho como guardar todas as informações geradas pelo meu aeroporto pelo prazo dos meus 25 anos. Então que fiquem claros quais são os documentos que podem ser requisitados para esse tipo de comprovação, se vocês quiserem, por exemplo, filmagem, eu não vou ter filmagem depois de 30 dias, porque meu sistema apaga tudo. E só mais um item, desculpa por ultrapassar. O parágrafo único, a ANAC poderá exigir auditoria das informações por empresas especializadas, independente. Isso aqui não está previsto no contrato de concessão, cria uma nova obrigação, cria uma contratação de uma empresa e cria um gasto não previsto. Hoje a economia não permite que uma empresa que está com uma, que tem uma (ininteligível 01:15:53) prevista de 6,5% gaste 1 bilhão de reais na contratação de uma empresa terceirizada para fazer auditoria de dados que não são nem e a auditoria nem, a auditoria não consegue nem verificar esse erro. Eu não sei nem como dizer como é que o trabalho de auditoria para os dados.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os administradores de aeroportos de movimentação relevante devem dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, contendo todos os dados exigidos na Resolução e que seja apto a gerar relatório com as informações relativas à movimentação aeroportuária. Além disso, os administradores de aeroportos de movimentação relevante devem dispor de todos os documentos físicos ou registros eletrônicos que remetem a obtenção desses dados, inclusive os que comprovem que os dados remetidos pelas empresas aéreas são iguais aos que constam no banco de dados, de forma comprovar a fidedignidade, consistência e precisão dos dados aferidos primariamente por cada agente. Quanto à contratação de empresa especializada independente para auditoria das informações, importa esclarecer que tal medida, não regular, é excepcional, sendo necessário previamente a apresentação fundamentada da ANAC de indícios de inconsistência dos dados ou fraude, nos termos do parágrafo único.

Nome	Data	Item
GRU-AIRPORT	21/04/2016	Art. 12 (renumerado para art. 15)

### Registro

Carta DR/0329/2016 **Posição da ANAC REJEITAR**

### Contribuições

“Neste item GRU AIRPORT sugere a esta Agência que haja maior clareza quanto a requisição de quaisquer documentos, registros eletrônicos e outras informações, além disso deve requisitar informações pertinentes e somente de responsabilidade dos operadores aeroportuários os quais são de sua inteira elaboração, individualizando-os das informações que são de responsabilidade e geradas por empresas aéreas e dentre outras. E quanto ao parágrafo único, seja esclarecido por esta Agência quanto a exigência de contratação de empresa especializada independente, vez que referida contratação não estará previamente orçada o que causará um aumento de custo, impactando no fluxo de caixa da Concessionária e poderá ensejar no reequilíbrio-econômico financeiro.”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os administradores de aeroportos de movimentação relevante devem dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, contendo todos os dados exigidos na Resolução e que seja apto a gerar relatório com as informações relativas à movimentação aeroportuária. Além disso, os administradores de aeroportos de movimentação relevante devem dispor de todos os documentos físicos ou registros eletrônicos que remetem a esses dados, inclusive os que comprovem que os dados remetidos pelas empresas aéreas são iguais aos que constam no referido banco de dados, de forma comprovar a fidedignidade, consistência e precisão dos dados aferidos

primariamente por cada agente. Quanto à contratação de empresa especializada independente para auditoria das informações, importa esclarecer que tal medida, não regular, é excepcional, sendo necessário previamente a apresentação fundamentada da ANAC de indícios de inconsistência ou fraude dos dados.

Nome	Data	Item
Guilherme Esmael (Representante da AVIANCA)	20/04/2016	Art. 12 (renumerado para art. 15)
<b>Registro</b>		
3429	<b>Posição da ANAC REJEITAR</b>	
<b>Contribuições</b>		
“Em relação à eventuais auditorias: a. É necessário que exista uma forma de controle (protocolo) das informações que forem submetidas pelas empresas aos administradores aeroportuários, uma vez que segundo a instrução normativa, como estes serão os responsáveis pelo envio à ANAC, é necessário que haja a confirmação de que não houve manipulação das informações enviadas pelas empresas.”		
<b>Resposta ANAC</b>		
A ANAC agradece a contribuição e informa que os administradores de aeroportos de movimentação relevante devem dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, contendo todos os dados exigidos na Resolução e que seja apto a gerar relatório com as informações relativas à movimentação aeroportuária. Além disso, os administradores de aeroportos de movimentação relevante devem dispor de todos os documentos físicos ou registros eletrônicos que remetem a esses dados, inclusive os que comprovem que os dados remetidos pelas empresas aéreas são iguais aos que constam no banco de dados, de forma comprovar a fidedignidade, consistência e precisão dos dados aferidos primariamente por cada agente.		

Nome	Data	Item
ANEAA	22/04/2016	Art. 13 (excluído)
<b>Registro</b>		
Carta nº 39/2016/ANEAA	<b>Posição da ANAC REJEITAR</b>	
<b>Contribuições</b>		
“O capítulo prevê penalidades às Concessionárias em razão do envio incompleto ou inexato de informações. Contudo, tal capítulo não disciplina a hipótese de que o descumprimento da Resolução seja em decorrência das informações a serem repassadas não pelas Concessionárias, mas por outros. Pedimos que esclareçam se, nestes casos, haverá punição para os responsáveis, bem como será calculada a dosimetria da penalidade.”		
<b>Resposta ANAC</b>		
A ANAC agradece a contribuição e informa que, nos termos do art. 17 da Resolução, o descumprimento das disposições da Resolução pelas as empresas aéreas e pelos administradores de aeroportos de movimentação relevante não concedidos sujeitará os mesmos à aplicação das multas previstas no Anexo da Resolução.		

Nome	Data	Item
Taís Strozzi Coutinho Carvalho (Representante da Infraero)	20/04/2016	Art. 13 (excluído)

## Registro

3459

Posição da ANAC **REJEITAR**

### Contribuições

“CAPÍTULO V - DAS INFRAÇÕES Art. 13 Configuram descumprimento à presente Resolução, sem prejuízo das demais disposições: I - não envio de informações, em parte ou no todo; II - envio de informações fora do prazo; III - envio inexato de informações; IV - envio de dados adulterados; V - recusa ou omissão à apresentação de documentos, dados ou informações, quando requeridos pela ANAC durante auditoria, inspeção ou por meio de documento oficial; e VI - envio das informações em desacordo com a estrutura e os procedimentos estabelecidos pela ANAC. Proposta: Delimitar a responsabilidade de cada agente pelas informações prestadas a partir de sua base de dados ou por ela geradas, definindo também a penalidade a que os agentes estarão sujeitos. Alternativamente, propõe-se que a norma contemple a exclusão da responsabilidade do operador aeroportuário em caso de falha no envio de informações em razão de fato imputável ao operador aeroportuário. Justificativa: A minuta de Resolução propõe a tipificação de condutas sujeitas a aplicação de penalidades, no entanto, não identifica os agentes que estarão sujeitos às penalidades, bem como deixa de definir quais serão as penas a serem aplicadas pela agência em caso de descumprimento do dispositivo. Embora o art. 15 da minuta de resolução remeta às penalidades “previstas em leis ou regulamentações competentes”, verifica-se que a dinâmica constante do capítulo V da minuta se encontra em descompasso com o normativo da ANAC que regulamenta o processo administrativo para a apuração de infração e aplicação de penalidades, Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008. Isso porque tal Resolução contém a descrição das condutas e a penalidade correspondente, de forma que o regulado já tem conhecimento de antemão a que penalidade estará sujeito em caso de eventual descumprimento de obrigação imposta pelo regulador, como deve ocorrer, para a garantia do devido processo legal. Lado outro, identifica-se a oportunidade de se prever a aplicação de penalidade de advertência pelo descumprimento das obrigações a serem instituídas nesta resolução, o que atualmente não é adotado pela ANAC, embora exista amparo na legislação administrativa para sua aplicação, conforme inteligência do art. 68 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Importante também destacar que o dispositivo não identifica o sujeito responsável por cada conduta descrita, sendo certo que adota termos genéricos (“envio de informações fora do prazo”, por exemplo), o que pode gerar insegurança jurídica na aplicação do regulamento proposto. Veja-se que a norma contém mais de uma previsão que obriga o regulado – ora o operador aeroportuário (art. 4º, por exemplo), ora o operador aéreo (art. 10) – a prestar informações à agência. Dessa forma, é importante que seja individualizada a conduta para cada agente envolvido com a sistemática de envio de informações proposta pela na minuta de resolução, sob pena de macular eventual processo de aplicação de penalidades adm”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, nos termos dos arts. 16 e 17 da Resolução, o descumprimento das disposições da Resolução pelas as empresas aéreas e pelos administradores de aeroportos de movimentação relevante não concedidos sujeitará os mesmos à aplicação das multas previstas no Anexo da Resolução. O descumprimento das obrigações da Resolução pelos administradores de aeroportos concedidos sujeitará os mesmos à aplicação das penalidades previstas nos respectivos contratos de concessão.

Nome	Data	Item
Paula Damas (Representante da Inframerica)	13/04/2016	Art. 14 (renumerado para art. 16)

## Registro

Degravação da Audiência Pública Presencial Posição da ANAC **REJEITAR**

### Contribuições

“E nosso último ponto é nas infrações, exatamente esse ponto, por que as concessionárias são as únicas punidas? As informações vem de 3, 4, 5, 6 agentes, a punição só está prevista para as concessionárias. Cadê as empresas aéreas? Cadê empresa brasileira de correios e telégrafos? Cadê torre de controle caso ela não coloque no sistema? Ela é obrigada, a torre de controle é obrigada a colocar no sistema. Então para mim e para minha empresa, essas obrigações são voltadas apenas para punir as concessionárias de aeroportos. Então está na hora de começar a pensar nas resoluções como um sistema integrado. O que vale para um vale para todos. Todos têm que ser tratados com isonomia. Concessionárias, Infraero, empresa, ninguém aqui tem vantagem, todo mundo faz parte de um...”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, nos termos dos arts. 16 e 17 da Resolução, o descumprimento das disposições da Resolução pelas as empresas aéreas e pelos administradores de aeroportos de movimentação relevante não concedidos sujeitará os mesmos à aplicação das multas previstas no Anexo da Resolução. O descumprimento das obrigações da Resolução pelos administradores de aeroportos concedidos sujeitará os mesmos à aplicação das penalidades previstas nos respectivos contratos de concessão.

Nome	Data	Item
GRU-AIRPORT	21/04/2016	Art. 14 (renumerado para art. 16)

### Registro

Carta DR/0329/2016

Posição da ANAC **ACEITAR**

### Contribuições

“GRU AIRPORT não se opõe a previsão de penalidade aqui dispostas mas sugere a esta Agência que haja um esclarecimento quanto a responsabilidade por parte das Concessionárias, vez que as informações aqui previstas são em parte originárias de empresas aéreas, logo, a Concessionária não poderá ser penalizada por informações e/ou dados que não são de sua responsabilidade. E sugere-se que seja estabelecido procedimento a ser adotado para a aplicação de penalidade, ou seja, se será observado as multas previstas no Contrato, na Seção II - Da multa ou a Resolução nº 25/2008 da ANAC, para não configurar eventual majoração de penalidade sobre o mesmo evento o que iria em desconformidade com os princípios da razoabilidade e proporcionalidade que regem a Administração Pública (Lei n. 9.784/99).”

### Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, nos termos dos arts. 16 e 17 da Resolução, o descumprimento das disposições da Resolução pelas as empresas aéreas e pelos administradores de aeroportos de movimentação relevante não concedidos sujeitará os mesmos à aplicação das multas previstas no Anexo da Resolução. O descumprimento das obrigações da Resolução pelos administradores de aeroportos concedidos sujeitará os mesmos à aplicação das penalidades previstas nos respectivos contratos de concessão.

Nome	Data	Item
Guilherme Motta Gomes (Representante da BH-AIRPORT)	21/04/2016	Art. 14 (renumerado para art. 16)

### Registro

3424

Posição da ANAC **REJEITAR**

### Contribuições

“A redação deverá prever que a Concessionária somente estará sujeita à aplicação das penalidades nos casos em que restar configurado sua culpa ou dolo, uma vez que as informações a serem prestadas à ANAC dependem da atuação de terceiros.”

### **Resposta ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que, nos termos dos arts. 16 e 17 da Resolução, o descumprimento das disposições da Resolução pelas as empresas aéreas e pelos administradores de aeroportos de movimentação relevante não concedidos sujeitará os mesmos à aplicação das multas previstas no Anexo da Resolução. O descumprimento das obrigações da Resolução pelos administradores de aeroportos concedidos sujeitará os mesmos à aplicação das penalidades previstas nos respectivos contratos de concessão.

---