



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Relatório de contribuições recebidas na Consulta Pública sobre o estabelecimento de critérios e procedimentos para a alocação de áreas aeroportuárias.

Análise das Contribuições

As contribuições foram ordenadas em referência aos artigos da proposta de Resolução que se encontrava em consulta pública no intuito de unificar as de mesmo teor, seguidas pelas propostas de novos artigos. Após as contribuições relativas aos artigos existentes na minuta de Resolução, seguem as propostas de novos artigos e, no fim, outras sugestões que não se enquadram nos casos anteriores.

Cabe ressaltar que partes das contribuições podem ter sido suprimidas/abreviadas de modo a sintetizar o relatório, evitando-se repetições e comentários de teor similar.

As respostas encontram-se em azul, logo abaixo de cada contribuição analisada. Elas foram elaboradas após cuidadosa análise de todas as contribuições recebidas no endereço eletrônico consultapublica.aerasaeroportuarias@anac.gov.br.

A ANAC agradece todas as contribuições.

Artigo 1º

Forma como se encontra na Resolução

Art. 1º Estabelecer, nos termos desta Resolução, regras para a alocação de áreas aeroportuárias.

Contribuições

Art. 1º Estabelecer, nos termos desta Resolução, regras para a alocação de áreas aeroportuárias, dispensadas do Regime da Concorrência Pública.

A Justificativa para a presente alteração reside no artigo 40 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Norma específica que regula a matéria objeto da presente Resolução, senão vejamos:

O Código Brasileiro de Aeronáutica Lei 7.565/86, em seu artigo 40, *caput*, e § 5º, determina nos seguintes termos:

“art.40. Dispensa-se do regime da concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.”

“§5º. Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.”

As empresas, que não são transportadoras aéreas, mas que são concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, ou

Colaboradores

Paulo Nogueira
Martins (J.P. Martins
Aviação); Leandro
Lourenço (Jose
Lourenço Sociedade
de Advogados);
Cláudia Lindemann
(Astra Serviços
Aéreos)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

apenas permissionários de serviços auxiliares se inserem tanto no *caput* do artigo 40 quanto no § 5º do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ou seja, são empresas que alocam áreas aeroportuárias essenciais, sendo, também, destinatárias da presente Resolução submetida à consulta pública.

Com relação ao § 5º, destacamos que as empresas permissionárias de serviço auxiliar, como Oficinas Mecânicas devidamente Homologadas pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), devem ser amparadas pela presente Resolução.

A este respeito, esclarece-se que as empresas detentoras dos certificados de homologação de empresa (CHE), n.º 6612-02 DAC/ANAC, possuindo padrões C2, D1, e F3, deverão estar compreendida na presente resolução, e dispensadas do regime da concorrência pública para alocarem áreas aeroportuárias necessárias para o desenvolvimento de suas atividades.

A Agência Nacional de Aviação Civil ANAC concede a permissão para que as empresas possam operar suas oficinas mecânicas de aeronaves em aeroporto.

Constata-se, portanto, que essas empresas possuem todos os requisitos legais necessários para que a concessão do uso de áreas em aeroportos seja dispensada do regime da concorrência pública e sejam disciplinadas por esta Resolução submetida à consulta pública.

O art. 40 a 42 do Código Aeronáutico Brasileiro sistematizou a utilização de espaços em aeroportos afirmando que tal utilização por ser:

- a) mediante prévia licitação, para áreas aeroportuárias destinada ao comércio apropriado para o aeroporto (art.39, IX) (estacionamento, lanchonete, livrarias, cafés);
- b) sem licitação para os concessionários ou permissionários (autorizados) dos serviços públicos (art.175), ou dos serviços auxiliares (art.102), para suas instalações de despacho, escritório, oficina, depósito ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves (art.40), (como empresas que prestam serviços de manutenção de aeronaves e hangaragem).

Para fundamentar o alegado destacamos ainda, o artigo 102 do Código Aeronáutico Brasileiro que define como sendo serviços auxiliares:

“Art. 102. São serviços auxiliares:

I- as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos;

II- os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura, fixados, em regulamento, pela autoridade aeroportuária.”

As empresas destinadas à manutenção de aeronaves e a hangaragem de aeronaves encaixam-se nos serviços previstos no inciso II do artigo 102, acima descrito, pois o serviço de manutenção de aeronaves esta relacionado a um serviço conexo à navegação aérea e à



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

infra-estrutura aeroportuária, pois imprescindível é a manutenção das aeronaves.

O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe em seu artigo 25, inciso IX que o sistema de serviços auxiliares constitui a infra-estrutura aeronáutica. A infra-estrutura aeronáutica compreende tudo aquilo que esta em terra necessário para a navegação aérea.

Destacamos aqui os ensinamentos do Ilustre Jurista Jose Da Silva Pacheco, em sua Obra “ Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica”, 4ª edição, Editora Forense, página 76, que ao comentar o artigo 25 do Código Aeronáutico brasileiro nos ensina nos seguintes termos:

“A tudo aquilo que, na superfície, atende às necessidades da navegação aérea, inclui-se sob a denominação de infra-estrutura aeronáutica.

Sob essa denominação, pois, estão todos os elementos terrestres, necessários ou úteis à navegação aérea, compreendendo, de modo amplo e abrangente, todas as organizações, bens e instalações terrestres, DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO ORDENADO DA AERONAVEGAÇÃO EM QUALQUER DE SUAS MODALIDADES.

Mais adiante, o ilustre Jurista José da Silva Pacheco ao citar a Doutrina de Eduardo Hamilton (*Manual de Derecho Aéreo*), nos ensina nos seguintes termos:

“Como assinala Eduardo Hamilton (*Manual de Derecho Aéreo*, p. 263), “dentro da infra-estrutura estão os elementos terrestres indispensáveis à aeronavegação: os espaços, na superfície, destinados à aterrissagem, decolagem e *manutenção das aeronaves* e os elementos de auxílio à navegação e segurança aéreas, durante o voo.”

Continuando seu comentário ao artigo 25 do Código Aeronáutico Brasileiro, o ilustre jurista nos ensina:

“Constituem infrações vinculadas à infra-estrutura:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não-homologada.”

Nesse sentido destacamos que os serviços prestados pelas empresas que realizam manutenção em aeronaves estão intimamente relacionados à infra-estrutura aeroportuária sendo, portanto, considerados serviços auxiliares, na qual a permissionária destes serviços fica dispensada do regime da concorrência pública para poder alocar uma área no aeroporto, área esta classificada como essencial.

Desta feita, serve a presente para requerer a Vossas Senhorias, a inclusão dessas empresas na presente Resolução, como sendo destinatárias da norma.



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>ANÁLISE DA ANAC: A Resolução dispõe sobre a concessão de uso de todas as áreas aeroportuárias, e não somente aquelas dispensadas de concorrência pública pelo Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA. Ademais, a Resolução não determina a necessidade de licitação para as áreas aludidas.</p>	
<p>Art. 1º Estabelecer, nos termos desta Resolução, regras para a concessão de uso de áreas aeroportuárias. O termo “ALOCAÇÃO” poderá remeter ao Direito Civil e a Lei de Locações. Sugere-se revisão para inserção do termo “CONCESSÃO DE USO DE ÁREA”, pois a presente Resolução não apenas “aloca”, mas estabelece critérios de precificação.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: O termo “alocação” não apresenta qualquer remissão ao Direito Civil ou à Lei de Locações, assumindo tão somente o significado de “destinação” ou “distribuição” (das áreas pelo administrador aeroportuário).</p>	INFRAERO

Artigo 2º

Forma como se encontra na Resolução	
Art. 2º As áreas aeroportuárias são classificadas em: I - essenciais; II - administrativas indispensáveis; e III - comerciais.	
Contribuições	Colaboradores
<p>Parágrafo Único As áreas aeroportuárias supra mencionadas são subclassificadas de acordo com sua classificação em: I – Área Terminal de Passageiros (ATP); II – Área Edificada Externa (AEEX); e III – Área Não Edificada (ANE) A classificação das áreas de acordo com a sua localização deve ocorrer para permitir o arbitramento diferenciado do preço mensal, levando-se em conta a localização das áreas e a necessidade de melhor planejamento da distribuição das mesmas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A subclassificação sugerida era necessária na Portaria nº 774/GM-2, de 1997, por conta do tabelamento de preços. Entretanto, a nova Resolução confere maior liberdade para o administrador aeroportuário e as empresas negociarem, de modo que os preços pactuados já deverão</p>	Guilherme Cunha (Aeromot Aeronaves e Motores S/A); ABAG; Chamone Nacife (Chamone Aviação); Fernando Moraes (Algar Aviation); SNETA; Abrão Berberian (Quick Manutenção); Alessandra Abrão (Voar Aviação); Antônio Castro (Helimed, ABRAA, ETA); Paulo Carvalho Globo



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>levar em conta a localização e a edificação das áreas.</p>	<p>Aviação); Apostole Chryssafidis (ABETAR); Marcio Fonseca (Aero Star); Álvaro (Abaeté); Donizete Alves (Goiás Manutenção); Dílson Filho (Uirapuru Taxi Aéreo); Ângelo Bonani (JAD Taxi Aéreo); Licurgo Filho (aliança Aviação); Eduardo Lanza (Wanair Manutenção); Fabio Pessoa (CETAM Aero); Francisco Piqueras (Gaplan Aeronáutica)</p>
<p>Art. 2º As áreas aeroportuárias são classificadas em: I – áreas operacionais 1.1 – essenciais 1.2 – administrativas indispensáveis , e 1.3 – apoio operacional II – áreas comerciais A classificação proposta caracteriza melhor as atividades, inclusive quanto a responsabilidade, isto é; - Essenciais – prestadas usualmente pelas empresas de transporte aéreo e pelo administrador aeroportuário. Ex.: check-in, proteção ao vôo, navegação aérea, abrigo de aeronave, etc. - Apoio Operacional – prestadas usualmente por empresas auxiliares. Ex.: Abastecimento de combustíveis, carga e descarga de aeronaves, manutenção de aeronaves, etc. - Serviços Administrativos Indispensáveis – prestadas por instituições de fiscalização. Ex.: Policia, Receita Federal, ANVISA etc.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A Resolução busca regulamentar apenas as áreas utilizadas pelas empresas de aviação (transporte aéreo e serviços auxiliares) e pelos órgãos públicos que atuam no aeroporto, pois desenvolvem atividades que impactam diretamente as atividades-fim do aeroporto: a operação de aeronaves.</p>	<p>INFRAERO</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Já as demais áreas são tratadas como comerciais por não serem tão diretamente ligadas à atividade-fim do aeroporto.</p> <p>Buscou-se, portanto, simplificar e flexibilizar a regulamentação vigente, concedendo maior liberdade para o gestor aeroportuário e as empresas negociarem os preços e as características de cada área utilizada, tendo sempre em vista a garantia do acesso da maior quantidade possível de empresas no aeroporto.</p>	
<p>A Portaria 774/97 prevê, ainda, as áreas destinadas às atividades operacionais acessórias, suprimida na minuta em consulta. O art. 8º da Portaria 774 em vigor considera atividades operacionais acessórias os serviços auxiliares aeroportuários, os de fornecimento de combustível e lubrificantes de aviação, e os de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos. Cumpre frisar que tais atividades são todas relacionadas à operação aeronáutica.</p> <p>Em vista da supressão de tais atividades operacionais acessórias do texto da minuta da resolução em consulta, indaga-se se tais serviços, atualmente denominados operacionais acessórios, ficam compreendidos nas áreas aeroportuárias comerciais, nos termos do art. 18/19, da mesma minuta.</p> <p>Caso não se enquadrem como áreas aeroportuárias comerciais, elas seriam enquadradas como essenciais? Em qual inciso do art. 3º da Minuta?</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>Com exceção dos serviços auxiliares, todas as atividades mencionadas na contribuição deverão, pela Resolução proposta, ser desenvolvidas em áreas destinadas à exploração comercial.</p> <p>Na nova minuta, entretanto, foi criada a possibilidade de outras empresas terem acesso às referidas áreas “vinculadas à exploração de serviço aéreo público”, desde que verificada ocorrência de capacidade ociosa.</p>	Sérgio Camargo (DAESP)
<p>Art. 2º. As áreas aeroportuárias, de acordo com a localização, classificam-se em:</p> <p>I- Área Terminal de Passageiros (ATP);</p> <p>II- Área Edificada Externa (AEEX); e</p> <p>III- Área Não Edificada (ANE).</p> <p>§ 1º. O uso das áreas de que trata este artigo são classificadas, ainda, de acordo com a sua natureza em: doméstica, internacional e mista.</p> <p>§ 2º Entende-se por natureza mista, de que trata o § 1º deste Art., a área de uso de atividades internacionais e domésticas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>A subclassificação sugerida era necessária na Portaria nº 774/GM-2, de 1997, por conta do tabelamento de preços. Entretanto, a nova Resolução confere maior liberdade para o administrador aeroportuário e empresas negociarem, de modo que os preços acordados já deverão</p>	José Mollo (SNEA)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

levar em conta a localização, a edificação e a destinação (internacional ou doméstica) das áreas utilizadas.

Artigo 3º

Forma como se encontra na Resolução

Art. 3º Consideram-se áreas aeroportuárias essenciais, para os fins desta Resolução, as áreas de utilização exclusiva pelas empresas de transporte aéreo e empresas de serviços aéreos especializados destinadas a:

- I - despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (*check-in*);
- II - venda de passagens, reservas e informações;
- III - recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves;
- IV - carga e descarga de aeronaves;
- V - serviços de telecomunicações e meteorologia;
- VI - manutenção de aeronaves e serviços correlatos;
- VII - abrigo de aeronaves;
- VIII - serviços auxiliares de transporte aéreo; e
- IX - administração específica dos serviços mencionados nos incisos anteriores.

Parágrafo único. Os aeroportos que disponham de áreas aeroportuárias essenciais ociosas poderão destiná-las para utilização por parte de empresas que não atuem na exploração de serviços de transporte aéreo e de serviços aéreos especializados.

Contribuições

X - desenvolvimento de atividade de comissária.

Deve-se ter em mente que a atividade de comissaria é indispensável à regular condução da atividade aeroportuária, haja vista que nenhuma aeronave pode partir sem um mínimo de assistência da equipe de solo, máxime no que concerte ao fornecimento de produtos de primeira necessidade, tais como água, produtos básicos de alimentação, higiene pessoal e materiais médicos indispensáveis ao atendimento de primeiros socorros aos passageiros.

Por essa razão, a atividade de comissaria é claramente essencial ao regular funcionamento do aeroporto, estando ela diretamente ligada ao serviço de transporte aéreo.

Além disso, insta observar que o DAC, há muito, já vem classificando o serviço de *catering* como atividade operacional, indispensável ao regular desenvolvimento da atividade aeroportuária, haja vista, principalmente, o teor da portaria 163/2004, item 3.1.1, alínea “e”. Por essa razão, sugerimos a inclusão de tal atividade dentro do rol disposto no art. 3º da Resolução.

ANÁLISE DA ANAC:

Sugestão acatada parcialmente. Na nova proposta, podem ser

Colaboradores

ANCAB – Mauro Gandra e Eugênio Carvalho



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>destinadas áreas “vinculadas à exploração de serviço aéreo público” (anteriormente denominadas “essenciais”) a outras empresas não concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos, desde que verificada ocorrência de capacidade ociosa.</p>	
<p><i>Art. 3º Consideram-se áreas aeroportuárias essenciais, para fins desta Resolução, as áreas de utilização exclusiva das empresas de transporte aéreo, empresas destinadas à manutenção de aeronaves e empresas de serviços aéreos especializados destinados a:</i> (vide justificativa no Artigo 1º)</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão acatada parcialmente. Na nova proposta, às empresas de manutenção podem ser destinadas áreas “vinculadas à exploração de serviço aéreo público” (anteriormente denominadas “essenciais”), desde que verificada ocorrência de capacidade ociosa em sua utilização pelos concessionários ou permissionários de serviços aéreos.</p>	<p>Paulo Nogueira Martins (J.P. Martins Aviação); Leandro Lourenço (Jose Lourenço Sociedade de Advogados)</p>
<p>Art. 3º (inserção) empresas de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação, empresas de manutenção de aeronaves, empresas de serviços auxiliares de transportes aéreos VI – armazenamento e fornecimento de abastecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação; X – transporte aeromédico; XI - ensino e adestramento aeronáutico e de pessoal de vôo; e (vide justificativa no Artigo 1º) Por fim, a atividade de transporte aeromédico, pela sua natureza de suporte a vida, é uma atividade de interesse publico relevante e como tal deve ser considerada essencial, senão vital.v Exclusão do parágrafo único do artigo terceiro. Eventuais áreas aeroportuárias essenciais ociosas deverão ser destinada à ampliação da infra-estrutura aeroportuária, mediante a concessão para empresas que façam parte da mesma, a saber: empresas de transporte aéreo, empresas de serviços aéreos especializados, empresas de serviços auxiliares aeroportuários, empresas de serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, empresas de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros, empresas de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e empresas de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Transporte aeromédico é executado por empresas de serviços aéreos especializados, para as quais a primeira proposta de Resolução já permitia a destinação de áreas “essenciais”, doravante “áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público”.</p>	<p>Guilherme Cunha (Aeromot Aeronaves e Motores S/A); ABAG; Chamone Nacife (Chamone Aviação); Fernando Moraes (Algar Aviation); SNETA; Cláudia Lindemann (Astra Serviços Aéreos); Abrão Berberian (Quick Manutenção); Alessandra Abrão (Voar Aviação); Antônio Castro (Helimed, ABRAA, ETA); Paulo Carvalho Globo Aviação); Apostole Chrissyafidis (ABETAR); Marcio Fonseca (Aero Star); Álvaro (Abaeté); Donizete Alves (Goiás Manutenção); Dílson Filho</p>



ANAC

Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil

Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Na nova proposta, tal permissão estende-se às empresas de serviços auxiliares e, caso se verifique ociosidade, às demais empresas.</p>	<p>(Uirapuru Taxi Aéreo); Ângelo Bonani (JAD Taxi Aéreo); Licurgo Filho (aliança Aviação); Eduardo Lanza (Wanair Manutenção); Fabio Pessoa (CETAM Aero); Francisco Piqueras (Gaplan Aeronáutica)</p>
<p>Art. 3º Parágrafo único. Os aeroportos que disponham de áreas aeroportuárias operacionais essenciais e de apoio operacional, destinadas à expansão futura de demanda operacional, poderão destiná-las, provisoriamente para utilização por parte de empresas que não atuem na exploração de serviços de transporte aéreo, de serviços aéreos especializados e de serviços auxiliares.</p> <p>Adequar aos artigos 2º e caput do 3º.</p> <p>a) na redação do Art. 3º, nominar também as empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo - ESATAS;</p> <p>b) enumerar de forma não taxativa de acordo com a classificação proposta, de maneira a permitir abranger todas as atividades desenvolvidas e essenciais aeronáuticas. (quando se lista corre-se o risco de engessamento e de esquecimento). Por exemplo, faltou LL, abastecimento e desabastecimento, manutenção de linha interna e externa da aeronave para suprimento de pronto atendimento, estacionamento de equipamento de rampa, incineração etc. e,</p> <p>c) caberá ao administrador aeroportuário estabelecer o dimensionamento das áreas tratadas no artigo.</p> <p>a) praticamente repete a enumeração de atividades do Art. 6º da Port. 774/GM2, agregando a elas os serviços auxiliares do transporte aéreo; acaba assim a distinção anterior entre essas empresas, posto que a classificação é da destinação da área e não em função do usuário/atividade da área; note-se que além da agregação dos serviços auxiliares como alocados em áreas essenciais, acaba também a distinção entre serviços próprios e prestados a terceiros, englobando, por exemplo, a atividade de hangaragem de terceiros como alocada em área essencial;</p> <p>b) resta dúvida se o termo “utilização exclusiva pelas empresas” define que estas atividades só serão consideradas essenciais se realizadas pelas próprias empresas de transporte aéreo ou serviços aéreos especializados e,</p> <p>c) consideramos inadequada a ausência de prioridade para distribuição das áreas essenciais, como antes estabelecido na port. 774 (antes empresas regulares, não regulares, depois taxi aéreo e serviço aéreo</p>	<p>INFRAERO</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>especializado.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão parcialmente acatada: a nova proposta de Resolução inclui as ESATAS no rol de empresas a que se destinam áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público (denominadas “áreas essenciais” na primeira proposta). Essas áreas são reguladas por serem diretamente ligadas à operação de aeronaves no aeroporto. Já as demais áreas, embora devam existir em alguns aeroportos por sua importância, não são imprescindíveis em todos. Por fim, vale registrar que o gestor aeroportuário, com a nova Regulamentação, passa a ter a liberdade de negociar os preços específicos com as empresas, podendo, a seu critério, priorizar determinadas atividades que considera mais relevantes para o aeroporto.</p>	
<p>X – escritórios localizados no TECA – Terminal de carga os escritórios localizados nos Terminais de Carga – TECA são áreas essenciais uma vez que necessárias para que ocorra o objetivo final da FEDEX áreas ociosas – entendemos haver necessidade de uma melhor definição do que são áreas ociosas para evitar, por exemplo, “retomadas” indevidas de área. Além disso, é conveniente discorrer como será o processo de “retomada” em homenagem ao devido processo legal.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Escritórios no TECA são enquadrados nos incisos II e VI do art. 5º da nova proposta. Áreas ociosas são as disponíveis, mas não utilizadas por falta de demanda por parte das potenciais empresas a que se destinariam.</p>	<p>Fabiana Peixoto de Mello (FEDEX)</p>
<p>X – escritórios localizados no TECA – Terminal de carga XI – sala VIP XII – BackOffice XII – Áreas alugadas para armazenagem de equipamentos</p> <p>1 – áreas essenciais – entendemos que os escritórios localizados nos Terminais de Carga – TECA, BackOffice, área de estocagem de ULDS (pallets e containers), as áreas utilizadas para armazenagem de equipamentos e afins, e as salas VIP são áreas essenciais uma vez que necessárias para que ocorra o objetivo final da empresa. Não está claro se essas áreas estão amparadas pelo inciso IX, do artigo 3º razão pela qual solicitamos incluir 2 – áreas de compartilhamento - essa possibilidade, a princípio só poderia existir para as salas VIP . As alianças podem ser utilizadas para as áreas de compartilhamento? Como fica a concorrência? áreas de compartilhamento – Para a LH essa possibilidade, a princípio só</p>	<p>Peter Koeser (Lufthansa); Marcus Altenbach (SWISSAIR); Alessandro Amadeo (Alitalia); Murillo Marques (Emirates); Fabian Bondini (Aerolineas Argentinas); Herlicy Bastos (American Airlines)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>poderia existir para os balcões CKI (CUTE, Common User Terminal Equipment), escritórios tix muito limitados até porque toda Cia tem seu próprio sistema. Compartilhar escritórios poderia criar problemas atinentes à concorrência.</p> <p>3 – áreas de exclusividade – As empresas operam no Brasil há anos e somente nos grandes aeroportos. Assim, requer a essa Agência que estabeleça, juntamente com as empresas aéreas, critérios de valor máximo para as áreas de exclusividade, pois teme que a “livre negociação” com a Infraero possa apresentar-se de forma leonina já que as empresas não tem como mudar-se para aeroportos de menor porte e ferindo, assim, o princípio constitucional da livre iniciativa. Preços fixos são necessários para calcular e provisionar custos operacionais em bases sólidas.</p> <p>4 – áreas ociosas – entendemos haver necessidade de uma melhor definição do que são áreas ociosas para evitar, por exemplo, “retomadas” indevidas de área. Além disso, é conveniente discorrer como será o processo de “retomada” em homenagem ao devido processo legal.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Das áreas mencionadas na contribuição, apenas a sala VIP não se enquadra no rol de “áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público” (denominadas essenciais na primeira proposta de Resolução). Trata-se de um serviço diferenciado, não relacionado diretamente ao transporte e que, portanto, não deve ser regulado.</p>	
<p>(inserir) aéreo de serviços mistos e empresas de serviços aéreos especializados destinadas a: (justificativa)</p> <p>1. A infra-estrutura mínima para uma empresa aérea exclusivamente cargueira instalar-se nos aeroportos e atender à operação de um único voo regular, por exemplo, contempla áreas para:</p> <ul style="list-style-type: none">• o recebimento, armazenagem e entrega de cargas;• “paletização” e “despaletização” da carga;• instalação da balança de “pallets” e “containers”;• instalação de plataforma hidráulica para montagem e desmontagem de “pallets”;• armazenamento de material da empresa: redes e fitas de retenção de carga, estrados, “containers” e pranchas;• câmara frigorífica e área segregada para estocagem de carga perigosa• armazenamento de carga alfandegada, no caso de carga internacional; e• estacionamento e manobras de empilhadeiras móveis, transpallets, dollies, racks fixos e móveis e tratores. <p>2. No caso de uma empresa exclusivamente cargueira, a área utilizada</p>	<p>Pedro Carvalho (VarigLog)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>para as operações previstas nos incisos III e IV do art. 3º da Resolução não devem receber um tratamento equivalente ao dispensado às áreas comerciais, pois, neste caso específico, trata-se de áreas pura e especificamente operacionais.</p> <ol style="list-style-type: none">3. A propósito, cabe destacar que, no transporte exclusivo de carga, a empresa aérea arca com todos os custos inerentes à implantação da infra-estrutura necessária a sua operação, em áreas essenciais dos aeroportos. Aliás, podemos inclusive afirmar que este volume de investimentos supera àqueles feitos por algumas empresas que operam serviços mistos.4. Portanto, a aplicação dos incisos III e IV do art. 3º da Resolução assume uma importância secundária para as empresas de serviços mistos, uma vez que o objetivo final dessas empresas é o transporte de passageiros.5. Atualmente a Varig Logística S/A mantém contratos de coleta e distribuição de carga aérea com 245 franqueados instalados em diversas cidades, além de lojas próprias da empresa, envolvendo, inclusive, aeroportos atualmente não servidos pela empresa, mas que são atendidos por meio de acordos comerciais.6. A aplicação dos incisos III e IV do art. 3º da Resolução, no caso de empresas exclusivamente cargueiras, envolve áreas estritamente voltadas para o operacional da empresa, haja vista a empresa ter como objetivo final e único o transporte de bens, mercadorias e mala postal. Assim sendo, os critérios propostos para atribuição dos valores de utilização, por empresas exclusivamente cargueiras, de áreas essenciais (art. 12) não podem ser idênticos aos critérios estabelecidos para a atribuição dos valores de utilização de áreas comerciais (art. 19).	
<p>ANÁLISE DA ANAC: As áreas mencionadas na contribuição são enquadradas no inciso II do art. 5º da nova proposta de Resolução.</p> <p>(inserção)empresas de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação, empresas de manutenção de aeronaves, empresas de serviços auxiliares de transportes aéreos.....</p> <p>Art. __. Excetuando a responsabilidade pelo pagamento das despesas referentes aos serviços de fornecimento de água e energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, estarão isentos do pagamento do Preço Específico pela utilização de áreas:</p> <p>I - Os órgãos públicos com atividades classificadas como administrativas indispensáveis ou que promoverem diretamente exposições com finalidade cívicas, culturais, educativas, científicas ou sanitárias, sujeitas às limitações de prazos e de locais, a juízo da entidade administradora do aeroporto;</p> <p>II - As empresas prestadoras de serviços às entidades</p>	<p>Arsênio Costa (Aeroclube de Goiás)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>administradoras dos aeroportos, cujas áreas a serem utilizadas constem em edital de licitação;</p> <p>III - Os Aeroclubes, devendo ser enquadrados em Arrendamento sob Condições Especiais, previsto no § 1º do Art. 64 e no parágrafo único do Art. 96 do Decreto-lei nº 9.760 de 05 de setembro de 1.946 e Decreto nº 84.905 de 14 de julho de 1980; e</p> <p>IV - As atividades exercidas por órgãos do Comando da Aeronáutica e da ANAC no aeroporto.</p> <p>Os Aeroclubes são instituições paraestatais e desde que autorizados a funcionar pela autoridade aeronáutica competente (ANAC) são considerados como de utilidade pública, nos termos do § 2º do art. 97 do CBA, sendo isentos de tarifas e emolumentos, enquadrando suas atividades de ensino e adestramento de pessoal de vôo no art. 201 que define serviços aéreos especializados.</p> <p>Assim, considerando que essa atividade de ensino e adestramento de pessoal de vôo só pode ser desenvolvida em um aeroporto, importante conceituar e prever a destinação de área aeroportuária essencial para a formação profissional, ensino e adestramento de pessoal de vôo.</p> <p>Como não há previsão de isenções de pagamento de preço específico pela utilização de áreas na minuta da Resolução, interessante e prudente é prever essa hipótese, excetuando-se, logicamente, a responsabilidade pelo pagamento das despesas de água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e outros correlatos.</p> <p>Aproveitamos também para sugerir que tais isenções, com a mesma exceção acima, sejam extensivas aos órgãos públicos considerados indispensáveis, bem como aos órgãos do Comando da Aeronáutica e da ANAC, e às empresas prestadoras de serviços essenciais à INFRAERO.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC :</p> <p>Sugestão acatada parcialmente. Na nova proposta, poderão ser destinadas áreas “vinculadas à exploração de serviço aéreo público” (anteriormente denominadas “essenciais”) às empresas mencionadas no primeiro parágrafo da contribuição, desde que verificada ocorrência de capacidade ociosa em sua utilização pelos concessionários ou permissionários de serviços aéreos.</p> <p>Quanto aos aeroclubes, embora sejam entidades de utilidade pública, não podem ser equiparados a órgãos públicos.</p> <p>Por outro lado, não deixam de ser importantes em alguns aeroportos – por exemplo, aqueles com intensa atividade de aviação geral. Nesses casos, presume-se que o administrador deverá ponderar a importância da existência do aeroclube no aeroporto, frente às outras possibilidades, refletindo-a nos preços cobrados – sob pena de ter as operações no aeroporto prejudicadas.</p>	
<p>Art. 3º, IX : acrescentar no final do inciso: “... nos incisos anteriores, tais como escritórios de apoio.”</p> <p>Os escritórios de apoio são essenciais para as empresas, o que deve ser</p>	<p>Isabelle Birem (Air France e KLM)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>expressamente reconhecido no texto da Resolução.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão acatada (não exatamente com a mesma redação): inciso VI do art. 5º da nova proposta.</p>	
<p>Art. 3º Consideram-se áreas aeroportuárias essenciais, para os fins desta Resolução, as áreas de utilização exclusiva pelas empresas de transporte aéreo, empresas de manutenção de aeronaves (MRO - “Maintenance, Repair & Overhaul”) e serviços correlatos, e empresas de serviços aéreos especializados destinadas a:</p> <p>Verifica-se a necessidade de inclusão expressa, no caput do artigo, das empresas de manutenção de aeronaves (MRO - “Maintenance, Repair & Overhaul”) e serviços correlatos no conceito de Atividades Operacionais Essenciais. De fato, visa-se contemplar expressamente essas atividades como essenciais, e necessárias para o devido funcionamento das demais atividades aeroviárias.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão acatada parcialmente: foi criada a possibilidade de empresas de manutenção terem acesso às referidas áreas “vinculadas à exploração de serviço aéreo público” (denominadas “essenciais” na primeira proposta), desde que verificada ocorrência de capacidade ociosa em sua utilização.</p>	Cristina Camara (VEM Manutenção)
<p>Art. 3º (inserção) empresas de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação, empresas de manutenção de aeronaves, empresas de serviços auxiliares de transportes aéreos</p> <p>VI – armazenamento e fornecimento de abastecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação;</p> <p>XI - ensino e adestramento aeronáutico e de pessoal de vôo</p> <p>Parágrafo único. (inserção) por parte de empresas que não atuem na exploração de serviços de transporte aéreo, empresas de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação, empresas de manutenção de aeronaves e empresas de serviços aéreos especializados.</p> <p>A minuta da Resolução da ANAC não contem a definição de Atividades Operacionais Acessórias como o faz/fazia a Portaria nº 774/GM-2 do Ministério da Aeronáutica e o art. 3º não define as empresas de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e as empresas de manutenção de aeronaves como essenciais, não lhe destinando áreas de utilização exclusiva. Por outro lado a definição do art. 201 do CBA de serviços aéreos especializados não elenca essas atividades no seu rol. Assim necessário contemplar essas atividades que são essenciais, mais que isso, são vitais ao satisfatório funcionamento de um moderno aeroporto na definição de áreas aeroportuárias essenciais.</p>	Luiz Vilella (SETE)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão parcialmente acatada: foi criada a possibilidade de empresas de manutenção terem acesso às referidas áreas “vinculadas à exploração de serviço aéreo público” (denominadas “essenciais” na primeira proposta), desde que verificada ocorrência de capacidade ociosa.</p>	
<p>Para que não haja controvérsia quanto ao Art. 3º, § único, deve-se definir o critério que determinará a classificação de “áreas aeroportuárias essenciais” como ociosas. Ainda nesse dispositivo, deve-se trazer em texto expresso o caráter precário da utilização dessas áreas por empresas que não atuem na exploração de serviço de transporte aéreo, de serviços aéreos especializados e de serviços auxiliares ao transporte aéreo. A precariedade da utilização dessas áreas estaria vinculada à prioridade de ocupação dessas áreas pelas empresas exploradoras de serviços aéreos. Qualquer lacuna na norma quanto à isso é potencialmente nociva e ofensiva da transparência que deve pautar a Administração Pública. Ao trazer novo conceito, a norma deve também explicá-lo. Não sendo estas áreas precipuamente destinadas às operações estranhas à aviação civil, deverão estas sujeitarem-se às necessidades das empresas de aviação e de apoio à essa atividade.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Áreas ociosas são as disponíveis, mas não utilizadas por falta de demanda por parte das potenciais empresas a que se destinariam. Por fim, não há que se falar de precariedade dos contratos, pois, uma vez firmados, espera-se sejam cumpridos. O risco corrido pela empresa que firme um contrato dessa natureza com o gestor aeroportuário é de, no momento da renovação, a área deixar de ser ociosa, razão pela qual o gestor não poderá renová-lo.</p>	<p>Roberto Vera (JURCAIB)</p>
<p>O Art. 3º definiu as áreas aeroportuárias essenciais aquelas de utilização exclusiva pelas empresas de transporte aéreo e empresas de serviços aéreos especializados, fazendo constatar no Inciso VI, a manutenção de aeronaves e serviços correlatos. Como está o texto do <i>caput</i> do suscitado artigo, empresas, pura e simplesmente, de oficina de manutenção de aeronave e equipamentos aeronáuticos, que albergam a infra-estrutura aeronáutica, não poderão ser contempladas como essenciais, mesmo que tenham cumprido o RBHA específico e obtido o seu CHE, segundo as normas aeronáuticas. Sugiro que no aludido <i>caput</i> seja inserido no texto, além do que consta, as “empresas de manutenção de aeronaves, serviços correlatos e aeronáuticos”, de que modo que, futuramente, sejam desnecessárias ações judiciais visando a aplicação dos Arts. 39 e setgs. do Codex Aeronáutico. Ainda com relação ao Art. 3º, sugiro inserir Inciso relacionado a “Serviços Auxiliares Aeroportuários”, eis que faz parte da infra-</p>	<p>Reginaldo Moreira (ACIA-RJ)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>estrutura aeronáutica.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão parcialmente acatada: as ESATAS passaram a ser incluídas no rol de empresas a que se destinam áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público (antes “essenciais”). Ademais, também foi criada a possibilidade de empresas de manutenção terem acesso a essas áreas, desde que verificada ocorrência de capacidade ociosa.</p>	
<p>Art. 6º. Denominam-se Atividades Operacionais Essenciais os serviços próprios das empresas de transporte aéreo, abaixo discriminados:</p> <ul style="list-style-type: none">I - Recebimento e despacho de passageiros e respectivas bagagens (“checkin”);II - Venda de passagens, reservas e informações;III - Recebimento e despacho de aeronaves (“check-out”);IV - Tratamento de bagagem extraviada (“lost luggage”);V - Serviços de atendimento a passageiros menores desacompanhados, gestantes, com dificuldade de locomoção ou com necessidades especiais;VI - Comissaria de bordo;VII - Recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves;VIII - Serviços de carga e descarga de aeronaves;IX - Serviços auxiliares de pista;X - Estacionamento de equipamento de rampa;XI - Manutenção de equipamentos de rampa;XII - Instalações Sanitárias, Vestiários e RefeitóriosXIII - Manutenção de linha, interna e externa, da aeronave para suprimento de pronto-atendimento à aeronave em operação;XIV - Manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos;XV - Hangaragem de aeronaves e de veículos confinados;XVI - Serviços de telecomunicações aeroportuárias, antenas e meteorologia;XVII - Guarda de material importado, não nacionalizado, de uso da empresa de transporte aéreo;XVIII - Acesso de veículos às áreas restritas para serviços de comissária, despacho de carga, transporte de tripulantes e outro correlatos à operação; eXIX - Safety, security e segurança do trabalho.XX - Treinamento operacional.XXI - Administração específica dos serviços mencionados nos incisos anteriores. <p>§ 1º - Os serviços mencionados neste artigo só serão considerados como operacionais essenciais se realizados pela própria empresa de transporte aéreo ou seu prestador de serviço exclusivo.</p> <p>§ 2º - É facultado às empresas de transporte aéreo subcontratar com empresas de prestação de serviços auxiliares de transporte aéreo a</p>	<p>José Mollo (SNEA)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>utilização das áreas descritas neste artigo;</p> <p>§ 3º - Para efeito deste artigo, são aeronaves da empresa transporte aéreo aquelas de sua propriedade, as fretadas e as arrendadas para uso próprio.</p> <p>§ 4º - Os serviços elencados nos incisos deste artigo, no que couber, poderão ser operados de forma compartilhada pelas empresas de transporte aéreo, ou por empresa por elas constituída, com a finalidade de prestar tais serviços, mediante contrato a ser firmado com a administração aeroportuária.</p> <p>§ 5º - O uso compartilhado ou eventual de balcões, instalações ou de sistema de “check-in” será estabelecido com a administração aeroportuária e cobrado por hora ou fração de hora de uso efetivo.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>A proposta de Resolução busca, entre outras coisas, simplificar a alocação das áreas aeroportuárias, concedendo maior flexibilidade ao gestor aeroportuário. Desse modo, com relação à Portaria nº 774/GM2, de 1997, a nova Resolução diminui o rol de áreas reguladas, direcionando seu foco apenas para as atividades mais relevantes à operação de aeronaves e ao transporte de passageiros e cargas nos aeroportos.</p> <p>É importante lembrar, também, que o gestor aeroportuário possui incentivos para elevar o quanto possível a eficiência operacional de seu aeroporto – à medida que isso acarreta aumento de sua atratividade –, o que abre espaço para uma norma mais objetiva, que regule a atividade sem enrijecer as ações do gestor do aeroporto.</p>	
--	--

Artigo 4º

Forma como se encontra na Resolução	
<p>Art. 4º Cada uma das áreas aeroportuárias essenciais referidas no art. 3º deve ser distribuída pela administração aeroportuária às empresas de transporte aéreo e de serviços aéreos especializados que atuam no aeroporto em função da disponibilidade existente, observado o seguinte:</p> <p>I - o mínimo de 10% deve ser reservado para utilização, pelas empresas que assim o desejarem, em regime de compartilhamento;</p> <p>II - o restante, para utilização, pelas empresas que assim o desejarem, em regime de exclusividade.</p> <p>Parágrafo único. É facultado às empresas de transporte aéreo e de serviços aéreos especializados subcontratar com empresas de prestação de serviços auxiliares de transporte aéreo a utilização de áreas aeroportuárias essenciais a elas alocadas na forma desta Resolução.</p>	
Contribuições	Colaboradores
(inserção) de serviços auxiliares de transportes aéreos próprios e de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves próprias e de	Guilherme Cunha



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>terceiros, de serviços de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e de serviços de manutenção de aeronaves próprias e de terceiros em função da disponibilidade existente, observado o seguinte:</p> <p>I - o maximo de 10% deve ser reservado para utilização pelas empresas que assim o desejarem, em regime de compartilhamento;</p> <p>O caput do art. 4º não definia quais seriam as “empresas” que atuam no aeroporto em função da disponibilidade existente, inserido portanto a explicitação.</p> <p>Inciso I – Alterada a expressão “O mínimo de”, para “o maximo de” pois que é necessário limitar em 10% o máximo do regime de compartilhamento, pois prevendo o mínimo de 10% significaria dizer que pode se chegar em até 100% das áreas em regime de compartilhamento, hipótese que inviabilizaria na maioria dos aeroportos as atividades de empresas de transporte aéreo, empresas de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação, empresas de manutenção de aeronaves e empresas de serviços aéreos especializados. Também é necessário que a ANAC defina e informe quais seriam as atividades suscetíveis ao regime de compartilhamento, pois existem atividades essenciais que pela sua natureza e por exigência da própria ANAC e de órgãos internacionais são impossíveis de serem compartilhadas em um mesmo espaço físico.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>O regime de compartilhamento é o meio pelo qual se reduz o poder de monopólio do administrador aeroportuário, impossibilitando que ele arbitre os preços a serem praticados nas áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público. Trata-se, portanto, de um mecanismo benéfico às empresas que exploram serviço aéreo público. Desse modo, instituir um máximo de 10%, como sugerido, seria reduzir o poder de barganha dessas empresas ou, equivalentemente, aumentar o poder de monopólio do administrador.</p> <p>Ademais, não tem muito sentido estabelecer um máximo para o regime de compartilhamento, pois naturalmente o gestor aeroportuário não terá incentivos a aumentá-lo, uma vez que implica tão somente rateio de custos básicos, afetando negativamente sua rentabilidade.</p> <p>Diante do exposto, pode-se concluir o aumento da área utilizada em regime de compartilhamento decorrerá de decisão das empresas.</p>	<p>(Aeromot Aeronaves e Motores S/A); ABAG; Chamone Nacife (Chamone Aviação); Fernando Moraes (Algar Aviation); SNETA; Luiz Vilella (SETE); Abrão Berberian (Quick Manutenção); Alessandra Abrão (Voar Aviação); Antônio Castro (Helimed, ABRAA, ETA); Paulo Carvalho Globo Aviação); Apostole Chryssafidis (ABETAR); Marcio Fonseca (Aero Star); Álvaro (Abaeté); Donizete Alves (Goiás Manutenção); Dílson Filho (Uirapuru Taxi Aéreo); Ângelo Bonani (JAD Taxi Aéreo); Licurgo Filho (aliança Aviação); Eduardo Lanza (Wanair Manutenção); Fabio Pessoa (CETAM Aero); Francisco Piqueras (Gaplan Aeronáutica)</p>
<p>Art. 4º Cada uma das áreas aeroportuárias essenciais referidas no art. 3º poderá ser distribuída pela administração aeroportuária às empresas de transporte aéreo, de serviços aéreos especializados e as ESATAS que atuam no aeroporto em função da disponibilidade existente, observado o seguinte:</p> <p>a) a substituição do termo “deve” por “poderá”, proporcionará a flexibilidade necessária à administração aeroportuária, pois há especificidades para cada aeroporto que devem ser consideradas;</p>	<p>INFRAERO</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>b) necessita de um melhor detalhamento, não está claro o modelo de compartilhamento, entendemos que no caso específico de posições de check-in o compartilhamento é factível, quanto às demais áreas o compartilhamento pode se tornar conflitante operacionalmente Ex como fazer no caso do back-office e hangares e,</p> <p>c) inserir algo neste sentido: devera administrador aeroportuário, em caso de comprovada ociosidade na utilização de área operacional concedida, a redistribuição total ou parcial da respectiva área. Prende-se ao fato de ser escassa a área aeroportuária.</p> <p>Excluir o Art. 4º Parágrafo único.</p> <p>a) possibilita a prática da sublocação de áreas, entre empresas aéreas ou de serviços especializados e suas contratadas (ESATAS) e,</p> <p>b) fere o § 2 do Art. 36º do CBA.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestões acatadas:</p> <ul style="list-style-type: none">• inclusão das ESATAS no rol das empresas a que podem ser destinadas áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público (antes denominadas “essenciais”) – vide art. 5º, § 1º;• adoção do item “c” sugerido – vide art. 6º, § 6º; e• (parcialmente) alteração da redação do dispositivo que faculta às empresas de transporte aéreo a contratação de ESATAS para a prestação de serviços (e não para utilização de áreas, como estava na proposta anterior) – vide art. 8º da nova proposta de Resolução. <p>Quanto ao compartilhamento de áreas (ou à sua possibilidade), trata-se do meio de que as empresas dispõem para diminuir o poder de determinação dos preços do gestor aeroportuário. Desse modo, empresa que considerar impossível compartilhar determinadas áreas poderá optar pela utilização em exclusividade, tendo o tamanho da área limitado em função do seu <i>capacity share</i> no aeroporto.</p>	
<p>As áreas “compartilhadas” e “exclusivas” já o são por sua própria natureza. O check-in é a única area possível de compartilhar, pois os computadores permitem o uso comum e facilitam a troca dos funcionários nos balcões. Todo o restante será, por natureza, área exclusiva, salvo acordo privado entre Cias Aéreas que permita a mutua utilização de instalações e equipamentos. Por conseguinte, o inciso I deveria mencionar simplesmente os balcões de check-in.</p> <p>(parágrafo único)Na prática, uma Empresa Aérea contrata para efetuar serviços auxiliares do transporte aéreo a Empresa X, que por sua vez também é contratada por outras Empresas Aéreas.</p> <p>O texto da Resolução sugere que as várias Empresas Aéreas contratem suas respectivas Empresas de serviços auxiliares e subloquem parte de sua própria área para tal Empresa, o que não leva em conta a realidade atual, onde as Empresas de Serviços Auxiliares já tem suas próprias</p>	<p>Evaristo Oliveira (Air Canada)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>áreas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A empresa que considerar impossível compartilhar determinadas áreas poderá optar pela utilização em exclusividade, tendo o tamanho da área limitado em função do seu <i>capacity share</i> no aeroporto.</p>	
<p>§ 2º - É vedado ao administrador aeroportuário deixar de ceder às empresas de transporte aéreo e de serviços aéreos especializados áreas essenciais que sejam requisitadas, salvo se a ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil manifestar-se formalmente contra tal cessão.</p> <p>Somente à ANAC deve competir a autoridade de negar a cessão de áreas aeroportuárias para uso essencial, levando em conta as necessidades de desenvolvimento do transporte aéreo e os Planos Diretores dos aeroportos, que são aprovados pela ANAC.</p> <p>Na eventualidade de aeroportos sob administração privada, caberá ao administrador negociar com a ANAC as áreas que ele pretende preservar para uso futuro, o que deve fazer parte do termo assinado com a ANAC para abertura do aeroporto ao público.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: O § 2º do art. 6º da nova Resolução veda qualquer tipo de tratamento discriminatório por parte do administrador aeroportuário na disponibilização de áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público para utilização compartilhada. Cabe registrar que a possibilidade do uso compartilhado deve ser bem estudada pelas empresas, haja vista a assimetria de poder de determinação dos preços (dessas áreas exclusivas) em favor da administração aeroportuária.</p>	<p>Adalberto Febeliano (Azul)</p>

Artigo 5º

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 5º As empresas de transporte aéreo e de serviços aéreos especializados que utilizarem áreas aeroportuárias essenciais poderão optar pela migração:</p> <p>I - do regime de exclusividade para o regime de compartilhamento, a qualquer tempo, situação em que a área que lhes couber será incorporada ao conjunto das áreas utilizadas em regime de compartilhamento; e</p> <p>II - do regime de compartilhamento para o regime de exclusividade, conforme a disponibilidade de áreas para utilização em regime de exclusividade.</p>	
<p>Contribuições</p> <p>Após a aprovação prévia do administrador aeroportuário.</p> <p>a) condicionar a aprovação prévia da administração aeroportuária e,</p> <p>b) necessita de um melhor detalhamento, não está claro o modelo de compartilhamento (Ex: back-office não se consegue compartilhar...).</p>	<p>Colaboradores</p> <p>INFRAERO</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

ANÁLISE DA ANAC:

O mecanismo de migração a qualquer tempo da modalidade de utilização de áreas em exclusividade para a utilização compartilhada foi criado para garantir à empresa algum poder de determinação de preços frente ao gestor aeroportuário, funcionando para este como uma ameaça crível de perda de receita. Assim, condicionar tal migração à aprovação prévia do administrador do aeroporto implicaria problemas à eficácia do referido mecanismo.

Por fim, a empresa que considerar impossível compartilhar determinadas áreas poderá optar por sua utilização em exclusividade, tendo o tamanho da área a ela destinada limitado em função do seu *capacity share* no aeroporto.

Considerando-se uma loja de vendas e informações, por exemplo, de uso exclusivo da Empresa X, alugada por 2 anos (máximo, de acordo com parágrafo único do artigo 13), área esta que sofreu profundas modificações nos revestimentos, decorações, equipamentos, etc, justamente para caracterizar a “exclusividade”.

Ao final dos dois primeiros anos (final do contrato) os preços propostos pela Administração Aeroportuária foram considerados abusivos, restando à Empresa X (como único recurso na negociação), “migrar do regime de exclusividade para o regime de compartilhamento”, desta forma abandonando considerável investimento em sua área “exclusiva”. Considerando-se também que esta mesma Empresa utiliza a área na maior parte do dia, ao escolher o sistema de compartilhamento, como poderá este compartilhamento ser praticado, se não haverá espaço naquela mesma área para outra Empresa instalar-se?

Consideramos o sistema de “migração” impraticável, sujeitando as Empresas Aéreas a abusos.

Nesse sentido, como serão tratadas as áreas já utilizadas pelas Empresas Aéreas, antes da vigência da Resolução? Haverá um período (longo) para adequação?

Também no sentido de evitar abusos, haverá qualquer parâmetro econômico para orientar os aumentos de preços? Como as Empresas poderão provisionar seus custos operacionais?

ANÁLISE DA ANAC:

O mecanismo do compartilhamento pela resolução tem por objetivo reduzir o poder de mercado do gestor aeroportuário. Mesmo assim, ao negociar um contrato de concessão de uso de áreas (em exclusividade) com o gestor aeroportuário, de antemão deverá levar em consideração todos os aspectos – inclusive, a possibilidade de ter de migrar para a utilização compartilhada futuramente.

O tratamento a ser dado aos contratos celebrados antes da vigência da nova Resolução está estabelecido em seu art. 17, que preconiza respeito

Evaristo Oliveira (Air Canada)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>aos contratos vigentes e a adaptação dos demais à nova Resolução. Por fim, a empresa que considerar ser impossível compartilhar determinadas áreas poderá optar por sua utilização em exclusividade, tendo o tamanho da área a ela destinada limitado em função do seu <i>capacity share</i> no aeroporto. Cabe registrar, no entanto, que tal possibilidade deve ser bem estudada, haja vista a assimetria de poder de determinação dos preços (dessas áreas exclusivas) em favor da administração aeroportuária.</p>	
<p>Quando da aplicação de regime de compartilhamento, conforme art. 5º e incisos, sugere-se que o aludido regime apenas seja aplicável ao “check-in” ou a empresas de mesmo grupo ou participantes de mesma aliança. Áreas de compartilhamento entre concorrentes – como conceito geral - violaria o próprio princípio constitucional da livre concorrência, previsto no art. 170, IV, C.F.. É matéria que deva ser analisada casuisticamente e, sempre, por solicitação das empresas envolvidas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Os mecanismos do compartilhamento e da migração a qualquer tempo para a modalidade de uso compartilhado têm o intuito de diminuir a assimetria de poder do gestor do aeroporto, frente às empresas concessionárias, de determinar os preços específicos das áreas aeroportuárias. Desse modo, o compartilhamento deve ser encarado pelas empresas como uma importante alternativa para a redução de custos com a utilização de áreas aeroportuárias. Além disso, ao contrário do aludido na contribuição, o compartilhamento de áreas entre concorrentes constitui-se uma forma de promoção do princípio constitucional da livre concorrência, uma vez que, além de reduzir o poder de monopólio do administrador aeroportuário, reduz barreiras à entrada no mercado de áreas aeroportuárias.</p>	<p>Roberto Vera (JURCAIB)</p>

Artigo 6º

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 6º A alocação de áreas aeroportuárias essenciais exploradas em regime de compartilhamento será definida pelo administrador aeroportuário, vedados quaisquer tipos de discriminação.</p>	
<p>Contribuições</p> <p>Art. 6º A concessão de uso de áreas aeroportuárias operacionais exploradas em regime de compartilhamento será definida pelo administrador aeroportuário, vedados quaisquer tipos de discriminação. Sugerimos uma definição do termo “discriminação”.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>INFRAERO</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>ANÁLISE DA ANAC: Discriminação significa tratar empresas de maneira diferenciada sem a utilização de um critério isonômico.</p>	
<p>Artigo 6: Incluir no final do texto; “sob supervisão da ANAC e com preço de mercado”. Verificado que inúmeras empresas aéreas consolidadas, logo, com os CHETA’s vigentes, ficaram a margem de serem despejadas das suas instalações apesar de estarem cumprindo rigorosamente com todas as determinações legais, devido à especulação imobiliária aeroportuária praticada pela INFRAERO. As questões operacionais e administrativas das empresas aéreas instaladas em suas sedes e/ou bases avançadas ficaram em segundo plano, elevando a insegurança operacional das empresas que investiram e contribuíram efetivamente para o crescimento e desenvolvimento da Aviação Civil Brasileira ao longo de décadas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: No caso da utilização de áreas na modalidade de compartilhamento, o preço será estabelecido “proporcionalmente em razão do ressarcimento, sem fins lucrativos, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, nos termos de instrumentos específicos, sendo vedado o tratamento discriminatório entre as empresas usuárias das áreas compartilhadas” (art. 6, inciso II, da nova Resolução), não cabendo qualquer interferência da ANAC. Portanto, dada a objetividade do mencionado critério de rateio de custos básicos, não faz sentido (e seria prejudicial às empresas) instituir o “preço de mercado”.</p>	<p>Maurício Alberto Goldbaum (MedSUL Táxi Aéreo Ltda.)</p>
<p>áreas de compartilhamento – Para a FEDEX essa possibilidade não existe uma vez que o espaço que ocupa nos aeroportos já se apresenta pequeno para suas operações, e estão estrategicamente alocados de forma a permitir maior agilidade e otimização de pessoal lembrando que a FEDEX é a única empresa estrangeira que, no Brasil, realiza o transporte de cargas e courier nas suas aeronaves. Assim, não poderá usufruir do justo conceito sugerido pela ANAC como aplicável ao preço dessas áreas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Caso a empresa julgue ser impossível compartilhar determinado tipo de área, pode optar por sua utilização na modalidade em exclusividade. Ressalte-se, todavia, que o compartilhamento deve ser encarado pelas empresas como uma importante alternativa para a diminuição do poder de monopólio do gestor aeroportuário e, por conseguinte, para a redução de custos com a concessão de uso de áreas.</p>	<p>Fabiana Peixoto de Mello (FEDEX)</p>
<p>Inclusão de parágrafo ao artigo 6º com a seguinte redação: “Não será permitido o regime de compartilhamento na utilização de</p>	<p>SNETA</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>áreas aeroportuárias pelas empresas de serviços auxiliares aeroportuários, de serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros, de serviços de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos.”</p> <p>Não é viável a utilização de áreas compartilhadas por empresas de serviços auxiliares aeroportuários, de serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros, de serviços de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos.</p> <p>Isto porque tais serviços são realizados individualmente por cada uma das empresas, o que não comporta a realização em áreas compartilhadas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>Primeiramente, com exceção das ESATAs, nenhum tipo de empresa mencionada na contribuição está incluído no rol das possíveis “destinatárias” de áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público (antes denominadas “essenciais”) – a menos que o aeroporto não apresente ociosidade de áreas.</p> <p>Por sua vez, se uma empresa de serviços auxiliares considerar impossível compartilhar determinado tipo de área, ela poderá optar por sua utilização em exclusividade, devendo, no entanto, arcar com os maiores custos decorrentes deste tipo de utilização.</p> <p>Deve-se convir que, em aeroportos com escassez de áreas, a utilização compartilhada é uma possibilidade a ser considerada, sob pena da impossibilidade de atuação das empresas.</p>	
<p>Parágrafo único. Qualquer empresa aérea ou de serviços aéreos que se julgue discriminada na alocação de áreas aeroportuárias essenciais deverá recorrer à Superintendência de Infra-Estrutura da ANAC, que julgará o caso em 30 (trinta) dias, prorrogáveis uma única vez por outros 30 (trinta) dias.</p> <p>Na prática abundam os casos de discriminação contra algumas empresas na alocação de áreas aeroportuárias essenciais. O dispositivo determina quem deverá julgar os casos onde haja essa suspeita, estabelecendo que a questão seja resolvida em não mais do que 60 dias.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>O art. 8º, inciso XX da Lei nº 11.182, de 2005, já prevê a possibilidade de composição de interesses na hipótese de controvérsias. Nos casos em que as práticas possam ser danosas à competição, deve-se recorrer ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC).</p>	<p>Adalberto Febeliano (Azul)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Forma como se encontra na Resolução</p>	
<p>Art. 7º A alocação, para cada empresa, em regime de exclusividade, das áreas especificadas nos incisos I e II do art. 3º estará limitada, em relação ao total de cada área disponível, à proporção verificada entre a quantidade de assentos por ela ofertados em vôos no aeroporto e a quantidade total nele ofertada pelo conjunto de empresas nos últimos 12 (doze) meses.</p>	
<p>Contribuições</p> <p>Art. 7º A alocação, para cada empresa, de transporte aéreo regular, em regime de exclusividade,</p> <p>O critério baseado em movimentação de aeronaves não se aplica aos diversos segmentos da aviação geral, valido somente ao transporte aéreo regular.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: As áreas a que se aplica o critério questionado são utilizadas somente por empresas de transporte aéreo regular. Portanto, é desnecessária a inserção do trecho sugerido.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>Guilherme Cunha (Aeromot Aeronaves e Motores S/A); ABAG; Chamone Nacife (Chamone Aviação); Fernando Moraes (Algar Aviation); SNETA; Abrão Berberian (Quick Manutenção); Alessandra Abrão (Voar Aviação); Antônio Castro (Helimed, ABRAA, ETA); Paulo Carvalho Globo Aviação); Apostole Chryssafidis (ABETAR); Marcio Fonseca (Aero Star); Álvaro (Abaeté); Donizete Alves (Goiás Manutenção); Dílson Filho (Uirapuru Taxi Aéreo); Ângelo Bonani (JAD Taxi Aéreo); Licurgo Filho (aliança Aviação); Eduardo Lanza (Wanair Manutenção); Fabio Pessoa (CETAM Aero); Francisco Piqueras (Gaplan Aeronáutica)</p>
<p>O critério de assentos ofertados x quantidade total de assentos ofertados</p>	<p>INFRAERO</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>nos últimos 12 meses não nos parece atender as reais necessidades operacionais para uma distribuição balanceada de áreas. Existe um critério atualmente utilizado pela INFRAERO o qual destacamos a seguir alguns fatores:</p> <ul style="list-style-type: none">a) a proporcionalidade entre a demanda x capacidade do TPS;b) percentual médio da demanda de cada Empresa Aérea, em relação à demanda total de passageiros embarcados (período a ser definido em função da atividade). Não considerar os passageiros em conexão;c) no caso de check-in observar metodologia para situações que envolvam posições exclusivas (dedicadas), posições compartilhadas, considerando as diferenças nos procedimentos adotados para atendimento de passageiros (ex. domésticos e internacionais);d) para novas empresas (entrantes) utiliza-se a demanda calculada pela oferta de vôos/assentos e o aproveitamento médio da indústria no período apurado, divulgado pela ANAC;e) é necessário definir limitadores/requisitos legais quando da comprovação da não utilização (ociosidade) das áreas concedidas, visando sua imediata devolução a administração do aeroporto. <p>ANÁLISE DA ANAC: O critério estabelecido na Resolução equivale ao item “b” da contribuição. Trata-se de uma medida de <i>capacity share</i> (participação no mercado) de cada empresa aérea no aeroporto. Mais do que atender às reais necessidades operacionais para uma distribuição balanceada de áreas, seu principal intuito é evitar que uma só empresa detenha grande quantidade de área no aeroporto, impedindo o ingresso de potenciais entrantes.</p>	
<p>Acrescentar parágrafo único: “É garantida, para cada empresa, a alocação de área suficiente, definida pela administração aeroportuária, para o desempenho de suas atividades essenciais.” Em razão da própria classificação da área como essencial, é natural que cada empresa autorizada a operar em um Aeroporto disponha de área suficiente para o seu desempenho. Incluir seguinte texto, após término do parágrafo: ...últimos 12 (doze) meses, sendo garantida à empresa uma área mínima razoável para que seja possível a operação de seus vôos com conforto e segurança. Garantir que cada empresa tenha a possibilidade de poder montar uma estrutura mínima de atendimento.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A garantia de uma “área suficiente” mostra-se impraticável por tratar-se de um critério subjetivo, pois o conceito de área suficiente varia de empresa para empresa. Desse modo, a Resolução adota o critério objetivo e factível do <i>capacity share</i> (participação de cada empresa no mercado), que</p>	<p>Isabelle Briem (Air France e KLM)</p> <p>Jairo Ribeiro (South African)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>presume que a área necessária para a empresa é diretamente relacionada ao seu nível de utilização do aeroporto. Ademais, é importante registrar que o referido critério tem como principal objetivo evitar que poucas empresas detenham grande quantidade de áreas, impedindo o ingresso de potenciais entrantes.</p>	
<p>Sugerimos que seja determinado uma área mínima para cada companhia aérea de modo que cada uma tenha direito ao seu "back office" e espaço para check-in. É inevitável que cada companhia aérea disponha de áreas mínimas para poder realizar as suas operações nos aeroportos e conseqüentemente melhor atender os seus passageiros. Esta área mínima deve ser composta de um "back office" e espaço para check-in. De acordo com o exposto no artigo 7 uma empresa pode ficar sem uma área exclusiva caso não oferte uma certa quantidade de assentos em determinado aeroporto.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A garantia de uma “área suficiente” mostra-se impraticável pelos seguintes motivos: (i) trata-se de um critério subjetivo, pois o conceito de área suficiente varia de empresa para empresa; e (ii) em aeroportos que operam no limite de sua capacidade, possivelmente haverá escassez de áreas, as quais estarão aquém do que as empresas consideram suficiente. Desse modo, a Resolução adota o critério objetivo e factível do <i>capacity share</i> (participação de cada empresa no mercado), que presume que a área necessária para a empresa é diretamente relacionada ao seu nível de utilização do aeroporto. Além disso, ressalte-se que o referido critério visa evitar que poucas empresas detenham grande quantidade de áreas no aeroporto, impedindo o ingresso de potenciais entrantes.</p>	Andrés Lorenzetti (Ibéria)
<p>sugere-se que seja revisto o critério apontado na redação ora analisada, para que não haja prejuízo da expansão das operações. O critério adotado na redação dos dispositivos implicaria dificuldade técnica e espacial para a implementação de novas rotas, que teriam que aguardar um ano para redistribuição das áreas ocupadas nos aeroportos para assumir esses espaços extremamente necessários à execução do serviço de transporte aéreo.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: À medida que a empresa for expandindo suas operações, ela vai aumentando sua participação no mercado do aeroporto e, por conseguinte, aumentando a quantidade de áreas a que tem direito de utilizar em exclusividade.</p>	Roberto Vera (JURCAIB)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Art. 12. A alocação, para cada empresa aérea, das áreas especificadas nos incisos I, II, III e IV, do art. 6º estará limitada, em relação ao total de cada área disponível, à proporção verificada entre a quantidade de passageiros por ela processado em vôos no aeroporto e a quantidade total nele demandado pelo conjunto de empresas nos últimos 03 (três) meses.</p> <p>Parágrafo único - A alocação, para cada empresa aérea, das áreas especificadas nos incisos VII e VIII do art. 6º estará limitada, em relação ao total de cada área disponível, à proporção verificada entre a quantidade de carga aérea por ela processado em vôos no aeroporto e a quantidade total nele demandado pelo conjunto de empresas nos últimos 12 (doze) meses.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão parcialmente acatada: o período inicialmente de 12 meses estabelecido para aferição do <i>capacity share</i> das empresas foi reduzido, porém para seis em vez dos doze meses sugeridos. O período de um semestre mostra-se mais condizente com o planejamento de malha das empresas aéreas e, por conseguinte, mais apropriado para dimensionar o limite máximo de áreas a que cada companhia terá direito de utilizar em exclusividade no aeroporto.</p> <p>Com respeito ao parágrafo único proposto, quanto ao serviço de carga e descarga de aeronaves, considera-se que o critério baseado no movimento de aeronaves expressa o nível de utilização da infraestrutura aeroportuária pela empresa. Ademais, a carga manuseada não se restringe a carga aérea somente, podendo englobar também as bagagens dos passageiros.</p> <p>Por fim, o inciso VII sugerido refere-se a área não pertencente ao rol das áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público, conforme resposta deste relatório à última contribuição para o art. 3º.</p>	<p>José Mollo (SNEA)</p>
--	--------------------------

Artigo 8º

<p>Forma como se encontra na Resolução</p>	
<p>Art. 8º A alocação, para cada empresa, em regime de exclusividade, das áreas especificadas nos incisos III, IV, V, VI, VII, VIII e IX do art. 3º estará limitada, em relação ao total de cada área disponível, à proporção verificada entre a respectiva movimentação de aeronaves no aeroporto e a movimentação total de aeronaves nele observada nos últimos 12 (doze) meses.</p>	
<p>Contribuições</p> <p>Art. 8º A alocação, para cada empresa, de transporte aéreo regular, em regime de exclusividade... O critério baseado em movimentação de aeronaves não se aplica aos diversos segmentos da aviação geral, valido somente ao transporte</p>	<p>Colaboradores</p> <p>Guilherme Cunha (Aeromot Aeronaves e Motores S/A); ABAG; Chamone</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>aéreo regular.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A contribuição não expõe os motivos para se considerar o critério de movimentação de aeronaves não aplicável às empresas de aviação geral. Esse critério parte da premissa de que a área necessária para a empresa é diretamente relacionada ao seu nível de operação no aeroporto e, principalmente, visa evitar excesso concentração de áreas destinadas a poucas empresas – normalmente as maiores, que possuem maior disponibilidade a pagar por áreas exclusivas.</p>	<p>Nacife (Chamone Aviação); Fernando Moraes (Algar Aviation); Abrão Berberian (Quick Manutenção); Alessandra Abrão (Voar Aviação); Antônio Castro (Helimed, ABRAA, ETA); Paulo Carvalho (Globo Aviação); Apostole Chryssafidis (ABETAR); Marcio Fonseca (Aero Star); Álvaro (Abaeté); Donizete Alves (Goiás Manutenção); Dílson Filho (Uirapuru Taxi Aéreo); Ângelo Bonani (JAD Taxi Aéreo); Licurgo Filho (aliança Aviação); Eduardo Lanza (Wanair Manutenção); Fabio Pessoa (CETAM Aero); Francisco Piqueras (Gaplan Aeronáutica)</p>
<p>Critério incompleto, pois não leva em conta a diferença de capacidade entre aeronaves puro-cargueiro, por exemplo, haja vista que pode ocorrer que uma empresa tenha uma significativa movimentação de carga, mas não tenha um número expressivo de vôos, o que a fará ter área menor que uma que tenha as características inversas O critério utilizando apenas a movimentação de aeronaves no aeroporto x movimentação total de aeronaves nos últimos 12 meses não nos parece atender as reais necessidades operacionais para uma distribuição balanceada de áreas. Para tanto, sugerimos para análise dessa Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, que sejam considerados, também, os seguintes aspectos: a) considerar o percentual médio do volume de carga processada por cada Empresa Aérea, em relação ao volume total de carga processada no aeroporto (período de apuração a ser definido);</p>	<p>INFRAERO</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>b) caso a empresa já possua área com a mesma destinação; c) considerar a destinação da área ou da edificação em função do porte das aeronaves; d) considerar a área com atividade similar em outros aeroportos e, e) para definição de área destinada a estacionamento de equipamento de rampa, considerar como parâmetro, o número mínimo de equipamentos necessários para atendimento ao modelo de aeronave.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: As áreas a que o dispositivo discutido faz alusão destinam-se a atividades relativas às aeronaves – carga e descarga, abrigo, manutenção etc. Desse modo, o critério ideal para medir quanto cada empresa deve fazer jus a esses tipos de áreas deve ser a quantidade de aeronaves que operam no aeroporto – sob o princípio de que, quanto maior essa quantidade, maior deve ser a área a ela destinada. Vale lembrar que em aeroportos que apresentem áreas disponíveis ou ociosas, tal critério é dispensado.</p>	
<p>Inclusão de artigo específico ou parágrafo ao artigo 8º com seguinte texto: “A alocação, para cada empresa de serviços de transporte aéreo não-regular (táxi-aéreo), de serviços auxiliares aeroportuários, de serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros, de serviços de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos, em regime de exclusividade, das áreas especificadas nos incisos III, IV, V, VI, VII, VIII e IX do art. 3º, deverá obedecer aos seguintes critérios, na ordem abaixo:</p> <p>I – número de empregados da empresa que esteja instalada ou pretenda se instalar na área pleiteada, dentre as especificadas nos incisos III, IV, V, VI, VII, VIII e IX do art. 3º; II – maior número de áreas aeroportuárias ocupadas em outros aeroportos brasileiros pela empresa que esteja instalada ou pretenda se instalar na área pleiteada, dentre as especificadas nos incisos III, IV, V, VI, VII, VIII e IX do art. 3º; III – maior tempo de ocupação de áreas aeroportuárias em outros aeroportos brasileiros pela empresa que esteja instalada ou pretenda se instalar na área pleiteada, dentre as especificadas nos incisos III, IV, V, VI, VII, VIII e IX do art. 3º; IV – maior número de aeronaves que tenham serviços sejam prestados pela empresa que esteja instalada ou pretenda se instalar na área pleiteada, dentre as especificadas nos incisos III, IV, V, VI, VII, VIII e IX do art. 3º; e V – maior número de homologações pelas autoridades aeronáuticas pela empresa que esteja instalada ou pretenda se instalar na área pleiteada, dentre as especificadas nos incisos III, IV, V, VI, VII, VIII e IX do art. 3º.</p>	<p>Margherita Coelho Toledo (Líder)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Os critérios de alocação de áreas aeroportuárias para empresas de transporte aéreo não-regular (táxi aéreo), serviços auxiliares aeroportuários, de serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros, de serviços de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos devem privilegiar a eficiência da infra-estrutura aeroportuária. Os critérios acima visam fomentar a excelência das atividades prestadas nas áreas aeroportuárias, bem como aprimorar os serviços prestados aos usuários da infra-estrutura aeroportuária.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: As áreas a que o dispositivo discutido faz alusão destinam-se a atividades relativas às aeronaves – carga e descarga, abrigo, manutenção etc. Desse modo, o critério ideal para medir quanto cada empresa deve fazer jus a esses tipos de áreas deve ser a quantidade de aeronaves que operam no aeroporto – sob o princípio de que, quanto maior essa quantidade, maior deve ser a área a ela destinada. Vale lembrar que em aeroportos que apresentem áreas disponíveis ou ociosas, tal critério é dispensado.</p>	
<p>Parágrafo único. Fica garantido a cada empresa o espaço mínimo de m², em regime de exclusividade, em relação à área especificada no inciso IX do art. 3º. Em contrapartida, não haverá alocação superior a m², em relação à área especificada no inciso IX do art. 3º., exceto se houver espaços disponíveis no aeroporto.</p> <p>O art. 8º. da Resolução sugerida, menciona que os espaços destinados aos serviços descritos nos incisos III a IX do art. 3º., serão alocados, em regime de exclusividade, às companhias aéreas, observada a proporção entre o número de aeronaves movimentadas no aeroporto e o total nele observado, nos últimos doze meses.</p> <p>É passível de dedução a inclusão das áreas de “back office” no inciso IX.</p> <p>Considerando-se que essas áreas deverão ser proporcionais à participação de cada companhia aérea no total da movimentação do aeroporto, é possível que muitas empresas terão o seu espaço de “back office” reduzido, após a realização do cálculo sugerido no art. 8º., especialmente nos aeroportos saturados.</p> <p>O “back office” é, de fato, essencial ao funcionamento da companhia aérea no aeroporto. Ao mesmo tempo, é impossível compartilhar esse espaço com outras empresas, por razões óbvias.</p> <p>A fórmula do art. 8º. poderá resultar em espaços mais amplos do que o necessário para algumas empresas e extremamente reduzidos para outras.</p> <p>Algumas companhias utilizam esses espaços (back office) para controle de bilhetes e outros serviços que não precisariam ocorrer,</p>	<p>Eliana Astrauskas (Azenha e Astrauskas Advogados Associados)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>necessariamente, na área de aeroporto. Portanto, inexisteriam prejuízos se essas empresas sofressem uma redução de sua área, de forma que ainda lhes fosse possível operar com eficiência nos aeroportos, apenas transferindo para outras localidades os serviços que não precisam ser ali executados.</p> <p>Portanto, sugere-se a especificação de área mínima e máxima, para o chamado “back office”.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A garantia de uma “área suficiente” mostra-se impraticável pelos seguintes motivos:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) trata-se de um critério subjetivo, pois o conceito de área suficiente varia de empresa para empresa; e(ii) em aeroportos que operam no limite de sua capacidade, possivelmente haverá escassez de áreas, as quais estarão aquém do que as empresas consideram suficiente. <p>Desse modo, a Resolução adota o critério objetivo e factível do <i>capacity share</i> (participação de cada empresa no mercado), que presume que a área necessária para a empresa é diretamente relacionada ao seu nível de utilização do aeroporto.</p> <p>Além disso, ressalte-se que o referido critério tem como principal objetivo evitar que poucas empresas detenham grande quantidade de áreas, impedindo o ingresso de potenciais entrantes.</p>	
<p>Inclusão do texto grifado no artigo 8º: “A alocação, para cada empresa de transporte aéreo não regular (táxi aéreo), empresas de serviços auxiliares aeroportuários próprios e para terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros, de serviços de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e de serviços de manutenção de aeronaves em regime de exclusividade das áreas especificadas nos incisos III, IV, V, VI, VII, VIII e IX do art. 3º, deverá obedecer aos critérios a seguir, em ordem de prioridade:</p> <ul style="list-style-type: none">Empresas de transporte aéreo regularEmpresas de transporte aéreo não-regular e táxi aéreoEmpresas auxiliares de transporte aéreoEmpresas de manutenção aeronáuticaEmpresas de fornecimento de combustíveis e lubrificantes <p>Os critérios de alocação de áreas aeroportuárias estabelecidos no artigo 7º são pertinentes exclusivamente às empresas de transporte aéreo regular, não alcançando as empresas de transporte aéreo não-regular (táxi aéreo), de serviços auxiliares aeroportuários para aeronaves próprias e de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros, de serviços de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos. Tais critérios devem privilegiar a eficiência da infraestrutura aeroportuária.</p>	SNETA



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>ANÁLISE DA ANAC: A contribuição não expõe os motivos pelos quais o critério de movimentação de aeronaves é considerado não aplicável às empresas de transporte aéreo não regular e táxi aéreo. Cabe salientar que esse critério parte da premissa de que a área necessária para a empresa é diretamente relacionada ao seu nível de operação no aeroporto, ao mesmo tempo em que visa evitar o excesso de concentração de áreas nas mãos de poucas companhias.</p>	
<p>Acrescentar parágrafo único: “É garantida, para cada empresa, a alocação de área suficiente, definida pela administração aeroportuária, para o desempenho de suas atividades essenciais.” Em razão da própria classificação da área como essencial, é natural que cada empresa autorizada a operar em um Aeroporto disponha de área suficiente para o seu desempenho. Incluir seguinte texto, após término do parágrafo: ...últimos 12 (doze) meses, sendo garantida à empresa uma área mínima razoável para que seja possível a operação de seus vôos com conforto e segurança. Garantir que cada empresa tenha a possibilidade de poder montar uma estrutura mínima de atendimento.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A garantia de uma “área suficiente” mostra-se impraticável pelos seguintes motivos: (i) trata-se de um critério subjetivo, pois o conceito de área suficiente varia de empresa para empresa; e (ii) em aeroportos que operam no limite de sua capacidade, possivelmente haverá escassez de áreas, as quais estarão aquém do que as empresas consideram suficiente. Desse modo, a Resolução adota o critério objetivo e factível do <i>capacity share</i> (participação de cada empresa no mercado), que presume que a área necessária para a empresa é diretamente relacionada ao seu nível de utilização do aeroporto. Ademais, é importante registrar que o referido critério tem como principal objetivo evitar que poucas empresas detenham grande quantidade de áreas, impedindo o ingresso de potenciais entrantes.</p>	<p>Isabelle Briem (Air France e KLM)</p> <p>Jairo Ribeiro (South African)</p>
<p>§ 1º. Nos casos das áreas especificadas no inciso VI do art. 3º, a alocação será limitada, em relação ao total de cada área disponível, à proporção verificada entre ao respectivo volume de vendas e número de funcionários ativos, observados nos últimos 12 (doze) meses. § 2º. O disposto neste artigo não se aplica nos contratos de utilização de áreas aeroportuárias essenciais vigentes e posteriores renovações. De fato, o caput do art. 8º não se aplica aos serviços de natureza de</p>	<p>Cristina Camara (VEM Manutenção)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>manutenção de aeronave uma vez que não há que se falar em movimentação de aeronaves no aeroporto.</p> <p>Assim, nos casos de empresas de manutenção de aeronaves a proporção mais adequada seria em relação ao volume de vendas e número de funcionários ativos.</p> <p>No mesmo sentido, faz-se necessária a inclusão do § 2º. supra como forma de resguardar os contratos vigentes, principalmente no que se refere à preservação do exercício das atividades das empresas contratadas e dos investimentos feitos nas áreas atualmente ocupadas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>As áreas a que o dispositivo discutido faz alusão destinam-se a atividades relativas às aeronaves. Desse modo, o critério ideal para medir quanto cada empresa deve fazer jus a esses tipos de áreas deve ser a quantidade de aeronaves que operam no aeroporto – sob o princípio de que, quanto maior essa quantidade, maior deve ser a área a ela destinada.</p> <p>Vale lembrar que em aeroportos que apresentem áreas disponíveis ou ociosas, tal critério é dispensado. Áreas específicas para manutenção de aeronaves, pela Resolução, não serão permitidas em aeroportos que operam no limite de sua capacidade, aos quais se aplica o critério em discussão. Já com respeito à aplicabilidade da nova regra aos contratos vigentes, deve-se observar o que estabelece o art. 17 da nova Resolução.</p>	
<p>sugere-se que seja revisto o critério apontado na redação ora analisada, para que não haja prejuízo da expansão das operações. (vide justificativa do art. 7)</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>À medida que a empresa for expandindo suas operações, ela vai aumentando sua participação no mercado do aeroporto e, por conseguinte, aumentando a quantidade de áreas a que tem direito de utilizar em exclusividade.</p>	Roberto Vera (JURCAIB)
<p>Art. 13. A alocação, para cada empresa aérea, das áreas especificadas nos incisos X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XIX e XX do art. 6º estará limitada, em relação ao total de cada área disponível, à proporção verificada entre a respectiva movimentação de aeronaves no aeroporto e a movimentação total de aeronaves nele observada nos últimos 12 (doze) meses.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>Todos os incisos mencionados na contribuição, exceto o XIV, referem-se a áreas consideradas não essenciais (ou, nos termos da nova minuta, áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público) – vide resposta à última contribuição para o art. 3º.</p> <p>Quanto ao inciso XIV sugerido, a sugestão analisada não propõe</p>	José Mollo (SNEA)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

alteração ao que é disposto pela Resolução.

Artigo 9º

Forma como se encontra na Resolução

Art. 9º Verificada capacidade ociosa em quaisquer das áreas de que trata o art. 3º, fica a administração aeroportuária dispensada, relativamente a essas, da observância das condições estabelecidas nos arts. 7º e 8º.

Contribuições

Definir o conceito de ociosidade.

ANÁLISE DA ANAC:

Áreas ociosas são as disponíveis, mas não utilizadas por falta de demanda por parte das potenciais empresas a que se destinariam.

Colaboradores

INFRAERO

Inclusão de texto

[e eventual artigo (caso tal disposição não esteja em parágrafo do art. 8º) que disponha acerca das condições de alocação de áreas aeroportuárias para empresas de serviços auxiliares aeroportuários, de serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros, de serviços de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos]

Inclusão, na exceção à observância dos critérios de alocação de áreas aeroportuárias no que diz respeito às áreas destinadas às empresas de serviços auxiliares aeroportuários, de serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros, de serviços de fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos, deve privilegiar a eficiência da infra-estrutura aeroportuária.

ANÁLISE DA ANAC:

As atividades desenvolvidas nas áreas em discussão costumam ser desempenhadas pelas ESATAs, mediante contrato destas com as empresas de transporte aéreo. Desse modo, é esperado que, para as empresas de serviços auxiliares, isso não seja problema.

Por sua vez, as demais empresas deverão utilizar as áreas destinadas à exploração comercial – a menos que o aeroporto apresente ociosidade de áreas –, de sorte que o critério de *capacity share* não se aplicável.

Margherita Coelho Toledo (Líder)

Art. 14. Verificada capacidade ociosa do aeroporto em quaisquer das áreas de que trata o art. 6º, fica a administração aeroportuária dispensada, relativamente a essas, da observância das condições estabelecidas nos arts. 12 e 13.

Parágrafo Único – Às demais atividades especificadas no art. 6º e não

José Mollo (SNEA)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

tratadas nos arts. 12 e 13 não são aplicadas as regras e condições de alocação de áreas.

ANÁLISE DA ANAC:

Se as áreas referidas pela contribuição acima são essenciais, algum critério de limitação de destinação a empresa aérea deve se aplicar a elas, sob pena de alta concentração alocada para alguma(s) empresa(s) específica(s) e/ou falta de disponibilidade para outras companhias, inviabilizando a operação destas no aeroporto.

Por fim, dentre os incisos abordados na contribuição, apenas o XV faz alusão a área de fato considerada essencial pela proposta de Resolução – vide resposta à última contribuição para o artigo 3º.

Artigo 10

Forma como se encontra na Resolução

Art. 10. Em aeroportos que utilizam mais de 90% de sua capacidade de pista ou de pátio nos dias úteis, são vedadas:

- I - a implementação ou utilização de hangares para fins específicos de manutenção; e
- II - a operação de empresas de serviços aéreos especializados.

Contribuições

I - a implementação de novos hangares para fins específicos de manutenção

II - a operação de novas empresas de serviços aéreos especializados
A manutenção dos já instalados hangares para fins específicos de manutenção e das já operantes empresas de serviços aéreos especializados não prejudica as operações nas referidas áreas aeroportuárias. Pelo contrário, a permanência de tais atividades nas mencionadas áreas aeroportuárias garante a possibilidade de prestação de tais serviços aos usuários da infra-estrutura aeroportuária.

A vedação, para o bem da manutenção e aprimoramento da infra-estrutura aeroportuária, da implementação ou utilização de hangares para fins específicos de manutenção e da operação de empresas de serviços aéreos especializados há de alcançar somente os novos entrantes na área aeroportuária densamente ocupada.

ANÁLISE DA ANAC:

Espera-se, com o dispositivo em tela, uma maior eficiência na alocação das áreas aeroportuárias num contexto de escassez, levando-se em conta o custo de oportunidade de cada área.

A vedação tão somente a novas empresas não garante uma alocação mais eficiente.

Colaboradores

Guilherme Cunha (Aeromot Aeronaves e Motores S/A); ABAG; Chamone Nacife (Chamone Aviação); Fernando Moraes (Algar Aviation); SNETA; Luiz Vilella (SETE); Abrão Berberian (Quick Manutenção); Alessandra Abrão (Voar Aviação); Antônio Castro (Helimed, ABRAA, ETA); Paulo Carvalho (Globo Aviação); Apostole Chrissyafidis (ABETAR); Marcio Fonseca (Aero Star); Álvaro (Abaeté); Donizete Alves



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

	<p>(Goiás Manutenção); Dílson Filho (Uirapuru Taxi Aéreo); Ângelo Bonani (JAD Taxi Aéreo); Licurgo Filho (aliança Aviação); Eduardo Lanza (Wanair Manutenção); Fabio Pessoa (CETAM Aero); Francisco Piqueras (Gaplan Aeronáutica)</p>
<p>a) veda novas instalações de manutenção e serviços aéreos especializados, em função do esgotamento da capacidade operacional do aeroporto;</p> <p>b) não deveriam ser misturados os aspectos de Capacidade de pista com os de pátio;</p> <p>c) deveriam ser mais bem definidos os critérios de Capacidade (diária, horária, etc.);</p> <p>d) este limitador também deveria ser aplicado às atividades de abrigo de aeronaves e,</p> <p>e) no futuro entendemos que o PDA (Plano de Desenvolvimento Aeroportuário) aprovado pela ANAC, poderá sofrer alterações, inclusive, por sugestão e critérios da própria ANAC.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A intenção do dispositivo em discussão é possibilitar a alocação mais eficiente possível das áreas aeroportuárias escassas. Tais atividades podem se desenvolver em aeroportos com maior disponibilidade de áreas.</p>	<p>INFRAERO</p>
<p>Artigo 10: Exclusão do item II – “a operação de empresas de serviços aéreos especializados”. (vide justificativa no Artigo 6º)</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Espera-se, com o dispositivo em tela, uma maior eficiência na alocação das áreas aeroportuárias num contexto de escassez, levando-se em conta o custo de oportunidade de cada área.</p>	<p>Maurício Alberto Goldbaum (MedSUL Táxi Aéreo Ltda.)</p>

Artigo 11

Forma como se encontra na Resolução

Art. 11. O valor de utilização de áreas essenciais em regime de compartilhamento será definido, proporcionalmente, em razão das despesas referentes aos serviços de fornecimento de água e



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, mediante acordo entre os contratantes.	
<p>Contribuições</p> <p>Art. 11. O valor de utilização de áreas operacionais essenciais e de apoio operacional, além do rateio das despesas, considerará o seu dimensionamento, o período da sua operação em regime de compartilhamento. Independentemente do ressarcimento do rateio, também deverá ser cobrada a utilização da área proporcionalmente em relação ao parâmetro definido e negociado entre as partes (tempo X área X processamento pax carga...)</p> <p>a) este critério restringe o valor das áreas compartilhadas a somente o ressarcimento do custo operacional;</p> <p>b) o critério utilizado valoriza a questão do rateio da utilização dos serviços em detrimento do próprio valor da área;</p> <p>c) o valor da utilização dos serviços não é parâmetro adequado para valorar a utilização das áreas (a concessão da área) e,</p> <p>d) seria como oferecer “de graça” o aluguel de um apartamento, cobrando apenas o condomínio e despesas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>Há de se ressaltar que a nova Resolução acaba com o tabelamento de preços das áreas aeroportuárias. Todavia, considerando o aeroporto como uma <i>essential facility</i>, procurou-se uma forma de diminuir o poder de determinação dos preços exercido pelo gestor aeroportuário frente às empresas. Desse modo, o mecanismo da utilização compartilhada a preço de custo atende a esse fim: reduzir a referida assimetria do poder.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>INFRAERO</p>

Artigo 12

Forma como se encontra na Resolução	
Art. 12. O valor da utilização de áreas essenciais em regime de exclusividade deve ser livremente pactuado entre a administração aeroportuária e as empresas.	
<p>Contribuições</p> <p>Art. 12º O valor da utilização de áreas essenciais em regime de exclusividade deve ser calculado com base no valor de utilização de 1 m2 (um metro quadrado) de determinada área, em intervalos (bandas) de preços em função da categoria do aeroporto e da classificação das áreas quanto à localização, observando-se os reajustes nos valores praticados, em cada aeroporto, conforme INPC/IBGE.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>Guilherme Cunha (Aeromot Aeronaves e Motores S/A); ABAG; Chamone Nacife (Chamone Aviação); Fernando Moraes (Algar</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>O valor pela utilização de áreas aeroportuárias deverá ser previamente estabelecido, para evitar que tal valor seja arbitrado ao talante do administrador do aeroporto, em franco prejuízo à isonomia entre as empresas, já que empresas maiores terão maiores recursos para pagar mais pelas áreas aeroportuárias, ao passo que empresas menores serão alijadas da infra-estrutura aeroportuária.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A competência de estabelecer os preços específicos das áreas aeroportuárias, conforme dispõe o art. 2º da Lei nº 6.009, de 1973, é da administração do aeroporto, não cabendo à ANAC fazê-lo por meio de tabelamento de preços. Todavia, deve-se cuidar para que o gestor do aeroporto não abuse de seu poder nesse mercado. Para tanto, é criado na nova Resolução o mecanismo da utilização compartilhada, que reduz a assimetria do poder de preços do gestor aeroportuário frente às empresas concessionárias quando da negociação das áreas – funcionando como uma ameaça crível de perda de receita para o primeiro. Diante do exposto, percebe-se a importância da utilização compartilhada, por tender a evitar que o monopolista do mercado em tela abuse de seu poder econômico. Desse modo, o estabelecimento prévio de preços, conforme sugerido na contribuição, não se faz necessário.</p>	<p>Aviation); Antonio Castro (Helimed); Abrão Berberian (Quick Manutenção); Alessandra Abrão (Voar Aviação); Antônio Castro (Helimed, ABRAA, ETA); Paulo Carvalho Globo Aviação); Apostole Chryssafidis (ABETAR); Marcio Fonseca (Aero Star); Álvaro (Abaeté); Donizete Alves (Goiás Manutenção); Dílson Filho (Uirapuru Taxi Aéreo); Ângelo Bonani (JAD Taxi Aéreo); Licurgo Filho (aliança Aviação); Eduardo Lanza (Wanair Manutenção); Fabio Pessoa (CETAM Aero); Francisco Piqueras (Gaplan Aeronáutica)</p>
<p>Art. 12. O valor da utilização de áreas essenciais e de apoio operacional em regime de exclusividade deve ser livremente pactuado entre a administração aeroportuária e as empresas. Observar alterações propostas no Art. 3º.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A nova Resolução propõe, entre outras coisas, simplificar a alocação das áreas aeroportuárias, concedendo maior flexibilidade ao gestor aeroportuário. Nesse sentido, com relação à Portaria nº 774/GM2, de 1997, a nova Resolução diminui o rol de áreas reguladas, deixando de emitir regras de alocação das antigas áreas operacionais acessórias. Com a proposta em discussão, pretende-se direcionar o foco apenas para as atividades mais relevantes à operação de aeronaves e ao transporte de passageiros e cargas nos aeroportos. Contudo, deve-se ressaltar que, caso julgue a existência dessas áreas essencial para o desenvolvimento do aeroporto, o gestor aeroportuário</p>	<p>INFRAERO</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>(pela proposta de nova Resolução) tem toda a liberdade de diminuir voluntariamente seus preços, incentivando as empresas a ocupá-las.</p>	
<p>Artigo 12: Incluir no final do texto; “com preços de mercado, dando preferência as empresas já instaladas”. (vide justificativa no Artigo 6º)</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A sugestão apresenta dois problemas: a subjetividade do conceito de “preços de mercado” e a criação de potenciais barreiras à entrada. O mercado de áreas aeroportuárias é caracterizado pelo monopólio exercido pelo gestor do aeroporto, de modo que se torna difícil arbitrar um valor para o “preço de mercado” – que, idealmente, deveria ser o preço de equilíbrio caso o mercado apresentasse a estrutura de concorrência perfeita. Assim, demonstra-se ser mais conveniente a criação de um mecanismo que permita a diminuição do poder de monopólio gozado pelo gestor do aeroporto, qual seja: a possibilidade de utilização compartilhada de áreas, que passam a ser remuneradas pelo rateio simples de custos básicos. Quanto ao segundo problema mencionado, privilegiar as empresas já instaladas frente às possíveis entrantes, além de não isonômico, acarretaria a criação de barreiras à entrada destas em aeroportos com áreas escassas, ferindo o princípio da livre concorrência e podendo gerar uma alocação ineficiente das referidas áreas.</p>	<p>Maurício Alberto Goldbaum (MedSUL Táxi Aéreo Ltda.)</p>
<p>áreas de exclusividade – pelas razões acima, a FEDEX requer a essa Agência que estabeleça critérios de valor máximo para as áreas de exclusividade, vez que opera nos aeroportos de maior demanda. Importante salientar que a FEDEX ocupa as suas áreas há mais de 16 anos, concentrando o seu hub no aeroporto internacional de Viracopos, Campinas onde, inclusive, já fez muitas benfeitorias. Assim, a “livre negociação” com a Infraero pode apresentar-se de forma leonina já que a FEDEX não tem como mudar-se para aeroportos de menor porte e ferindo, assim, o princípio constitucional da livre iniciativa.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A nova Resolução se propõe a acabar com o tabelamento de preços específicos, de modo a se adequar ao que dispõe o art. 2º da Lei nº 6.009, de 1973. As empresas que não se dispuserem ou não se interessarem em arcar com os custos das áreas utilizadas em exclusividade poderão optar pelo uso compartilhado, o que pode ser usado para conduzir a administração do aeroporto a reduzir os preços específicos cobrados. Quanto às benfeitorias já realizadas, o art. 15 da nova Resolução estabelece regras para sua amortização. Por fim, cabe salientar que o gestor aeroportuário também não possui incentivos a aumentar demasiadamente os preços específicos, sob pena de ter a operação do aeroporto prejudicada por conta da possível saída</p>	<p>Fabiana Peixoto de Mello (FEDEX)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>das empresas que lá operam.</p>	
<p>Art. 12 – O valor da utilização de áreas essenciais, em regime de exclusividade, será definido, proporcionalmente, em razão das despesas referentes aos serviços de fornecimentos de água e energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, mediante acordo entre os contratantes.</p> <p>Parágrafo Único. Os reajustes dos valores, por ocasião da renovação do contrato, deverão observar o índice, ou outro que venha a substituí-lo.</p> <p>De acordo com o art. 8º., inciso XXV, da Lei 11.182/2005, cabe à ANAC , estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte.</p> <p>O art. 47, inciso III, da mesma Lei complementa: as atividades de administração e exploração de aeródromos exercidas pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO passarão a ser reguladas por atos da ANAC.</p> <p>Assim, a ANAC pode estabelecer parâmetros para a alocação de espaços nos aeroportos bem como para a fixação dos preços praticados pelo administrador aeroportuário.</p> <p>O art. 12 da Resolução em consulta prevê que o valor de utilização de áreas essenciais, em regime de exclusividade, deverá ser livremente pactuado entre a administração aeroportuária e as empresas, diferentemente do que ocorreria com as áreas em regime compartilhado, onde o administrador deverá observar certos critérios, para estabelecer o preço da locação.</p> <p>Existem áreas, como as chamadas “back office” que, por sua natureza, não podem ser compartilhadas. Assim, o administrador poderia, se for de seu exclusivo interesse, fixar qualquer preço para essa área e inviabilizar a presença de uma determinada companhia aérea no aeroporto. A ANAC pode e deve estabelecer parâmetros para a fixação de preços das alocações de áreas, bem como de seus reajustes, por ocasião da renovação dos contratos.</p> <p>O índice de reajuste que melhor atenda a situação deverá ser estabelecido pela ANAC.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>É discutível a competência da ANAC de fixar os preços específicos das áreas aeroportuárias. O dispositivo mencionado da Lei de criação da Agência refere-se a regime tarifário, levando à interpretação de que a ANAC tem a competência de estabelecer as tarifas aeroportuárias, não os preços específicos das áreas. Tarifas aeroportuárias e preços específicos são institutos distintos, devendo os preços ser fixados pela administração do aeroporto e as tarifas, pela ANAC – conforme estabelece o art. 2º da Lei nº 6.009, de 1973. Ademais, é importante frisar que a Lei de Criação da ANAC altera apenas a alínea “a” do art. 2º da Lei nº 6.009, de 1973, que trata das tarifas; a alínea “b”, que se</p>	<p>Eliana Astrauskas (Azenha e Astrauskas Advogados Associados)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>refere aos preços específicos, permanece inalterada.</p> <p>Por fim, poder-se-ia alegar que o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, no art. 11, inciso III, determina que a atuação da ANAC objetive estabelecer o regime de preços específicos. Todavia, convém ressaltar que essa atribuição não deve se resumir na determinação simples e direta dos preços específicos; do ponto de vista econômico, há outras maneiras de o regulador estabelecer o regime de preços.</p> <p>E é justamente a isso que se propõe a nova proposta de Resolução: estabelecer um regime de precificação das áreas aeroportuárias, sem fixar os preços diretamente. Para tanto, levou-se em consideração o poder de monopólio do gestor aeroportuário frente aos potenciais concessionários, estabelecendo-se o mecanismo de opção da utilização compartilhada ou em exclusividade.</p> <p>Por fim, cabe salientar que o gestor aeroportuário também pode não desejar aumentar demasiadamente os preços específicos, sob pena de ter a operação do aeroporto prejudicada por conta da possível saída das empresas que lá operam.</p> <p>Quanto ao compartilhamento de determinadas áreas, cabe às empresas decidir se é possível ou não. Quem não estiver disposto a compartilhar deverá arcar com o ônus da utilização em exclusividade. Todavia, é importante lembrar que tal possibilidade deve ser bem analisada pelas empresas, haja vista tratar-se de seu trunfo contra o poder de monopólio gozado pelo gestor do aeroporto.</p>														
<p>Alteração do artigo 12 para: “Art. 12. O valor da utilização de áreas essenciais em regime de exclusividade deve ser calculado com base no valor de utilização de 1 m² (um metro quadrado) de determinada área, em intervalos (bandas) de preços em função da categoria do aeroporto e da classificação das áreas quanto à localização, observando-se a tabela abaixo:</p> <p>[Tabela do AA 1072 da INFRAERO, atualmente vigente]</p> <p style="text-align: center;">TABELA DE PREÇOS ESPECÍFICOS</p> <table border="1" data-bbox="300 1512 1155 2042"> <thead> <tr> <th rowspan="2">CLASSIFICAÇÃO COMERCIAL</th> <th rowspan="2">AEROPORTOS</th> <th colspan="3">R\$/m²</th> </tr> <tr> <th>Terminal de Passageiros</th> <th>Externa Edificada</th> <th>Externa não edificada</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td>BELÉM, BELO HORIZONTE (PAMPULHA), BRASÍLIA, CAMPINAS, CONFINS, CONGONHAS, CURITIBA, FLORIANÓPOLIS, FORTALEZA, GALEÃO, GOIÂNIA, GUARULHOS, MANAUS, NATAL, PORTO ALEGRE, RECIFE, SALVADOR,</td> <td style="text-align: center;">9,00</td> <td style="text-align: center;">3,64</td> <td style="text-align: center;">1,37</td> </tr> </tbody> </table>	CLASSIFICAÇÃO COMERCIAL	AEROPORTOS	R\$/m ²			Terminal de Passageiros	Externa Edificada	Externa não edificada	1	BELÉM, BELO HORIZONTE (PAMPULHA), BRASÍLIA, CAMPINAS, CONFINS, CONGONHAS, CURITIBA, FLORIANÓPOLIS, FORTALEZA, GALEÃO, GOIÂNIA, GUARULHOS, MANAUS, NATAL, PORTO ALEGRE, RECIFE, SALVADOR,	9,00	3,64	1,37	<p>SNETA</p>
CLASSIFICAÇÃO COMERCIAL			AEROPORTOS	R\$/m ²										
	Terminal de Passageiros	Externa Edificada		Externa não edificada										
1	BELÉM, BELO HORIZONTE (PAMPULHA), BRASÍLIA, CAMPINAS, CONFINS, CONGONHAS, CURITIBA, FLORIANÓPOLIS, FORTALEZA, GALEÃO, GOIÂNIA, GUARULHOS, MANAUS, NATAL, PORTO ALEGRE, RECIFE, SALVADOR,	9,00	3,64	1,37										



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

	SANTOS DUMONT, VITÓRIA.			
2	ARACAJU, BOA VISTA, CAMPO DE MARTE, CAMPO GRANDE, CUIABÁ, FOZ DO IGUAÇU, ILHÉUS, IMPERATRIZ, JACAREPAGUÁ, JOÃO PESSOA, JOINVILLE, JUAZEIRO DO NORTE, JÚLIO CÉSAR, LONDRINA, MACAPÁ, MACEIÓ, MARABÁ, NAVEGANTES, PALMAS, PETROLINA, PORTO VELHO, RIO BRANCO, SANTARÉM, SÃO LUIS, TERESINA, UBERLÂNDIA.	5,40	2,17	0,77
3	ALTAMIRA, BACACHERI, BAGÉ, CAMPINA GRANDE, CAMPOS, CARAJÁS, CARLOS PRATES, CORUMBÁ, CRICIÚMA (FORQUILHINHA), CRUZEIRO DO SUL, JUIZ DE FORA, MACAÉ, MONTES CLAROS, PARNAÍBA, PAULO AFONSO, PELOTAS, PONTA PORÃ, SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, TABATINGA, TEFÉ, UBERABA, URUGUAIANA.	3,64	1,37	0,52

O valor pela utilização de áreas aeroportuárias deverá ser previamente estabelecido, para evitar que tal valor seja arbitrado ao talante do administrador do aeroporto, em franco prejuízo à isonomia entre as empresas, já que empresas maiores terão maiores recursos para pagar mais pelas áreas aeroportuárias, ao passo que empresas menores serão alijadas da infra-estrutura aeroportuária.

Sugere-se o arbitramento do valor de utilização das áreas aeroportuárias de acordo com os valores previsto no Ato Administrativo 1072, da INFRAERO.

ANÁLISE DA ANAC:

O propósito da Resolução é acabar com o tabelamento de preços específicos. As empresas que não puderem (ou não se interessarem em) arcar com os custos da utilização em exclusividade das áreas poderão optar pelo uso compartilhado. Todavia, é importante lembrar que tal possibilidade deve ser bem analisada pelas empresas, haja vista tratar-se



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>de seu trunfo contra o poder de monopólio gozado pelo gestor do aeroporto.</p>	
<p>O valor de utilização de áreas essenciais em regime de exclusividade será definido em razão das despesas referentes ao serviço de fornecimento de água e energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e outros correlatos</p> <p>O art. 12 prevê um regime tarifário da área essencial de uso exclusivo idêntico ao regime tarifário das áreas comerciais, o que contraria princípios de razoabilidade, proporcionalidade e igualdade. Deve haver parâmetros razoáveis na fixação de valores das áreas consideradas essenciais, e não uma livre negociação entre autoridade aeroportuária e empresas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Instituir o rateio simples de custos básicos como forma de precificar as áreas utilizadas em exclusividade seria o mesmo que igualá-las às utilizadas em regime de compartilhamento pelas empresas, fazendo com que o gestor aeroportuário não obtivesse o rendimento necessário na utilização da área, de modo a comprometer futuros investimentos na ampliação da infraestrutura. Ressalte-se que a empresa pode optar pela utilização compartilhada das áreas em discussão. Desse modo, o estabelecimento dos preços pela utilização em exclusividade se dará sob restrições razoáveis, o que certamente evitará abusos – sob pena de o gestor ter todos os seus concessionários migrados para a utilização compartilhada.</p>	<p>Isabelle Birem (Air France e KLM)</p>
<p>Sugerimos que deve ser inserido um critério determinando um valor máximo e critérios de participação mais equânimes para que uma companhia aérea tenha seu hub em Guarulhos.</p> <p>A inclusão de um critério determinando o valor máximo para que uma companhia aérea tenha sua área exclusiva em um aeroporto é fundamental para que se evite o abuso do poder econômico e práticas exclusórias de companhias que não poderão investir elevados montantes em áreas exclusivas nos aeroportos.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: O abuso de poder econômico e as práticas excludentes serão evitados pela obrigatoriedade da concessão de áreas para utilização compartilhada a qualquer empresa que solicitar, conforme a necessidade, e pela vedação de qualquer tipo de tratamento discriminatório por parte do gestor aeroportuário.</p>	<p>Andrés Lorenzetti (Ibéria)</p>
<p>Art. 12. O valor da utilização de áreas essenciais em regime de exclusividade deve observar Tabela Regional, por Operador, e por categoria de serviço explorado, aprovada pela ANAC.</p> <p>Como está a redação original, cada aeroporto, pode livremente pactuar o preço/valor da utilização das áreas essenciais, discricionariamente que poderá gerar favorecimento ou penalização para uma ou outra empresa,</p>	<p>Luiz Vilella (SETE)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>com tratamentos díspares, não isonômicos, ferindo preceito da igualdade. Assim, necessário que se tenha uma TABELA DE VALOR REGIONAL, por Operador (INFRAERO, DAESP e outros) e por categoria de aeroporto, por categoria de serviço explorado, previamente aprovada pela ANAC, de forma a se ter critérios para uma justa prefixação de valores, sem discricionariedade, discriminação ou favorecimento por parte do Operador.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A nova Resolução acaba com o tabelamento de preços específicos, de modo a se adequar ao que dispõe o art. 2º da Lei nº 6.009, de 1973. As empresas que não se dispuserem a arcar com os custos das áreas utilizadas em exclusividade poderão optar pelo uso compartilhado, o que pode ser usado para conduzir a administração do aeroporto a reduzir os preços específicos cobrados.</p>	
<p>§ 1º No caso de aeroportos sem disponibilidade de áreas para uso em regime de exclusividade, o valor pactuado não poderá ser superior a 50% do valor de mercado para áreas nas proximidades do aeroporto, determinado por avaliação de precisão realizada por técnicos da Caixa Econômica Federal ou por técnicos por ela credenciados.</p> <p>§ 2º No caso de aeroportos com disponibilidade de áreas para cessão de uso em regime de exclusividade, o valor pactuado não poderá ser superior a 25% (vinte e cinco por cento) do valor de mercado para áreas nas proximidades do aeroporto, determinado por avaliação de precisão realizada por técnicos da Caixa Econômica Federal ou por técnicos por ela credenciados.</p> <p>O valor de mercado é um excelente parâmetro para balizar o aluguel de áreas aeroportuárias. Deve-se, contudo, levar em conta que, para áreas comerciais, a própria presença do aeroporto já valoriza os terrenos no seu entorno. Utilizar-se somente 50% do valor de mercado evita, dessa forma, penalizar os operadores aéreos duplamente, pois sem sua presença o aeroporto não tem razão de ser – e eles devem, portanto, ser beneficiados por serem quem efetivamente atrai o público – e, com a presença do aeroporto, os terrenos no seu entorno se valorizam.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A ANAC não tem a prerrogativa de emitir regulamentação própria, infralegal, que atribua competência não prevista em Lei a órgão da Administração Pública Federal. Também vale lembrar o que dispõe o art. 42 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), a respeito da aplicação da legislação sobre locações urbanas à utilização de áreas aeroportuárias.</p> <p>Ademais, a nova Resolução se propõe a acabar com o tabelamento de preços específicos, de modo a se adequar ao que dispõe o art. 2º da Lei nº 6.009, de 1973. As empresas que não se dispuserem a arcar com os</p>	<p>Adalberto Febeliano (Azul)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>custos das áreas utilizadas em exclusividade poderão optar pelo uso compartilhado, o que pode ser usado para conduzir a administração do aeroporto a reduzir os preços específicos cobrados.</p>	
<p>Sugere-se que o Art. 12 tenha o vocábulo “livremente” substituído por “isonomicamente”. O princípio máximo do sistema legal pátrio, da isonomia, constante no art. 5º, caput, C.F., estaria sendo violado pela administração pública se esta dispensasse ou mesmo abrisse a possibilidade de tratamento diferenciado a ser dispensado a cada um dos contratantes. Violaria ainda a impessoalidade e legalidade que devem sempre pautar a administração pública, conforme art. 37, C.F,</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A isonomia é garantida pela vedação ao tratamento discriminatório por parte do gestor aeroportuário para com empresas que optarem pela utilização compartilhada de áreas, prevista no art. 6º, § 2º, da nova proposta de Resolução.</p>	<p>Roberto Vera (JURCAIB)</p>

Artigo 13

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 13. Os contratos de utilização de áreas aeroportuárias essenciais, observado o disposto no parágrafo único, serão celebrados por prazo máximo de 5 (cinco) anos, podendo ser renovados por igual período, sucessivamente.</p> <p>Parágrafo único. Os contratos de utilização das áreas de que tratam os incisos I e II do art. 3º terão prazo máximo de 2 (dois) anos, podendo ser renovados por igual período, sucessivamente.</p>	
<p>Contribuições <i>Art. 13. Os contratos de utilização das áreas aeroportuárias essenciais, observado o disposto no parágrafo único, serão celebrados por prazo máximo de 5 (cinco) anos, renováveis automaticamente por igual período, sucessivamente, exceto se denunciado com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, antes de seu término, por motivo justificado de qualquer dos contratantes.</i> § 2º Findo o prazo contratual de alocação da área, o atual ocupante, terá preferência na renovação de seu contrato, podendo igualar a proposta de terceiro, renovando assim seu contrato Os investimentos que as empresas prestadoras de serviços essenciais dependem para poder desenvolver suas atividades são enormes, visto o alto custo da atividade que envolve, por exemplo, a manutenção de aeronaves, que exige equipamentos, de ultima geração e profissionais altamente capacitados. Esses investimentos nem sempre estão relacionados à construção de benfeitorias no imóvel, ou área alocada, o que impossibilita a</p>	<p>Colaboradores</p> <p>Paulo Nogueira Martins (J.P. Martins Aviação); Leandro Lourenço (Jose Lourenço Sociedade de Advogados); Cláudia Lindemann (Astra Serviços Aéreos)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

amortização dos gastos no decorrer do prazo contratual.

Desta feita, o prazo de 5 (cinco) anos é muito curto para que o investimento seja viável para a empresa poder desenvolver sua atividade. Sendo assim, o prazo inicial de 5 (cinco) anos é insuficiente, devendo, sua primeira renovação ser automática, exceto se denunciado anteriormente por qualquer das partes envolvidas, devidamente justificado.

Tendo em vista a intenção de otimizar as áreas envolvidas nos aeroportos e aumentar a arrecadação do ente público, é necessário criar uma proteção para as empresas que já ocupam determinada área. Sendo assim, para casos de renovação de contratos, a empresa já ocupante da área, terá preferência na alocação da área, em caso de propostas de terceiro oferecidas à administração pública.

ANÁLISE DA ANAC:

A priorização da empresa atual ocupante da área, além de não ser isonômica do ponto de vista jurídico, causa barreiras à entrada de empresas no aeroporto, gerando problemas ao princípio da livre concorrência.

Acerca do problema da indenização dos investimentos, os únicos indenizáveis devem ser aqueles que ficam incorporados de pleno direito ao ativo do aeroporto, ou seja, as benfeitorias permanentes no imóvel. Os demais (inclusive o citado na contribuição) não devem ser indenizados pelo administrador aeroportuário, porque permanecerão no ativo da empresa, além de não possuírem qualquer ligação com a utilização da área aeroportuária. Tais investimentos constituem-se o risco do negócio, que não deve ser repassado para a administração do aeroporto.

Por fim, quanto à exiguidade do prazo estabelecido na primeira proposta, a sugestão foi acatada: na nova minuta apenas as áreas destinadas a despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (*check-in*) terão prazo de contrato de regulado; para as demais, o único limite imposto pela nova Resolução é o prazo de outorga para exploração da infraestrutura aeroportuária.

Art. 13º Os contratos de utilização de áreas aeroportuárias essenciais, observado o disposto no parágrafo único, serão celebrados por prazo máximo de 5 (cinco) anos e, **preenchidos os requisitos de adimplência, regularidade fiscal e validade de CHE e/ou CHETA, renovados por igual período, sucessivamente.**

É necessário que, para a renovação, a empresa Concessionária e exploradora de áreas aeroportuárias essenciais, continue preenchendo os requisitos de HOMOLOGAÇÃO de seu CHE e/ou CHETA pela ANAC, ou seja, esteja com estes validos ou revalidados, pois caso contrário deixará de ser caracterizada como exploradora de atividade própria de área aeroportuária essencial e aí nessa hipótese utilizando de uma área para a qual não mais se enquadra na destinação. Também

Guilherme Cunha
(Aeromot Aeronaves
e Motores S/A);
ABAG; Chamone
Nacife (Chamone
Aviação); Fernando
Moraes (Algar
Aviation); Luiz
Vilella (SETE);
Abrão Berberian
(Quick Manutenção);
Alessandra Abrão



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>necessário, por óbvio da exigência legal, preencher os requisitos de regularidade fiscal e adimplente às obrigações do contrato objeto da renovação.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão acatada. A nova proposta de Resolução vincula a manutenção dos contratos à vigência da outorga para exploração de serviço aéreo público.</p>	<p>(Voar Aviação); Antônio Castro (Helimed, ABRAA, ETA); Paulo Carvalho Globo Aviação); Apostole Chryssafidis (ABETAR); Marcio Fonseca (Aero Star); Álvaro (Abaeté); Donizete Alves (Goiás Manutenção); Dílson Filho (Uirapuru Taxi Aéreo); Ângelo Bonani (JAD Taxi Aéreo); Licurgo Filho (aliança Aviação); Eduardo Lanza (Wanair Manutenção); Fabio Pessoa (CETAM Aero); Francisco Piqueras (Gaplan Aeronáutica)</p>
<p>...por prazo máximo de 10 (dez) anos... (vide justificativa acima)</p> <p>Neste caso, a referida minuta contempla o prazo de 5 (cinco) anos; entretanto a nossa proposta de estender o prazo para 10 anos, visa á estabilidade para investimentos na atividade afim, minimizando transtornos burocráticos da renovação de 5 em 5 anos.</p> <p>Proporcionando as empresas maior estabilidade e propiciando o aprimoramento da atividade de acordo com as normas da ANAC.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão acatada: exceto para as áreas de <i>check-in</i>, a Resolução não estabelece prazo máximo para os contratos – apenas limitando-os ao prazo de outorga para exploração da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Além disso, a nova proposta estabelece que constem do contrato o prazo correspondente para a amortização do investimento e a forma de cálculo da indenização para as hipóteses de indenização antecipada, quando impossibilitada a amortização integral – garantindo, assim, que as empresas não sejam prejudicadas ao realizarem investimento não amortizados no aeroporto.</p>	<p>Antonio Castro (Helimed)</p>
<p>Art. 13. Os contratos de utilização de áreas aeroportuárias <i>operacionais</i>, observado o disposto no parágrafo único, serão</p>	<p>INFRAERO</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>celebrados por prazo máximo de 5 (cinco) anos, podendo ser renovados por igual período, sucessivamente.</p> <p>I – o prazo inicial máximo de 5 anos poderá ser ampliado, a critério do administrador aeroportuário, considerando o prazo de amortização e o valor de investimento.</p> <p>II – caso haja mais de um interessado, por ocasião de renovação de contrato, caberá à ANAC estabelecer a prioridade na concessão, justificando sua decisão.</p> <p>III – o parágrafo único original.</p> <p>a) estabelecer o período de revisão das bases comerciais de 36 em 36 meses e,</p> <p>b) estabelecer que o primeiro período do contrato será o de amortização dos investimentos, amortização esta constante de tabelas fixadas pela administração aeroportuária.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>Quanto ao inciso I sugerido, exceto para as áreas de <i>check-in</i>, a Resolução não estabelece prazo máximo para os contratos – apenas limitando-os ao prazo de outorga para exploração da infraestrutura aeroportuária, quando for o caso.</p> <p>Em relação ao inciso posterior, o administrador aeroportuário é quem deve definir qual empresa deve obter a concessão de uso de suas áreas; não a ANAC.</p> <p>Sobre a consideração “a”, trata-se de matéria a constar do termo contratual, cabendo negociação entre as partes envolvidas.</p> <p>O item “b”, por fim, sugere a limitação dos investimentos permanentes que podem ser realizados pelo concessionário. Pode-se dizer que ele foi parcialmente acatado, se for considerado o <i>caput</i> do art. 15 da nova proposta, que condiciona a realização das benfeitorias à autorização do administrador aeroportuário – permitindo-o, portanto, vetar aquelas com prazo de amortização muito dilatado.</p>	
<p>Parágrafo primeiro: resguardado o interesse público, as renovações dos contratos deverão ser automáticas, por prazos iguais aos previstos no contrato original, sem limites de renovações, desde que obedeçam aos seguintes critérios:</p> <p>a) atendam ao interesse público, em especial, ao setor aéreo brasileiro;</p> <p>b) a empresa concessionária ou permissionária tenha cumprido fielmente o contrato a ser renovado;</p> <p>c) a empresa cumpra os requisitos presentes nesta resolução;</p> <p>a empresa comprove que possui CHETA - Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo e/ou CHE - Certificado de Homologação de Empresa válidos.</p> <p>A inclusão proposta se justifica eis que proporcionará maior segurança jurídica, transparência, melhoria da qualidade dos serviços prestados e aumento dos investimentos realizados.</p>	<p>Karla Diniz (EMBRATAXI)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Ao estabelecer critérios objetivos de renovação, as empresas do setor poderão ter mais segurança para manter os investimentos em recursos humanos e materiais, contribuindo para uma maior segurança no setor aéreo brasileiro. Da forma como a resolução foi proposta, as empresas não terão incentivos para aumentar seus investimentos quando estiverem perto do fim do contrato, em face da incerteza quanto à renovação.</p> <p>Com as mudanças propostas será possível um aumento da eficiência do setor, conjugada com o sempre necessário atendimento ao interesse público. Ademais, será assegurada maior competitividade do setor, eis que as pequenas empresas hoje em atuação permanecerão com acesso assegurado, o que poderia não ocorrer sem o estabelecimento de critérios objetivos.</p> <p>Deste modo, acreditamos que haverá maior segurança jurídica nas relações, maior transparência e aumento dos investimentos no setor, gerando melhor qualidade nos trabalhos e atividades desenvolvidas pelas empresas especializadas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão parcialmente acatada, no que se refere ao condicionamento da prorrogação contratual à vigência da autorização da empresa para explorar serviço aéreo.</p> <p>Ademais, a nova proposta de Resolução fornece suficiente segurança jurídica ao concessionário de área aeroportuária ao: (i) não impor um prazo-limite para os contratos celebrados; e (ii) garantir a indenização antecipada de empresas que firmarem contratos cuja amortização integral seja impossibilitada. Uma vez aprovadas, é garantido que serão amortizadas ou indenizadas (conforme critério previamente estabelecido em contrato).</p> <p>Por fim, renovações ilimitadas geram barreiras à entrada, o que prejudica o princípio da livre concorrência.</p>	
<p>Os contratos de utilização das áreas de que trata o inciso I do art. 3º terão prazo máximo de 2 (dois) anos, podendo ser renovados por igual período, sucessivamente.</p> <p>O prazo de 2 anos é muito curto para amortizar eventuais custos com reforma e instalação de escritório destinado a venda de passagens, reserva e informações. Esse é o motivo pelo qual se sugere a exclusão do inciso II, do art. 3º, da redação do art. 13, parágrafo único.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Dada a dinâmica do setor, a necessidade de áreas para despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (check-in) pode variar significativamente em prazos relativamente curtos (6 meses, p. ex.). Neste sentido, considera-se adequado limitar o prazo de contrato dessas áreas a no máximo 2 anos, prorrogáveis.</p> <p>Vale lembrar que o prazo para amortização de investimentos, desde que</p>	<p>Isabelle Birem (Air France e KLM)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>aprovado pelo administrador do aeroporto, é de 25 anos. Na hipótese de não prorrogação dos contratos, os investimentos não amortizados serão indenizados.</p> <p>Portanto, não há motivos para a exclusão sugerida.</p>	
<p>§ 2º. Nas hipóteses de uma empresa contratante desempenhar função essencial e estratégica para atividades governamentais ou de Estado, a renovação dos contratos de utilização de áreas aeroportuárias essenciais dispostos no art. 3º, inclusive daqueles vencido antes da edição da presente Resolução, dispensa a comprovação de regularidade fiscal da empresa contratante nos casos de haverem dívidas que estejam sendo discutidas em juízo ou em sede administrativa.</p> <p>Como é sabido, é atribuída à Receita Federal do Brasil a competência para emitir a Certidão de Regularidade Fiscal, sendo certo que o artigo 10, da Portaria Conjunta PGFN/RFB nº. 03, de 02 de maio de 2007, preceitua o seguinte:</p> <p>“Art. 10. A certificação da regularidade fiscal do sujeito passivo compete: I - no âmbito da RFB, ao titular da Delegacia da Receita Federal do Brasil (DRF), da Delegacia da Receita Federal do Brasil de Administração Tributária (Derat), Delegacia Especial de Instituições Financeiras (Deinf), Delegacia da Receita Federal do Brasil Previdenciária (DRP)”; (g.n.)</p> <p>Ocorre que, como é de conhecimento de toda sociedade, as empresas encontram obstáculos intransponíveis para a devida comprovação de regularidade fiscal junto à Receita Federal do Brasil. De fato, as empresas idôneas, não podem simplesmente ter suas atividades encerradas, por conta da inoperância e do descaso dos órgãos fiscais previdenciários que preferem se valerem de alegações inverídicas, a se quedar para a análise detalhada e cumprir com as suas obrigações sem sobrecarregar o Poder Judiciário que o único meio que se pode valer o contribuinte quando tem um direito líquido e certo, no presente caso, flagrantemente violado.</p> <p>Ademais, a Constituição Federal, Lei Ápice de nosso Estado Democrático determina que a ordem econômica se encontre fundada na livre iniciativa, observado o princípio da propriedade privada (art. 170), a qual tem por fundamento os valores do trabalho e da livre iniciativa (art. 1º, IV).</p> <p>Como se verifica do inciso IV, do art. 1º, da Constituição Federal, o regime econômico adotado é o da livre iniciativa. Esse princípio é reafirmado no Capítulo I, do Título VII, que cuida dos princípios gerais da atividade econômica, enumerados nos incisos I a IX, do art. 170.</p> <p>Assim sendo, a nossa Lei Ápice demonstra que as pessoas jurídicas devem desempenhar suas atividades e buscar os meios existentes para melhor desenvolver as mesmas, sendo inviável a imposição de sanções indiretas, tais como comprovação de regularidade fiscal.</p> <p>Ressalta-se a necessidade de tal dispensa legal nos casos de a empresa</p>	<p>Cristina Camara (VEM Manutenção)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>contratante desempenhar função essencial e estratégica para atividades governamentais ou de Estado. Portanto, é de fundamental necessidade a dispensa de comprovação de regularidade fiscal quando da renovação dos contratos de utilização de áreas aeroportuárias essenciais, como forma de impedir que empresas no apogeu de sua atividade comercial possam sofrer o risco iminente de ter as suas atividades paralisadas com conseqüências extremamente danosas.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A Resolução não entra no mérito da documentação a ser apresentada para a obtenção de concessão de uso de áreas aeroportuárias. A nova proposta, assim como a inicial, preza por simplificar a regulamentação vigente, atendo-se apenas aos pontos que impactam diretamente a operação de aeronaves nos aeroportos, conferindo, assim, maior autonomia aos gestores aeroportuários e empresas.</p>	
<p>Art. 13.....(inserir)....., sem limitações. É da natureza das áreas essenciais serem necessárias indefinidamente, enquanto as empresas aéreas ou de serviços aéreos especializados existirem, portanto não há sentido em limitar o número de renovações. O texto proposto deixa mais claro que não há limitação ao número de renovações do contrato.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão parcialmente acatada. A nova proposta não estabelece limite máximo para renovações.</p>	Adalberto Febeliano (Azul)
<p>Art. 24. Os contratos de utilização de áreas aeroportuárias, observado o disposto no parágrafo único, serão celebrados com prazo de 05 (cinco) anos. § 1º. Manifestado interesse por parte do concessionário os contratos deverão ser renovados por igual período, sucessivamente, mediante termo aditivo, desde que, ressalvados aqueles em que a amortização dos investimentos for estabelecida por tempo superior ao definido neste artigo. § 2º. Os contratos de utilização de áreas que tratam os incisos I a IV do art. 6º terão prazo de 02 (dois) anos, podendo ser renovados por igual período, sucessivamente.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A obrigatoriedade de renovar contratos se assim for do interesse da concessionária é indesejável por dois motivos: (i) privilegia imotivadamente as atuais concessionárias a despeito de outras que potencialmente almejem instalar-se no aeroporto, prejudicando o princípio da livre concorrência; e (ii) limita as opções de destinação da área pelo gestor aeroportuário, desconsiderando seus custos de oportunidade.</p>	José Mollo (SNEA)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Artigo 14

Forma como se encontra na Resolução

Art. 14. As benfeitorias permanentes realizadas em áreas essenciais, findo o correspondente prazo de amortização – não superior a 25 (vinte e cinco) anos –, serão incorporadas ao ativo do aeroporto independentemente de qualquer indenização.

§ 1º As benfeitorias permanentes realizadas em áreas essenciais estão sujeitas à prévia aprovação do administrador aeroportuário.

§ 2º O uso conferido à edificação, conforme planejamento aeroportuário aprovado, deverá ser explicitado nas propostas de construção de benfeitorias.

§ 3º Ocorrendo rescisão do contrato por interesse da empresa, as benfeitorias nos imóveis não serão indenizadas.

Contribuições

§ 4º Ocorrendo rescisão do contrato por interesse da Administração Pública, antes do prazo necessário para a amortização das benfeitorias realizadas pelo contratante, este será devidamente indenizado.

É necessário uma previsão de pagamento de indenização ao contratante, que após ter realizado inúmeras benfeitorias, tem seu contrato rescindido unilateralmente, pela administração pública, antes do término do prazo necessário para a amortização das benfeitorias.

Esta regulamentação já está explicitamente disposta no artigo 40, § 2º e § 3º do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei 7.565/86, senão vejamos:

Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

§2º O termo de utilização para construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado.

§3º Na hipótese do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não amortizado.

ANÁLISE DA ANAC:

Sugestão acatada, porém com redação adaptada – vide § 2º do art. 15 da nova proposta de Resolução.

Colaboradores

Paulo Nogueira
Martins (J.P. Martins
Aviação Ltda);
Leandro Lourenço
(Jose Lourenço
Sociedade de
Advogados); Cláudia
Lindemann (Astra
Serviços Aéreos)

§ 1º As benfeitorias permanentes realizadas em áreas essenciais estão sujeitas à prévia aprovação do administrador aeroportuário, **exceto àquelas consideradas emergenciais que deverão ser notificadas.**

Nas condições normais de previsibilidade de benfeitorias é cabido a previa aprovação, mas, em situações emergenciais, onde a segurança das instalações e/ou pessoas e/ou atividade desenvolvida pode ser comprometida, o cessionário DEVE providenciar, cumulativamente, a

Guilherme Cunha
(Aeromot Aeronaves
e Motores S/A);
ABAG; Chamone
Nacife (Chamone
Aviação); Fernando
Moraes (Algar



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>notificação ao administrador aeroportuário e ao reparo necessário. § 4º É assegurado aos executantes das benfeitorias a primeira renovação automática de contrato, por igual período.. § 5º Ocorrendo rescisão do contrato por interesse da Administração Pública, antes do prazo necessário para a amortização das benfeitorias realizadas pelo contratante, este será devidamente indenizado; É necessário uma previsão de pagamento de indenização ao contratante, que após ter realizado inúmeras benfeitorias, tem seu contrato rescindido unilateralmente, pela administração pública, antes do término do prazo necessário para a amortização das benfeitorias.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão acatada parcialmente, no que se refere à obrigatoriedade de indenização das benfeitorias pelo administrador aeroportuário, caso este decida não prorrogar o contrato ainda não totalmente amortizado – vide § 2º do art. 15 da nova proposta de Resolução. Quanto à autorização de benfeitorias permanentes pelo gestor aeroportuário, entende-se que é necessária em todos os casos (emergenciais ou não), haja vista que tais benfeitorias serão incorporadas ao ativo do aeroporto e devem ser condizentes com seu Plano Diretor. Por sua vez, a instituição de uma primeira renovação automática de contrato poderia gerar barreiras à entrada no mercado de concessão de uso de áreas aeroportuárias, prejudiciais ao princípio da livre concorrência.</p>	<p>Aviation); Abrão Berberian (Quick Manutenção); Alessandra Abrão (Voar Aviação); Antônio Castro (Helimed, ABRAA, ETA); Paulo Carvalho Globo Aviação); Apostole Chryssafidis (ABETAR); Marcio Fonseca (Aero Star); Álvaro (Abaeté); Donizete Alves (Goiás Manutenção); Dílson Filho (Uirapuru Taxi Aéreo); Ângelo Bonani (JAD Taxi Aéreo); Licurgo Filho (aliança Aviação); Eduardo Lanza (Wanair Manutenção); Fabio Pessoa (CETAM Aero); Francisco Piqueras (Gaplan Aeronáutica)</p>
<p>Art. 14. As benfeitorias permanentes realizadas em áreas aeroportuárias, findo o correspondente prazo de amortização – que não poderá ser superior a 25 (vinte e cinco) anos –, serão incorporadas ao ativo do aeroporto independentemente de qualquer indenização. § 1º As benfeitorias permanentes a serem realizadas em áreas essenciais estão sujeitas à prévia aprovação do administrador aeroportuário. a) o Artigo não estabelece critério para fixação de prazo de concessão b) observar Sugestão do Art. 13.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão acatada parcialmente, no que se refere ao condicionamento da realização das benfeitorias à prévia autorização do gestor aeroportuário – vide caput do art. 15 da nova proposta de Resolução. Quanto ao critério para a fixação do prazo da concessão, a nova proposta de Resolução apenas fixa um teto para as áreas de <i>check-in</i> (2 anos), deixando a critério do gestor aeroportuário a definição dos</p>	<p>INFRAERO</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>prazos das demais áreas (arts. 13 e 14) – desde que não ultrapassem o prazo de sua outorga para exploração da infraestrutura aeroportuária, quando for o caso. É sob esses limites (ou critérios) que o administrador aeroportuário deverá fixar o prazo dos contratos.</p>	
<p>Inclusão de artigo com o seguinte texto: O contrato ou convênio poderá ser distratado quando ocorrer a necessidade de utilização da área e respectivas benfeitorias imóveis pela entidade administradora do aeroporto, na ocorrência de atos ou fatos relacionados com a segurança pública ou nacional, ou com os interesses operacionais do Sistema de Aviação Civil ou do aeroporto, mediante indenização a ser calculada com a aplicação da seguinte fórmula: Indenização = (A/B) C A = valor do investimento realizado em reais; B = número de meses correspondentes ao tempo do contrato ou prazo, nele previsto, para amortização do investimento; e C = número de meses que faltarem para amortização do investimento. Parágrafo único. Para calcular a indenização de que trata este artigo, obriga-se o concessionário a comprovar, perante a entidade administradora do aeroporto, ao término da obra realizada de cada benfeitoria, o montante efetivamente nela aplicado e a data de conclusão da respectiva obra. Há necessidade de se indenizar o concessionário que edificou benfeitorias em áreas aeroportuárias, que, posteriormente, sejam objetos de distrato decorrente de necessidade de utilização das áreas e respectivas benfeitorias imóveis pela entidade administradora do aeroporto para que não haja locupletamento da Administração.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão acatada parcialmente, no que se refere à necessidade de indenização do concessionário pelo administrador aeroportuário, nos casos em que este decida não prorrogar contratos com benfeitorias ainda não amortizadas – vide § 2º do art. 15 da nova proposta de Resolução. Já a fórmula de cálculo das indenizações deve constar de cada contrato de concessão – inciso I do art. 15 da nova proposta de Resolução.</p>	<p>SNETA</p>
<p>Art. 14. As benfeitorias permanentes realizadas em áreas essenciais, findo o correspondente prazo de amortização – não superior a 35 anos (trinta e cinco) –, serão incorporadas ao ativo do aeroporto independentemente de qualquer indenização. § 1º As benfeitorias permanentes realizadas em áreas essenciais estão sujeitas à prévia aprovação do administrador aeroportuário, exceto àquelas consideradas emergenciais que deverão ser notificadas. Os investimentos em estrutura equipamentos inerentes a aviação exigem prazos maiores possíveis para se viabilizar econômico e</p>	<p>Antonio Castro (Helimed)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>financeiramente portanto entendemos que o maior prazo possível de 35 anos é mais compatível e ainda inferior aos praticados em outros países.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Entende-se que é necessário, em todos os casos (emergenciais ou não), que as benfeitorias devem ser autorizadas previamente pelo gestor aeroportuário, haja vista que elas serão incorporadas ao ativo do aeroporto e devem ser condizentes com seu Plano Diretor. No que tange aos prazos máximos, a sugestão foi parcialmente acatada. A nova Resolução apenas limita o prazo dos contratos de áreas de <i>check-in</i> (2 anos), deixando a critério do gestor aeroportuário a definição dos prazos das demais áreas – desde que limitados ao período de sua outorga para a exploração da infraestrutura aeroportuária.</p>	
<p>§ 4º O prazo de incorporações será resultante da divisão do valor total do investimento pela remuneração que a benfeitoria proporcionará, limitado a 25 anos. § 5º É assegurado aos executantes das benfeitorias a primeira renovação de contrato automática, por igual período do contrato. § 4º - Sugere-se que o critério – LIMITADO AO PRAZO DE AMORTIZAÇÃO DE 25 ANOS – seja o da divisão do valor total do investimento PELA EFETIVA REMUNERAÇÃO QUE A BENFEITORIA PROPORCIONARÁ AO CONCESSIONÁRIO, pois só a partir de então é que o mesmo terá recuperado o investimento incorporado à propriedade do Operador. § 5º - Sugere-se a previsão de primeira renovação automática do Contrato de Concessão – preenchidos os requisitos de adimplência, regularidade fiscal e validade de CHE e/ou CHETA – de igual período do contrato primitivo, pois só a partir de então é que terá recuperado o investimento inicial sendo que a partir de então é que obterá lucro. É uma forma de assegurar a estabilidade do negócio e da viabilidade do setor de atividades essenciais não só ao aeroporto mas também ao país que necessita manter sua classificação na ICAO, influenciando a estabilização da atividade diretamente na definição do “custo Brasil”.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A instituição de uma primeira renovação automática de contrato poderia gerar barreiras à entrada de novas empresas no sítio aeroportuário, prejudicando o princípio da livre concorrência. Já a fórmula de cálculo das indenizações deve constar de cada contrato de concessão – inciso I do art. 15 da nova proposta de Resolução.</p>	Luiz Vilella (SETE)
<p>Art. 25. O concessionário de uso de área aeroportuária deverá apresentar à administração concedente, para fins de registro, a comprovação do valor do investimento e de toda a documentação referente à benfeitoria permanente realizada ou a ser construída. Parágrafo único. Os dutos de energia elétrica e de comunicações de</p>	José Mollo (SNEA)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>interesse direto do concessionário serão considerados como benfeitorias permanentes.</p> <p>Art. 26. A benfeitoria permanente, construída por concessionário em área aeroportuária, findo o prazo de amortização, será incorporada ao patrimônio do aeroporto, sendo preferência do ocupante a renovação do contrato, nos termos do artigo 24.</p> <p>§ 1º. Entende-se por prazo de amortização aquele estabelecido através de legislação específica que permita a amortização do investimento realizado.</p> <p>§ 2º. A amortização da benfeitoria permanente, de que trata o “caput” deste artigo, processar-se-á mensalmente.</p> <p>§ 3º. Ocorrendo a dissolução do contrato ou do convênio, por interesse ou por inadimplemento do concessionário, as benfeitorias realizadas, ainda em período por amortizar, não serão indenizadas e serão incorporadas ao patrimônio do aeroporto.</p> <p>§ 4º. As benfeitorias permanentes, de que trata o “caput” deste artigo, serão incorporadas aos patrimônios da União, dos Estados ou dos Municípios, quando em áreas a eles pertencentes.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Toda benfeitoria permanente – inclusive “dutos de energia elétrica e de comunicações de interesse direto do concessionário” – deve ser autorizada pelo gestor do aeroporto, pois está sob sua tutela toda a infraestrutura aeroportuária, que se constitui bem da União. Já a sugestão de preferência em favor dos atuais concessionários a despeito dos potenciais entrantes, trata-se de dispositivo que, se adotado, poderia acarretar danos ao princípio livre concorrência.</p>	
---	--

Artigo 15

Forma como se encontra na Resolução

Art. 15. Consideram-se áreas aeroportuárias administrativas indispensáveis, para os fins desta Resolução, as áreas de utilização destinadas a:

- I - Serviço de Navegação Aérea;
- II - Serviço de Salvamento e Contra-Incêndio;
- III - Serviço de Regulação e Fiscalização da Aviação Civil;
- IV - Serviço de Polícia Federal;
- V - Serviço de Vigilância Sanitária;
- VI - Serviço de Defesa Sanitária Animal e Vegetal;
- VII - Serviço de Fiscalização Aduaneira;
- VIII - Serviço de Juizado de Menores;
- IX - Serviços de Polícia Civil e Militar;
- X - Serviço do Sistema Brasileiro de Inteligência; e
- XI - Serviço de Controle e Fiscalização Ambiental.

Contribuições

Colaboradores



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>a) observar comentários, observações e sugestões relacionadas ao Art. 3º;</p> <p>b) há dúvida se os serviços de Proteção ao vôo e Telecomunicações aeronáuticas estão abrangidos no item I - Serviço de Navegação Aérea e,</p> <p>c) Há áreas com atividades de “Serviço Público” que não se enquadram nessa classificação. Exemplo: Secretarias Municipais de Turismo e PROCOM.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A nova proposta de Resolução condiciona a alocação de áreas administrativas públicas a órgãos públicos à medida que se julgarem necessárias no aeroporto. Ademais, não há alterações significativas ao que dispunha a Portaria nº 774/GM-2, de 1997, acerca das antigas “áreas operacionais administrativas indispensáveis”. Portanto, espera-se que o tratamento até agora dado a essas áreas continue vigorando para as “áreas administrativas indispensáveis” da nova proposta de Resolução.</p>	<p>INFRAERO</p>
<p>XII - Serviços de Telecomunicações e Meteorologia. Sugere-se retirar a classificação dos Serviços de Telecomunicações e Meteorologia da definição de áreas aeroportuárias essenciais para incluí-la na classificação das áreas aeroportuárias administrativas indispensáveis, pois efetivamente sem a TELECOMUNICAÇÃO e sem as INFORMAÇÕES METEREOLÓGICAS, não se opera um aeroporto com a INDISPENSÁVEL SEGURANÇA.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Não há alterações significativas ao que dispunha a Portaria nº 774/GM-2, de 1997, acerca das antigas “áreas operacionais administrativas indispensáveis”. Portanto, espera-se que o tratamento até agora dado a essas áreas continue vigorando para as “áreas administrativas indispensáveis” da nova proposta de Resolução.</p>	<p>Alessandra Abrão (Voar Aviação); Luiz Vilella (SETE); Arsênio Costa (Aeroclube de Goiás)</p>
<p>Art. 5º Consideram-se Atividades de Apoio Operacional. I - Serviço de Navegação Aérea; II - Serviço de Contra-Incêndio; III - Serviço de Controle e Fiscalização das Atividades de Aviação Civil; IV - Serviço de Polícia Federal; V - Serviço de Vigilância Sanitária; VI - Serviço de Proteção ao Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis; VII - Serviço de Defesa Sanitária Animal e Vegetal; VIII - Serviço de Fiscalização Aduaneira; IX - Serviço de Juizado de Menores; X - Serviço de Apoio ao Comércio Exterior; e</p>	<p>José Mollo (SNEA)</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>XI - Serviços de Polícia Civil e Militar. § 1º - A critério da ANAC, outras atividades poderão ser consideradas de Apoio Operacional. § 2º - Todas as atividades constantes deste artigo, excetuando o inciso; VI, IX e X, serão exercidas, em caráter permanente, nos aeroportos internacionais, com tráfego regular e naqueles em que a realização desses serviços seja fixada pela ANAC.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Não há alterações significativas ao que dispunha a Portaria nº 774/GM-2, de 1997, acerca das antigas “áreas operacionais administrativas indispensáveis”. Portanto, espera-se que o tratamento até agora dado a essas áreas continue vigorando para as “áreas administrativas indispensáveis” da nova proposta de Resolução.</p>	
---	--

Artigo 16

<p>Forma como se encontra na Resolução</p>	
<p>Art. 16. A alocação de áreas aeroportuárias administrativas indispensáveis observará os critérios definidos pelo administrador aeroportuário.</p>	
<p>Contribuições</p> <p><i>A concessão de uso</i> de áreas aeroportuárias operacionais observará os critérios definidos pelo administrador aeroportuário e será restrita ao necessário para o desenvolvimento das atribuições do órgão no processamento aeroportuário.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Solução parcialmente acatada. Em razão desta contribuição (dentre outras), foi criado o parágrafo único do art. 4º.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>INFRAERO</p>
<p>Artigo 16: Incluir no final do texto; “sob supervisão da ANAC”. (vide justificativa no Artigo 6º)</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Não se justifica a inclusão do trecho sugerido, pois o administrador aeroportuário é quem deve decidir a localização apropriada das áreas administrativas públicas indispensáveis no aeroporto.</p>	<p>Maurício Alberto Goldbaum (MedSUL Táxi Aéreo Ltda.)</p>

Artigo 17

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 17. O valor de utilização de áreas administrativas indispensáveis será definido, proporcionalmente, em razão das despesas referentes aos serviços de fornecimento de água e energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, mediante acordo entre os contratantes.</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Contribuições</p> <p>a) entende-se como área mínima básica o local suficiente para o desempenho das atividades por determinado número de profissionais lotados no aeroporto a serviço daquele Órgão Público com atuação direta operacional no aeroporto. Caso o Órgão solicite área extra deverá pagar preço de mercado do m² local (aeroporto) e,</p> <p>b) neste Art. 17. observa-se o mesmo equivoco do Art. 11. ou seja, confunde-se rateio com valor da concessão, além do que, dá a entender que se deve cobrar pela concessão de áreas administrativas indispensáveis.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão parcialmente: apenas item “a” – dando ensejo à criação do parágrafo único do art. 4º. Quanto ao item “b”, a cobrança mencionada refere-se ao rateio dos custos básicos. De fato, a terminologia se difere da utilizada na Portaria nº 774/GM2, de 1997, mas também serve para estabelecer que o gestor aeroportuário não arque com os custos decorrentes da utilização dessas áreas.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>INFRAERO</p>
--	--------------------------------------

Artigo 18

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 18. Denominam-se áreas aeroportuárias comerciais as demais áreas não especificadas nesta Resolução.</p>	
<p>Contribuições</p>	<p>Colaboradores</p>

Artigo 19

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 19. O valor de utilização de áreas aeroportuárias comerciais deve ser livremente pactuado entre a administração aeroportuária e os interessados.</p>	
<p>Contribuições</p> <p>Art. 19. A alocação de áreas comerciais deverá seguir as orientações da regulamentação interna a ser emitida pelo órgão responsável pela administração aeroportuária – INFRAERO e aprovada em Portaria do Ministério da Defesa. Parágrafo único. O valor da utilização de áreas aeroportuárias</p>	<p>Colaboradores</p> <p>ANCAB – Mauro Gandra e Eugênio Carvalho</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>comerciais, prazo máximo de sua alocação e as formas e condições de concessão deverão ser estabelecidos pela administração aeroportuária, conforme previsto na regulamentação interna de que trata o <i>caput</i> do presente artigo.</p> <p>Essa alteração tem o objetivo de harmonizar a presente norma ao Regulamento de Licitações e Contratos da Infraero, que se encontra em fase de aprovações junto àquele órgão.</p> <p>De fato, essas duas normas precisam estar no mesmo compasso e apresentar disposições convergentes, tendo em vista as especificidades das matérias por elas disciplinadas.</p> <p>Dessa forma, ABECA entende que a redação ora sugerida é a que melhor se coaduna com o atual estágio de regulamentação das áreas comerciais.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão parcialmente acatada. O art. 12 da nova Resolução estabelece que seja o administrador aeroportuário o responsável por fixar o preço específico da utilização das áreas aeroportuárias, mediante atos próprios e respeitadas as restrições estabelecidas para as áreas vinculadas à exploração de serviços aéreos.</p> <p>Quanto à justificativa apresentada, a Resolução engloba a concessão de áreas de todos os aeroportos, e não apenas os explorados pela INFRAERO.</p>	
<p>Artigo 19: Incluir no final do texto; “sob supervisão da ANAC”. (vide justificativa no Artigo 6º)</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Não existe previsão legal para a ANAC atue na determinação dos preços das áreas destinadas à exploração comercial.</p>	<p>Maurício Alberto Goldbaum (MedSUL Táxi Aéreo Ltda.)</p>

Artigo 20

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 20. O disposto nesta Resolução aplica-se, tão-somente, aos contratos de utilização de áreas aeroportuárias firmados após a vigência desta Resolução, observado o disposto no art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.</p>	
<p>Contribuições</p> <p>Art. 20. O disposto nessa resolução aplica-se, também, aos contratos de utilização de áreas aeroportuárias em vigor, firmados antes da vigência desta Resolução, observando o disposto no art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.</p> <p>Alternativa: Retirar o texto do art. 20 da proposta de Resolução</p> <p>Questão de maior relevância que impulsionou a alteração do art. 20 da Resolução reside na proteção ao <u>princípio da isonomia</u>.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>ANCAB – Mauro Gandra e Eugênio Carvalho</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Deve-se ter em mente que a redação original da referida norma autoriza um tratamento diferenciado entre os “contratos novos” e os “contratos antigos”, sem que se verifique qualquer critério diferenciador – graduado pelos parâmetros da proporcionalidade e razoabilidade – capaz de gerar esse tipo de postura por parte da Administração.</p> <p>Em verdade, ambas as relações jurídicas (nova e antiga) encontram-se em situação de equivalência e, por esse motivo, devem ser reguladas de maneira equânime.</p> <p>Assim, a norma presente na redação original do art. 20 apresenta discriminação não acobertada pela lei nem pela Constituição, razão pela qual se sugere a sua alteração.</p> <p>Além disso, importa mencionar que os contratos de concessão de uso de área são relações jurídicas que se prolongam pelo tempo e, dessa maneira, devem ser contemplados pelas regras que vierem a reger o setor, independentemente do momento em que se iniciou a relação contratual.</p> <p>Essa situação não contraria o postulado da irretroatividade da lei, tampouco ofende o direito adquirido, o ato jurídico perfeito ou a coisa julgada (CF, art. 5º, XXXVI), porquanto representa, apenas, aplicação imediata da lei mais benéfica para o administrado.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Uma condição básica para que se tenha segurança jurídica em qualquer ambiente regulatório é o estrito cumprimento dos contratos. Portanto, não se considera indicado que contratos firmados em condições regulatórias diferentes sejam alterados por conta de modificações na norma.</p>	
<p>Parágrafo único. Os contratos de utilização de áreas aeroportuárias essenciais, vencidos antes da edição desta Resolução, que comprovadamente mantenham a característica de essencialidade e que exijam necessariamente sua instalação na área aeroportuária, desde que presentes os requisitos contratuais de adimplência e regularidade fiscal e validade de CHE e/ou CHETA, poderão ser renovados, sucessivamente, por prazo máximo de 5 (cinco) anos, observado o disposto no art. 1º da Lei nº 5.332 de 11 de outubro de 1967 e art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.</p> <p>A minuta de Resolução não contempla a hipótese renovação dos Contratos de Concessões <u>vencidos anteriormente à data da Resolução</u>, fato que coloca as empresas em situação de insegurança por falta de definição ou as remete para a licitação das áreas por elas ocupadas.</p> <p>As empresas que exploram atividades elencadas na definição de áreas aeroportuárias essenciais, e que portanto só podem existir e funcionar dentro de um aeroporto, necessitam de estabilidade em suas relações com o poder concedente para existir, programar investimentos, crescimento, desenvolvimento tecnológico etc.</p>	<p>Paulo Nogueira Martins (J.P. Martins Aviação Ltda); Leandro Lourenço (Jose Lourenço Sociedade de Advogados) Guilherme Cunha (Aeromot Aeronaves e Motores S/A); ABAG; Chamone Nacife (Chamone Aviação); Fernando Moraes (Algar Aviation); Cláudia Lindemann (Astra Serviços Aéreos); Luiz Vilella (SETE); Abrão Berberian</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Ora, tanto o art. 40 do CBA quanto o art. 1º da Lei nº 5.332/67 dispensa da concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

Por outro lado, as empresas que exploram atividades aéreas nas áreas aeroportuárias essenciais, que são concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos públicos, autorizadas a funcionar pelo próprio Estado, quando contrataram áreas para instalação de suas atividades o fizeram com ânimo definitivo, ânimo de existir indefinidamente – e este ânimo também o é também da INFRAERO enquanto a Concessionária adimplir aos requisitos contratuais (adimplência financeira e regularidade fiscal) – ou seja as empresas contrataram área aeroportuárias para se instalarem no aeroporto perenemente.

Quando se contratou originariamente com a INFRAERO a percepção era essa, de perenidade contratual se mantida a estabilidade das relações. Não havia sinalização de que não se renovariam, sucessivamente, por iguais períodos contratuais os Termos de Concessões. Ao contrário, o histórico de contratos com empresas tradicionais e antigas no ramo de atividade aérea indicavam a estabilidade e manutenção do vínculo entre contratante e contratada desde que atendidos os requisitos de adimplência e regularidade fiscal.

Admitir o contrário disso seria entender que uma empresa exploradora de atividade aérea, que só pode funcionar no aeroporto e que se não o fizer perde a concessão ou permissão do Estado, terá prazo de validade e de duração delimitado, que sua existência no mundo jurídico terá termo final previsto na data de vencimento do Termo de Concessão do Uso de Área com a INFRAERO, pois não se pode garantir que será vencedora em novo certame licitatório a que seja submetida.

O Tribunal de Contas da União no ACÓRDÃO Nº 1.284/2008 – TCU – PLENÁRIO, de 02/07/2008, lavrado no Processo TC-021.539/2005-5 (OCEANAIR Linhas Aéreas Ltda x INFRAERO), entendeu legal a aplicação do art. 40 do CBA, sendo legal a celebração direta, sem licitação, de contratos de concessão de áreas aeroportuárias a empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas de serviços aéreos pelo Poder Público.

Portanto, também as hipóteses de renovação dos Contratos de Concessões vencidos anteriormente à data da Resolução estaria também dispensadas, por autorização legal, do regime de concorrência pública, pela vigência de leis específicas (art. 1º da Lei nº 5.332/67 e art. 40 da Lei nº 7.565/86-CBA) que dispensa do regime de concorrência pública para a concessão de áreas aeroportuárias as empresas aéreas concessionários, permissionários ou autorizados dos serviços aéreos públicos, com aplicação do princípio da especialidade e especificidade em eventual conflito entre a Lei nº 8.666/93 e a dispensa autorizada pelo art. 1º da Lei nº 5.332/67 e art. 40 da Lei nº 7.565/86-

(Quick Manutenção);
Alessandra Abrão
(Voar Aviação);
Antônio Castro
(Helimed, ABRAA,
ETA); Paulo Carvalho
Globo Aviação);
Apostole Chryssafidis
(ABETAR); Marcio
Fonseca (Aero Star);
Álvaro (Abaeté);
Donizete Alves
(Goiás Manutenção);
Dílson Filho
(Uirapuru Taxi
Aéreo); Ângelo
Bonani (JAD Taxi
Aéreo); Licurgo Filho
(aliança Aviação);
Eduardo Lanza
(Wanair
Manutenção); Fabio
Pessoa (CETAM
Aero); Francisco
Piqueras (Gaplan
Aeronáutica)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>CBA, o que aliás já está resolvido pela própria previsão de exceção do art. 24 da Lei nº 8.666/93.</p> <p>Assim, por conseguinte, aplicável também às renovações dos Termos de Concessões as normas desta Resolução, notadamente as disposições do art. 1º da Lei nº 5.332/67 e art. 40 da Lei nº 7.565/86-CBA que dispensa do regime de concorrência pública.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Não há, na proposta de Resolução (tanto a antiga como a atual), qualquer óbice à renovação dos contratos vencidos, de sorte que o dispositivo sugerido não precisa ser adotado.</p>	
<p>a) haverá problemas com os contratos vigentes;</p> <p>b) entendemos que se deve rever esse art. 20, abrangendo a aplicação da Resolução aos contratos vigentes, pois será muito confuso e improdutivo conviver com contratos da mesma natureza regulados por normas diferentes;</p> <p>c) por questão de isonomia tudo deve ser re-enquadrado na nova Resolução, inclusive quanto aos preços e prazos;</p> <p>d) sugere-se que seja elaborado uma regra de transição para os contratos vigentes.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Uma condição básica para que se tenha segurança jurídica em qualquer ambiente regulatório é o estrito cumprimento dos contratos. Portanto, não se considera indicado que contratos firmados em condições regulatórias diferentes sejam alterados por conta de modificações na norma.</p>	INFRAERO
<p>Art. 20 – O disposto nesta Resolução aplica-se a todos os contratos de utilização de áreas aeroportuárias em vigor, bem como os firmados após a vigência desta Resolução, observado o disposto no art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.</p> <p>A Associação Brasileira dos Concessionários Aeroportuários – ABRASCA, entidade que congrega várias instituições de norte a sul do país, e o Sindicato Nacional das Empresas Concessionárias em Aeroportos – SINCAP, que representa os concessionários de áreas aeroportuárias de todo Brasil, significando cerca de 4.000 (quatro mil) contratos, cujos concessionários, em sua grande maioria, parceiros há muitos anos da INFRAERO e apoio e suporte à Aviação Civil Brasileira, julgando ser de justiça, pedem que se contemple o direito de continuidade, dentro do novo Regulamento e por isso sugerem alteração do Artigo 20, conforme já descrito.</p> <p>É importante ressaltar que a segunda maior receita da INFRAERO advem da área comercial, sendo relevante, em nosso entender, preservá-la e ampliá-la.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p>	Modesto Lopes (ABRASCA)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Uma condição básica para que se tenha segurança jurídica em qualquer ambiente regulatório é o estrito cumprimento dos contratos. Portanto, não se considera indicado que contratos firmados em condições regulatórias diferentes sejam alterados por conta de modificações na norma.</p>	
<p>Inclusão do texto grifado no artigo 20, bem como de parágrafo único: <u>observada a dispensa de licitação para as áreas não enquadradas como comerciais, nos termos da Lei 7,565/86 e 53332/67.</u></p> <p><u>Parágrafo único: A renovação dos contratos de áreas aeroportuárias essenciais ocorrerá desde que as empresas que pretendam tal renovação cumpram as condições de renovação e estejam adimplentes com os pagamentos devidos em decorrência dos contratos cujo prazo pretende-se renovar.”</u></p> <p>De acordo com o artigo 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, são dispensadas do regime de licitação as áreas aeroportuárias destinadas às atividades enquadradas como pertinentes à infra-estrutura aeroportuária, incluindo, também, além das atividades qualificadas como essenciais pela Resolução em comento, as atividades cuja proposta de inclusão já foi efetivada.</p> <p>Há de se estabelecer como critério para renovação dos contratos dos concessionários de áreas dispensadas do regime de licitação a pontualidade dos pagamentos devidos em decorrência do contrato cujo prazo pretende-se renovar.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: A Resolução não deve determinar que os contratos sejam renovados. Trata-se de ato conjunto do gestor aeroportuário e empresa. A nova norma deve apenas estabelecer regras gerais que nortearão as renovações.</p>	SNETA
<p>O disposto nesta Resolução aplica-se, tão-somente, após o término de um novo período de renovação dos contratos atuais de utilização de áreas aeroportuárias, firmados após a vigência desta Resolução, observado o disposto no art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.</p> <p>Cabe inicialmente considerar que as empresas de transporte aéreo detêm contratos de utilização de áreas aeroportuárias em três situações: a) contratos em vigor; b) contratos em fase de negociação; e c) contratos já negociados e ainda não assinados.</p> <p>Dentre os diversos contratos de utilização de áreas aeroportuárias em vigor, muitos estarão vencendo no decorrer dos próximos anos, portanto, caso prevaleça a vigência imediata desses novos critérios e procedimentos estabelecidos na Resolução já por ocasião das próximas renovações, o planejamento econômico-operacional das empresas aéreas serão diretamente afetados.</p> <p>Ao estabelecer novos critérios e procedimentos para utilização de áreas</p>	Patrícia Machado (Star Trailer)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>aeroportuárias, é recomendável que o governo, neste caso por meio da ANAC, permita que as empresas aéreas tenham um tempo para implantar medidas internas, adaptando-se às novas condições econômico-operacionais.</p> <p>Uma solução alternativa seria estabelecer uma carência maior para a entrada em vigor desses novos critérios, evitando-se a aplicação imediata aos contratos que se encontram em fase de negociação, aos contratos cuja renegociação já foi concluída, mas que ainda não foram assinados, bem como àqueles que estejam vencendo no decorrer dos próximos cinco anos, por exemplo.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Numa regra de transição justa, espera-se que os atos jurídicos perfeitos (contratos) já firmados sejam respeitados e que os demais contratos sejam adaptados. Assim, obtém-se a maior segurança jurídica possível. Por outro lado, com respeito aos contratos ainda não assinados, pode-se dizer que ainda não se constituem uma relação jurídica entre as partes, de modo que não devem ser abrangidos pela Resolução.</p>	
---	--

Artigo 21

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 21. Qualquer controvérsia entre a administração aeroportuária e as empresas que atuam no aeroporto decorrente da interpretação desta Resolução poderá ser resolvida por meio de composição de interesses, nos termos do inciso XX do art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005.</p>	
<p>Contribuições</p> <p>Art. 21. Qualquer controvérsia decorrente da interpretação desta Resolução será resolvida por meio de composição de interesses, nos termos do inciso XX do Art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Conforme a própria contribuição argumenta, a competência de composição de conflitos da ANAC já está prevista em Lei, o que torna redundante sua repetição na Resolução de Áreas Aeroportuárias.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>INFRAERO</p>

Artigo 22

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 22. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.</p>	
<p>Contribuições</p>	<p>Colaboradores</p>



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Artigo 23

Forma como se encontra na Resolução

Art. 23. Ficam revogadas as Portarias nºs 774/GM-2, de 13 de novembro de 1997, 456/GC5, de 20 de julho de 2000, 666/GC5, de 17 de agosto de 2001, 683/GC5, de 29 de agosto de 2001, e 696-T/GC5, de 27 de setembro de 2002.

Contribuições

Art. 23. Ficam revogadas as Portarias nºs 774/GM-2, de 13 de novembro de 1997, 456/GC5, de 20 de julho de 2000, 666/GC5, de 17 de agosto de 2001, 683/GC5, de 29 de agosto de 2001, e 696-T/GC5, de 27 de setembro de 2002 e **Ato Administrativo Nº 1672/PR/2008 de 13 de Junho de 2008.**

O Ato Administrativo Nº 1672/PR/2008 de 13 de Junho de 2008 trata do mesmo tema e foi omitido no artigo 23 da resolução.

O Ato administrativo nº 1672 também tentou tratar do tema em questão, devendo; portanto, ser revogado da mesma forma que os demais diplomas citados nesse artigo. Além disso, um aumento de 60% nos aluguéis não é justificado. A redecação dos escritórios é feita pelas cias aereas; há bandwidth de computador limitado, não há investimentos em triagem de bagagem, investimentos só na área duty-free.

ANÁLISE DA ANAC:

Resolução da ANAC e Ato Administrativo da INFRAERO são atos de agentes públicos distintos e não vinculados hierarquicamente, não cabendo ao primeiro revogar o segundo. Cabe ressaltar, ainda, que a Resolução engloba a concessão de áreas de todos os aeroportos, não apenas os administrados pela INFRAERO.

Colaboradores

Evaristo Oliveira (Air Canada); Fabiana Peixoto de Mello (FEDEX); Peter Koeser (Lufthansa); Marcus Altenbach (SWISSAIR); Alessandro Amadeo (Alitalia); Andrés Lorenzetti (Ibéria); Fabian Bondini (Aerolineas Argentinas); Herlicy Bastos (American Airlines)

REVOGAÇÃO NO ARTIGO 23

A resolução proposta revoga, expressamente, as Portarias 774/GM-2/1997, 456/GC5/2000, 666/GC5/2001, 683/GC5/2001, 696-T/GC5/2002, mas não menciona o ATO ADMINISTRATIVO 1672, de 13/06/2008 que aumenta, consideravelmente, as áreas concedidas e eleva para a categoria 1 aeroportos de grande movimento aplicando, por conseguinte, tabela de valores ainda maiores.

ANÁLISE DA ANAC:

Resolução da ANAC e Ato Administrativo da INFRAERO são atos de agentes públicos distintos e não vinculados hierarquicamente, não cabendo ao primeiro revogar o segundo. Cabe ressaltar, ainda, que a Resolução engloba a concessão de áreas de todos os aeroportos, não apenas os administrados pela INFRAERO.

Murillo Marques (Emirates)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

PROPOSTA DE NOVOS ARTIGOS

Contribuições

Novo Artigo. Os contratos de utilização de áreas aeroportuárias comerciais, serão celebrados por prazo máximo de 5 (cinco) anos, podendo ser renovados por igual período sucessivamente.

Parágrafo 1º No início do contrato as renovações serão automáticas até completar no mínimo o prazo que permita a amortização do capital empregado.

Novo Artigo. As benfeitorias permanentes realizadas em áreas comerciais, findo o correspondente prazo de amortização – não superior a 15 anos – serão incorporadas ao ativo do aeroporto independentemente de qualquer indenização.

Parágrafo 1º As benfeitorias permanentes realizadas em áreas comerciais estão sujeitas à prévia aprovação do administrador aeroportuário.

Parágrafo 2º Ocorrendo rescisão do contrato por interesse da empresa, as benfeitorias realizadas em áreas comerciais não serão indenizadas.

Novo Artigo. O disposto nesta Resolução aplica-se, tanto aos contratos de utilização de áreas aeroportuárias firmados após a vigência desta Resolução quanto àqueles já em vigor na data desta Resolução.

Como Presidente da ACAP - Associação dos Concessionários Aeroportuários – Salvador/Ba, entidade que representa os lojistas do Aeroporto Internacional de Salvador, ressalvo a existência de aproximadamente 4.000 contratos em todo o Brasil, parceiros há muitos anos da Infraero e todos também construtores do sistema de apoio e suporte à Aviação Civil Brasileira, julgamos de justiça que se contemple as garantias de continuidade àqueles que, alguns há mais de 30 anos, já vêm com lealdade e denodo dando a sua contribuição a esta causa.

Realça a importância desta nossa manifestação o fato de que, lê-se nos jornais, existiria a intenção de trocar o gestor aeroportuário para uma entidade privada, naturalmente descompromissada com todo o passado a que nos referimos.

Também por uma razão de justiça, solicito que seja considerada esta nossa manifestação não como uma única contribuição mas como contribuições, que é o total de nossos representados.

ANÁLISE DA ANAC:

Em vez de estabelecer a renovação automática de contratos com investimentos ainda não amortizados, considera-se mais conveniente a obrigatoriedade de o gestor aeroportuário indenizar o concessionário caso decida não prorrogar o contrato. Tal opção decorre dos seguintes

Colaboradores

Augusto Carvalho
(ACAP)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>motivos:</p> <ul style="list-style-type: none">i. renovação automática tem o potencial de gerar barreiras à entrada, na medida em que impede a instalação de novas empresas no aeroporto, prejudicando o princípio da livre concorrência; eii. possibilitar ao gestor aeroportuário a faculdade de renovar ou indenizar o concessionário lhe confere maior capacidade de gestão de sua infraestrutura, permitindo maior eficiência na alocação das áreas. <p>O parágrafo único do primeiro artigo sugerido poderia implicar barreiras à entrada de novas empresas em alguns aeroportos, gerando prejuízos ao princípio da livre concorrência.</p> <p>A nova proposta não estabelece um teto para os prazos dos contratos, somente os limita em relação ao período de outorga para a exploração da infraestrutura aeroportuária.</p>	
<p>Inclusão do seguinte texto: O preço mensal poderá ser reduzido em até 30%, a critério da entidade administradora do aeroporto, caso a área pretendida seja superior a:</p> <ul style="list-style-type: none">a) 150 m2, no caso de área localizada no terminal de passageiros (ATP);b) 300 m2, no caso de área edificada externa (AEEEX); ec) 1500 m2, no caso de área não edificada (ANE). <p>A redução no valor do preço mensal de grandes áreas, de acordo com as respectivas localizações, é medida, em determinadas situações, que fomentará a instalação de empresas em áreas pouco utilizadas e evitará sobrecarga de aeroportos mais movimentados.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC:</p> <p>A nova proposta de Resolução não fixa os preços das áreas, de modo que as especificações sugeridas não precisam ser realizadas. Assim sendo, quando da celebração dos contratos espera-se que as características físicas das áreas sejam levadas em consideração na determinação dos preços.</p>	SNETA
<p>Art. 5º As empresas aéreas e de serviços aéreos especializados poderão requisitar áreas para uso em regime de exclusividade para a construção e operação de terminais de passageiros e/ou de carga.</p> <p>§ 1º As empresas que operarem terminais de passageiros terão direito a reter a tarifa de embarque doméstica e internacional para remunerar seu investimento e custear sua operação.</p> <p>§ 2º As empresas que operarem terminais de cargas terão direito a reter as tarifas de capatazia e de armazenagem para remunerar seu investimento e custear sua operação.</p> <p>§ 3º A ANAC disciplinará, para cada aeroporto onde sejam operados terminais privados, o percentual das tarifas de embarque, de capatazia e de armazenagem, que deverão ser os únicos valores repassados à administração aeroportuária, para custeio da operação dos sistemas comuns.</p>	Adalberto Febeliano (Azul)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Esse dispositivo, ou outro similar, estimulará o investimento em terminais privados de passageiros e/ou carga, de forma complementar aos investimentos públicos. Ele também estabelece que parte das tarifas de embarque, e parte das tarifas de capatazia e armazenagem, sejam utilizadas para compensar o investimento feito pelas empresas aéreas ou de serviços aéreos especializados na construção e operação dos terminais. Como o investimento pode variar bastante tanto em termos do porte das instalações, como de seu acabamento e funcionalidade, é razoável que a ANAC possa determinar, em cada caso, quanto das tarifas será retido. Essa determinação ocorrerá quando da aprovação do projeto pela ANAC, e pode até mesmo ser apresentada como pré-requisito pelo investidor, cabendo à ANAC a decisão final sobre a conveniência ou não de se permitir o investimento, vis-a-vis a perda de receita no terminal público e o crescimento do tráfego no aeroporto.

ANÁLISE DA ANAC:

Sugestão parcialmente acatada, ensejando a criação do art. 9º da nova proposta de Resolução. Quanto à destinação de tarifas aeroportuárias, além de não ser objeto da Resolução, trata-se de matéria disciplinada por Lei, não podendo um instrumento infralegal alterá-la.

Art. 9º No caso da operação de terminais privados de passageiros ou de carga fica a administração aeroportuária dispensada, relativamente às áreas por eles ocupadas, da observância das condições estabelecidas nos arts. 7º e 8º.

Parágrafo único. Após o término do prazo do contrato inicial para construção e exploração de terminais privados de passageiros e/ou de carga, e se esse prazo não for prorrogado para amortização de investimentos adicionais, as condições estabelecidas nos arts. 7º e 8º deverão ser observadas.

O novo artigo justifica-se para preservar o plano original de investimento da empresa aérea ou de serviços aéreos especializados, quando optar pela construção de seus próprios terminais de passageiros e/ou de carga. Garante, ainda, que terminais ociosos sejam eventualmente devolvidos ao domínio público, com sua inclusão nas áreas a serem exploradas em regime de compartilhamento, com a ressalva de que investimentos continuados nos terminais, que sempre precisam ser aprovados pela ANAC, justifiquem a prorrogação do prazo de exploração das áreas. Garante ainda, por fim, que se o terminal privado for bastante eficiente, movimentando um número de passageiros por metro quadrado superior à média das demais áreas do aeroporto, ele poderá continuar sendo operado pela empresa que o construiu, mesmo que o prazo de amortização tenha se expirado.

ANÁLISE DA ANAC:

Na hipótese prevista no art. 9º da nova proposta de Resolução, entende-



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

se que devam ser utilizadas as mesmas regras de distribuição, sob pena de se criarem barreiras à entrada a outras empresas no aeroporto, ferindo o princípio da livre concorrência.

Art. 15. Em acordo com o administrador aeroportuário e com a ANAC, as empresas aéreas ou de serviços aéreos especializados poderão realizar investimentos nas áreas comuns ou compartilhadas dos aeroportos, sendo compensados com descontos nas tarifas de pouso e permanência, nas tarifas de embarque, nas tarifas de capatazia ou nas tarifas de armazenagem, conforme seja o caso.

§ 1º A compensação será feita até o reembolso integral dos investimentos realizados, considerando-se a adição de juros semestrais iguais à TJLP.

§ 2º O valor total do investimento deverá ser previamente aprovado pelos técnicos da Superintendência de Infra-Estrutura da ANAC, e posteriormente comprovado pela empresa aérea ou de serviços aéreos especializados.

O texto proposto permite que, de forma simples, o administrador aeroportuário entre em acordo com os operadores no aeroporto para, quando for conveniente, aceitar que eles realizem investimentos menos complexos, como uma ampliação de pátio ou reforma e ampliação na área de entrega de bagagens, evitando o por vezes dispendioso e lento processo de licitação.

Normas complementares poderão disciplinar quais os valores máximos, e quais os tipos de obras aceitáveis, caso seja julgado importante limitar a abrangência da parceria.

ANÁLISE DA ANAC:

A destinação de tarifas aeroportuárias às empresas, além de não ser objeto da Resolução, é disciplinada por Lei, não podendo um instrumento infralegal alterá-la.

Art. 15. Os contratos de utilização poderão ser cedidos para outras empresas aéreas ou de serviços aéreos especializados mediante comunicação à ANAC e à administração aeroportuária, mediante remuneração, mantidas as mesmas condições contratuais então prevalentes.

§ 1º A ANAC poderá vetar a transferência quando o cessionário não apresentar condições legais ou técnicas que o habilitem, ou ainda quando a ANAC tiver dúvida razoável quanto à capacidade financeira do cessionário assumir o compromisso de pagamento pelo uso da área.

§ 2º O administrador aeroportuário fará jus a receber 1% do valor da cessão dos contratos.

Não há motivo nenhum pelo qual não se autorize a cessão ou



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

transferência dos contratos de uso, desde que o cessionário atenda às mesmas condições técnicas e legais que o cedente.

Isso, inclusive, dará maior garantia jurídica às entidades financeiras que desejarem oferecer financiamentos para a construção de hangares e demais instalações aeroportuárias, inclusive a própria construção e operação de terminais de passageiros e/ou de carga, conferindo maior liquidez aos investimentos e, portanto, facilitando a expansão da capacidade aeroportuária.

ANÁLISE DA ANAC:

Esta sugestão encaixa-se na possibilidade de contratação de outras empresas por concessionárias de áreas aeroportuárias vinculadas à exploração de serviço aéreo público para a prestação de serviços auxiliares, já prevista na proposta de Resolução.

Art. 21 Às áreas destinadas a atividades de suporte à aviação civil de hangaragem, serviços de atendimento de rampa, manutenção de linha de aeronaves, abastecimento de aeronaves, lavagem de aeronaves, pintura de aeronaves, manutenção pesada de aeronaves e de todos os componentes aeronáuticos, e à construção aeronáutica e fabricação de estruturas aeronáuticas, será dado o tratamento de áreas essenciais, aplicando-se a elas tudo o que couber desta Resolução, independentemente das empresas que ofereçam os produtos ou serviços poderem ser enquadradas na condição de empresas aéreas ou de serviços aéreos especializados.

O texto original, da maneira proposta, pode levar empresas como a Embraer e a Neiva a precisarem sair das áreas industriais que hoje ocupam, pois não são empresas aéreas nem de serviços aéreos especializados. O mesmo se aplicaria à VEM, ao Centro Tecnológico da TAM em São Carlos, se um dia separado da empresa aérea, e ao centro de manutenção da Gol, em Confins, se um dia uma reestruturação empresarial houver por bem separá-lo da empresa aérea. Centros de treinamento, todas as empresas de abastecimento de aeronaves, oficinas de manutenção aeronáutica e empresas especializadas em atendimento aeroportuário, como a SATA e a Swissport (para ficar so em dois exemplos) poderiam ser alijadas das áreas que ocupam por não serem ‘empresas aéreas’ ou ‘empresas de serviços aéreos especializados’.

Se é verdade que os planos diretores dos aeroportos brasileiros por vezes deixam a desejar, instalando a empresa errada no lugar errado, tampouco é correto inviabilizar as atividades de um sem-número de empresas de apoio à aviação civil – e principalmente dos grandes centros de manutenção das empresas aéreas – com uma legislação que ignore a necessidade legítima dessas empresas precisarem ter acesso perene a áreas aeroportuárias.



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

ANÁLISE DA ANAC:

A Resolução busca regulamentar apenas as áreas utilizadas pelas empresas de aviação (transporte aéreo e serviços auxiliares) e pelos órgãos públicos que atuam no aeroporto, pois nelas se desenvolvem atividades que impactam diretamente a atividade-fim do aeroporto: a operação de aeronaves.

Já as demais são consideradas áreas destinadas à exploração comercial, porque as empresas que as exploram, em última instância, desenvolvem atividade comercial – seja prestando serviços e fornecendo combustíveis às companhias aéreas, seja vendendo produtos ao público em geral.

A despeito dessa classificação, que engloba todas as demais áreas na categoria “destinada à exploração comercial”, há de se considerar que as empresas prestadoras de serviços e fornecedoras de combustível às companhias aéreas são relevantes ao desenvolvimento da atividade-fim do aeroporto. Assim, é esperado que o administrador aeroportuário leve em consideração essa importância, podendo praticar políticas de preços que incentive a instalação dessas empresas – sob pena de ter a operação no aeroporto prejudicada.

Art. 21. Qualquer empresa aérea ou de serviço aéreo especializado, sozinha ou em consórcio com empresas de outras naturezas, poderá propor à ANAC a elaboração, o financiamento e/ou a execução de projetos de investimento de longo prazo em infra-estrutura aeroportuária, desde que atendido o interesse público e os planos diretores aprovados para cada aeroporto.

§ 1º Uma vez apresentado o projeto a ANAC deverá, dentro do prazo improrrogável de 15 dias, indicar qual o prazo necessário para apreciação do projeto, que não poderá ser superior a 180 (cento e oitenta) dias.

§ 2º A análise do projeto deverá ser realizada por Grupo de Trabalho composto por servidores da ANAC, do Ministério da Fazenda e do TCU, que autorizará os valores envolvidos, a forma de compensação do investimento, a participação do Estado, quando for o caso, e a forma de fiscalização da obra e dos valores efetivamente investidos.

O dispositivo proposto permite que qualquer empresa aérea interessada em melhorias na infra-estrutura aeroportuária apresente um projeto, que deverá ser analisado de maneira expedita pela ANAC e pelos demais órgãos de governo envolvidos.

Poder-se-ia até questionar se o envolvimento de uma empresa aéreas ou de serviços aéreos especializados é necessário mas, até para que se implante o conceito de forma gradual, a restrição parece fazer sentido no momento.

ANÁLISE DA ANAC:



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Não faz parte do escopo da Resolução, nem de seus objetivos, regulamentar a forma pela qual a ANAC tem de aprovar benfeitorias nos aeroportos, tampouco sua competência em aprovar benfeitorias nos aeroportos e, ainda, a designação de tarefas para outros órgãos públicos.

Art. 22. Nenhuma aeronave poderá permanecer no mesmo aeroporto, sem decolar, por um prazo maior do que 180 (cento e oitenta) dias, salvo se ao término desse prazo todas as tarifas de estadia devidas por sua permanência sejam integralmente pagas ao administrador aeroportuário, quando voltar-se-á a contar esse prazo.

§ 1º Decorrido o prazo acima o administrador aeroportuário é obrigado a solicitar ordem judicial para o leilão da aeronave e/ou de seus componentes, no estado em que se encontrem.

§ 2º Na hipótese da autoridade judicial não se manifestar no prazo de 60 (sessenta) dias, fica obrigado o administrador aeroportuário a promover o leilão, depositando o valor arrecadado, deduzido das tarifas vencidas, à disposição da justiça.

Diversos aeroportos brasileiros vêm se tornando verdadeiros depósitos de sucata, mesmo quando tais aeroportos padecem de crônica falta de áreas operacionais, como é o caso do Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro.

É imprescindível que a Autoridade de Aviação Civil municie os administradores aeroportuários com dispositivos legais que permitam a venda em hasta pública dessas sucatas, o que se não permite a recuperação completa das tarifas devidas, pelo menos impede a ocupação indefinida de áreas nobres.

ANÁLISE DA ANAC:

Os mecanismos estabelecidos na proposta de Resolução almejam promover arranjos eficientes na alocação de áreas dos aeroportos brasileiros, baseando-se em princípios concorrenciais e na eficiência da alocação de áreas (conforme nível de atividade de cada empresa no aeroporto). Espera-se, desse modo, que o problema mencionado na contribuição seja resolvido.

Por fim, cabe salientar que a Resolução deve se ater às competências legais da ANAC para regulamentar a matéria.

Art. 22. Quando for protocolado junto à ANAC um pedido de homologação de empresa aérea ou de serviços aéreos especializados o Superintendente de Infra-Estrutura da ANAC designará um funcionário da Superintendência para acompanhar o andamento das solicitações de áreas essenciais, necessárias à homologação da empresa, para assegurar que os administradores aeroportuários dêem a necessária prioridade ao pedido, evitando que ele se torne



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>um impeditivo da homologação.</p> <p>A experiência recente mostrou que nem todos os administradores aeroportuários têm em mente as necessidades específicas das empresas em fase de organização, fazendo exigências por vezes exageradas. Se, no caso da Infraero, a administração central em Brasília foi pródiga em dar solução expedita para algumas questões levantadas na alocação de áreas para a Azul, talvez outro administrador – como um Departamento estadual, por exemplo – pudesse não fazê-lo. A indicação de um representante da ANAC para acompanhar o processo pode mitigar tais dificuldades.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Uma Resolução não pode criar competências para a ANAC não previstas em Lei. Ademais, o dispositivo sugerido foge do escopo da Resolução, qual seja: regulamentar a alocação das áreas aeroportuárias.</p>	
<p>Art. 3º. As atividades desenvolvidas nas áreas aeroportuárias estão assim classificadas e obedece a seguinte ordem de prioridade:</p> <ul style="list-style-type: none">I - Apoio OperacionalII - Operacionais Essenciais;III - Operacionais Acessórias;IV - Comerciais. <p>ANÁLISE DA ANAC: A Resolução busca estabelecer um critério mais eficiente de alocação de áreas aeroportuárias, a despeito do tabelamento de preços, de modo a cumprir o que dispõe o art. 2º, parágrafo único, alínea “b”, da Lei nº 6.009, de 1973 – que atribui ao administrador do aeroporto a competência de estabelecer os preços específicos de suas áreas. Todavia, para garantir em todos os aeroportos a existência de determinadas áreas, a Resolução define as “áreas administrativas públicas” e as “áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público”, sem as quais a operação de aeronaves fica inviabilizada. Essas áreas deverão obedecer a regimes de precificação específicos. As demais áreas, por não necessariamente deverem estar presentes em todos os aeroportos, podem ser agrupadas numa só classificação, passando a ser consideradas “áreas destinadas à exploração comercial”. Diante do exposto, considera-se dispensável a inclusão do dispositivo acima sugerido.</p> <p>Art. 4º. A administração aeroportuária, obedecido ao respectivo Plano Diretor, aprovado pela ANAC, e de acordo com as disponibilidades existentes distribuirá áreas de dimensão e de localização adequadas para o desempenho das atividades citadas no art. 3º, garantindo área adequada para as atividades operacionais de modo que se possa oferecer conforto e segurança aos usuários.</p>	José Mollo (SNEA)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

ANÁLISE DA ANAC:

A garantia de uma “área adequada” mostra-se impraticável por tratar-se de um critério subjetivo, pois o conceito de área suficiente varia de empresa para empresa. Neste sentido, a definição das áreas que serão alocadas a cada empresa se dará por meio de negociação com o gestor aeroportuário.

Art. 7º. A concessão de áreas aeroportuárias para o desempenho das atividades operacionais essenciais obedecerá à seguinte ordem de prioridade:

- I - Transporte Aéreo Regular Doméstico e/ou Internacional – empresas nacionais;
- II - Transporte Aéreo Regular - empresas estrangeiras;
- III - Transporte Aéreo Não Regular Doméstico e/ou Internacional – empresas nacionais;
- IV - Transporte Aéreo Não Regular – empresas estrangeiras;
- V - Transporte Aéreo Não Regular – Táxi Aéreo e
- VI - Serviço Aéreo Especializado Públicos.

Parágrafo único. Os serviços aéreos especializados públicos abrangem as atividades aéreas de:

- a) aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;
- b) prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;
- c) publicidade aérea de qualquer natureza;
- d) fomento ou proteção da agricultura em geral;
- e) saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;
- f) ensino e adestramento de pessoal de vôo;
- g) provocação artificial de chuvas ou modificação de clima.

ANÁLISE DA ANAC:

Os tipos de transporte aéreo já são descritos no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), no Título VI – a partir do art. 174.

Art. 8º. Consideram-se Atividades Operacionais Acessórias:

- I - Serviços auxiliares de transporte aéreo;
- II - Serviços de fornecimento de combustível e de lubrificantes para a aviação;
- III - Serviços de hangaragem, manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos para terceiros;
- IV - Serviços de comissaria de bordo realizados para terceiros;
- V - Serviços diferenciados das empresas aéreas para embarque de passageiros em áreas restritas

Parágrafo único. Os serviços elencados nos incisos deste artigo, no que



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

couber, poderão ser operados de forma compartilhada pelas próprias empresas, ou por empresa por elas constituída, com a finalidade de prestar tais serviços, mediante contrato com administração aeroportuária.

ANÁLISE DA ANAC:

A Resolução busca regulamentar apenas as áreas utilizadas pelas empresas de aviação (transporte aéreo e serviços auxiliares) e pelos órgãos públicos que atuam no aeroporto, pois nelas se desenvolvem atividades que impactam diretamente a atividade-fim do aeroporto: a operação de aeronaves.

Já as demais são consideradas áreas destinadas à exploração comercial, porque as empresas que as exploram, em última instância, desenvolvem atividade comercial – seja prestando serviços e fornecendo combustíveis às companhias aéreas, seja vendendo produtos ao público em geral.

A despeito dessa classificação, que engloba todas as demais áreas na categoria “destinada à exploração comercial”, há de se considerar que as empresas prestadoras de serviços e fornecedoras de combustível às companhias aéreas são relevantes ao desenvolvimento da atividade-fim do aeroporto. Assim, é esperado que o administrador aeroportuário leve em consideração essa importância, podendo praticar políticas de preços que incentive a instalação dessas empresas – sob pena de ter a operação no aeroporto prejudicada.

Art. 10. As áreas destinadas às Atividades de Apoio Operacional, Operacionais Essenciais e Operacionais Acessórias, limitam-se, estritamente, àquelas necessárias ao funcionamento dos serviços correspondentes.

§ 1º - Quando as áreas definitivas não estiverem disponíveis, poderão ser destinadas áreas em caráter provisório, por interesse das empresas que prestem os serviços enquadrados nos Art. 6º e 8º, ou por interesse da administração aeroportuária.

§ 2º - As áreas a que se refere o § 1º deste artigo deverão ser restituídas à administração aeroportuária, findo o prazo estabelecido para a concessão.

§ 3º - Caso seja necessária a devolução da área antes do prazo ajustado, a administração aeroportuária deverá disponibilizar outra área em condições operacionais similares a área devolvida, que permita a perfeita execução do objeto do contrato, observado o disposto no Art. 30 desta Resolução.

ANÁLISE DA ANAC:

A garantia de uma “área necessária” mostra-se impraticável pelos seguintes motivos:

(i) trata-se de um critério subjetivo, pois o conceito de área necessária



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

pode variar de empresa para empresa; e
(ii) em aeroportos que operam no limite de sua capacidade, possivelmente haverá escassez de áreas, as quais poderão estar aquém do que as empresas consideram necessária.
Ademais, a nova Resolução acaba com o conceito de áreas operacionais.

Art. 15. Os valores máximos estabelecidos para os preços básicos para ocupação de áreas aeroportuárias, fixados em Resolução emanada pela ANAC, determina o valor pela utilização de 1 m² (um metro quadrado) de área do aeroporto, conforme os seguintes critérios:

- a) categoria do aeroporto, definida em Resolução emanada pela ANAC;
- b) classificação da área, conforme o Art. 2º desta Resolução; e
- c) atividade desenvolvida, de acordo com o Art. 6º desta Resolução.

§ 1º - O Preço Básico será reajustado anualmente, tomando-se por base a variação do Índice Geral de Preços ao Consumidor (INPC), ou outro índice que vier a substituí-lo, pelo Governo Federal, mediante Resolução emanada pela ANAC.

§ 2º - A Tabela de Preços Básicos para valoração dos Preços Específicos será publicada mensalmente, corrigida nos termos previstos no § 1º e será utilizada somente para a elaboração de novas contratações de áreas aeroportuárias, ou ainda, nos acréscimos de áreas dos contratos em vigor.

Art. 16. O Preço Específico é o valor devido pela efetiva utilização de áreas, instalações, equipamentos, facilidades e de serviços do aeroporto e será definido pela administração aeroportuária, em obediência aos valores máximos estabelecidos na Tabela de Preços Básicos para formação de Preços Específicos Mensais, fixada em Resolução emanada pela ANAC, desde que tais serviços e facilidades não estejam abrangidos pelas Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica.

ANÁLISE DA ANAC:

A Resolução busca estabelecer um critério mais eficiente de alocação de áreas aeroportuárias, a despeito do tabelamento de preços, de modo a cumprir o que dispõe o art. 2º, parágrafo único, alínea “b”, da Lei nº 6.009, de 1973 – que atribui ao administrador do aeroporto a competência de estabelecer os preços específicos de suas áreas.

A classificação de aeroportos ocorre para efeito de cobrança de tarifas aeroportuárias, questão não abrangida pela Resolução em discussão. Por fim, o índice de reajuste dos contratos deve ser matéria constante do termo contratual.

Art. 17. O Preço Específico mensal, quando se tratar de utilização de área, será calculado da seguinte forma:

I - Atividade Operacional Essencial - será igual ao produto do Valor Básico, fixado por metro quadrado, pela superfície da área utilizada; II



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

- Atividade Operacional Acessória - será igual ao produto do Valor Básico, fixado por metro quadrado, pela superfície da área utilizada, acrescido de 50%; e
- III - Atividade Comercial - será fixado pela administração aeroportuária, de acordo com a legislação em vigor.
- § 1º - O Preço Específico da atividade de serviços diferenciados das empresas aéreas para embarque de passageiros em áreas restritas, de que trata o inciso V do art. 8º, será o previsto no inciso II deste artigo, acrescido de 50% (cinquenta por cento).
- § 2º - O preço específico a ser cobrado pela concessão de uso de áreas edificadas externas, construídas pelo concessionário, será calculado pelo metro quadrado da projeção da edificação sobre o terreno.
- § 3º - O concessionário deverá ressarcir à administração aeroportuária as despesas referentes aos serviços públicos efetivamente utilizados de água, energia elétrica, telecomunicações em aeroportos, limpeza e outros correlatos, desde que não remunerados pelas Tarifas Aeroportuárias.
- § 4º - A administração aeroportuária apresentará aos concessionários a planilha detalhada de custo dos serviços utilizados, de que trata este artigo, incluídas as tarifas públicas e a parte que cabe à administração aeroportuária.
- § 5º - Dispensar-se-á de licitação a utilização de áreas aeroportuárias, edificadas ou não, de instalações, de equipamentos, de facilidades e de serviços enquadrados nos art. 6º e 8º, nos termos do art. 40 do Código Brasileiro de Aeronáutica.
- § 6º - Os mezaninos construídos pelo concessionário, em área contratada, não serão objetos de cobrança de Preços Específicos.

ANÁLISE DA ANAC:

A Resolução busca estabelecer um critério mais eficiente de alocação de áreas aeroportuárias, a despeito do tabelamento de preços, de modo a cumprir o que dispõe o art. 2º, parágrafo único, alínea “b”, da Lei nº 6.009, de 1973 – que atribui ao administrador do aeroporto a competência de estabelecer os preços específicos de suas áreas.

Art. 18. Estão isentos do pagamento de Preço Específico:

- I - Os órgãos públicos prestadores das atividades classificadas como de Apoio Operacional e as empresas de transporte aéreo, classificadas como Operacional Essencial, quando promoverem exposições com finalidade cívicas, culturais, educativas, científicas, de apoio ao turismo ou sanitárias, observado os prazos e os locais, fixados pela administração aeroportuária;
- II - As empresas prestadoras de serviços às entidades administradoras dos aeroportos, pelo uso das áreas indicadas no edital de licitação;
- III - Os aeroclubes, devendo ser enquadrados em concessão de uso sob condições especiais, previsto no § 1º- do art. 64 e no parágrafo único



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

do art. 96 do Decreto-lei nº 9.760 de 05 de setembro de 1946 e Decreto nº- 84.905 de 14 de julho de 1980; e

IV - Os Órgãos dos Comandos do Ministério da Defesa.

Parágrafo Único. Os beneficiários da isenção do pagamento do Preço Específico, de que trata este artigo, não estão isentos do ressarcimento das despesas referentes aos serviços públicos utilizados de água, esgoto, energia elétrica, lixo, telecomunicações em aeroportos, limpeza e outros correlatos, salvo disposição em contrário, constante do respectivo termo de concessão.

ANÁLISE DA ANAC:

No que tange às áreas administrativas públicas, a proposta de Resolução não fez alterações significativas em relação ao que dispõe a Portaria nº 774/GM-2, de 1997, justamente para evitar problemas relacionados à segurança e demais serviços prestados por entidades governamentais nos aeroportos.

Quanto aos aeroclubes, embora sejam considerados entidades de utilidade pública pelo CBA, não podem ser equiparados a órgãos públicos.

Art. 19. Nenhuma pessoa física ou jurídica de direito público ou privado poderá utilizar áreas, instalações, equipamentos, facilidades e serviços do aeroporto sem a celebração dos respectivos contratos, convênios e/ou instrumentos legais definidos pela administração aeroportuária.

Parágrafo Único. A utilização eventual de áreas, instalações e facilidades para filmagens, serviços, utilização do sistema de som, locação de auditórios e outros correlatos, dar-se-á mediante simples autorização formal da administração aeroportuária.

Art. 20. A utilização de áreas, de edifícios, de instalações, de equipamentos, de facilidades e de serviços de um aeroporto será objeto de contrato de concessão de uso ou convênio, a ser firmado entre o interessado e a administração aeroportuária.

Parágrafo único - Poderá ser firmado contrato de concessão de área a título provisório com as empresas, em processo de constituição, enquadradas nos arts. 6º e 8º e devidamente homologadas por Autorização Provisória de Funcionamento Jurídico, expedida pela ANAC, desde que exista disponibilidade de área, obedecido o disposto nos art. 7º e 9º.

ANÁLISE DA ANAC:

As sugestões acima fogem do escopo da Resolução.

Art. 21. Os pedidos de concessão de uso de áreas dos aeroportos que reflitam a necessidade de amortização de investimentos e administrados pela INFRAERO deverão ser submetidos à apreciação das seguintes



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

autoridades:

I – Ministro da Defesa:

a) Quando o prazo da amortização do investimento for superior a 25 anos.

II – Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC:

a) Toda área cuja destinação seja diferente da estabelecida no Plano Diretor do aeródromo, ou que nele não esteja prevista, para que seja analisada a conveniência de ser proposta a alteração do plano pela ANAC, de modo a viabilizar a utilização pretendida;

b) Quando o prazo da amortização do investimento for superior a 20 anos e até 25 anos.

III – Conselho de Administração:

a) Na hipótese em que a concessão de áreas, isoladas ou cumulativamente, for superior a 50.000 m² no mesmo aeroporto.

Parágrafo Único – Quando se tratar de concessão de uso de área para produção agrícola, os pedidos deverão ser autorizados pela administração aeroportuária, independente da metragem a ser utilizada ou do prazo. Tal concessão será sempre efetuada em caráter provisório e em áreas que visam garantir a segurança dos limites patrimoniais e que não interfiram na atividade operacional do aeroporto.

ANÁLISE DA ANAC:

A ANAC, como qualquer outro ente da Administração Pública Federal no desempenho de seu exercício normativo, não tem a prerrogativa de criar normas que estabeleçam competências não previstas em Lei a outros entes.

Art 22. Os contratos e os convênios deverão conter cláusulas sobre:

I – Objeto.

II - Prazo de vigência.

III – Seguro contra-incêndio.

IV - Seguro de responsabilidade civil.

V – Ressarcimento das despesas de serviços públicos de água, de energia elétrica, de telecomunicações em aeroportos, de limpeza, e de outros serviços correlatos ou afins, segundo planilha apresentada pela administração aeroportuária, que não sejam remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias.

VI – Periodicidade de reajuste.

VII – Sanções pelo atraso de pagamento previsto em lei.

VIII – Caução, a critério da administração aeroportuária, para as atividades definidas no art. 11 desta Resolução.

IX – Valor do Preço Específico, segundo memória de cálculo

X - Especificação e localização das áreas.

XI – Amortização, de acordo com a documentação apresentada à administração aeroportuária, contendo as especificações e o valor da benfeitoria realizada.



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

XII – Forma de pagamento do Preço Específico, independentemente das condições de amortização do investimento estipulado no contrato.

ANÁLISE DA ANAC:

O detalhamento dos itens a constarem dos contratos de concessão de uso de áreas aeroportuárias, a não ser os imprescindíveis (como prazos, e formas de amortização e indenização), foge do escopo da Resolução.

Art. 23. A fixação do valor a ser cobrado nos contratos com os carregadores de bagagem, engraxates e a produção agrícola, fica a critério da administração aeroportuária,

ANÁLISE DA ANAC:

A sugestão acima refere-se a matéria que não exige regulamentação da ANAC.

Art. 27. Durante o período previsto para a amortização da benfeitoria permanente em Área Não Edificada, o Preço Específico correspondente à superfície utilizada será o valor estabelecido para Área Não Edificada (ANE).

ANÁLISE DA ANAC:

Pelos motivos esclarecidos na resposta à última contribuição ao art. 3º, a Resolução não classifica as áreas conforme sua edificação.

Art. 28. Os Preços Específicos de benfeitorias permanentes no Terminal de Passageiros e de Área Edificada Externa permanecem aqueles estabelecidos no art. 17 desta Resolução, independentemente do período de amortização.

ANÁLISE DA ANAC:

A Resolução estabelece dois tipos de precificação de áreas, conforme sua classificação: rateio de custos básicos e livre negociação entre empresa e gestor aeroportuário. Portanto, a sugestão acima não é aplicável.

Art. 29. A realização de nova benfeitoria permanente somente poderá ser efetuada mediante autorização da administração aeroportuária, observado o que dispõe os arts. 21 e 22 desta Resolução.

ANÁLISE DA ANAC:

Sugestão acatada no caput do art. 16 da nova proposta de Resolução.

Art. 30. O contrato ou convenio poderá ser distratado quando ocorrer a necessidade de utilização da área e respectivas benfeitorias imóveis pela entidade administradora do aeroporto, na ocorrência de atos ou



ANAC

Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil

Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

fatos relacionados com a segurança pública ou nacional, ou com os interesses operacionais do Sistema de Aviação Civil ou do aeroporto, mediante indenização a ser calculada com a aplicação da seguinte fórmula:
(B - C)
 $I = [(A/B) C]. (1 + j)$, sendo:
I = Indenização
A = valor do investimento realizado em reais;
B = número de meses correspondentes ao tempo do contrato/convênio ou prazo, nele previsto, para amortização do investimento;
C = número de meses que faltarem para amortização do investimento; e
j = taxa de juros considerada.
§ 2º - O cálculo da indenização que trata este artigo levará em conta o valor constante das informações prestadas à administração aeroportuária, como estabelece o art. 25 desta Resolução.
§ 3º - O valor calculado da indenização de que trata o § 2º deste artigo, será reajustado monetariamente, de acordo com o Índice Nacional da Construção Civil (INCC) ou outro que venha a substituí-lo oficialmente.

ANÁLISE DA ANAC:

A metodologia de cálculo de indenização dos contratos deve constar do termo contratual.

Art. 31. As condições constantes estabelecidas nesta Resolução destinam-se aos aeroportos públicos classificados por categorias estabelecidas em Resolução emitida pela ANAC.

§ 1º. Os aeroportos e aeródromos públicos que não estejam classificados por categoria, de que trata o “caput” deste artigo, poderão aplicar o disposto nesta Resolução, na condição prevista para a última categoria aeroportuária.

ANÁLISE DA ANAC:

A classificação de aeroportos atualmente efetuada pela ANAC é válida para efeito de cobrança de tarifas aeroportuárias.

OUTRAS PROPOSTAS

Contribuições

Seja dado mais elasticidade ao prazo desta Consulta. Seja criada uma comissão com membros da sociedade privada, representativas da categoria, Ministério da Defesa, Comando da Aeronáutica, M.P.F., TCU, ANAC, INFRAERO, Procuradoria da União e demais órgãos

Colaboradores

Reginaldo Moreira
(ACIA-RJ)



Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>envolvidos e que atuam no seguimento da Aviação Civil em Geral, Indústria, Infra-Estrutura Aeronáutica, Serviços Auxiliares e afins, haja vista a complexidade que a causa demanda e por estar o texto sob análise, não claro quanto a licitação de áreas aeroportuárias operacionais e comerciais.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão parcialmente acatada. Diante das inúmeras dúvidas e sugestões, a ANAC optou por alterar a proposta inicial e conceder mais um prazo para novas contribuições.</p>	
<p>Sugerimos que a minuta da resolução seja melhor discutida com o trade para sanarmos inúmeras dúvidas que pairam sobre a mesma. Em alguns trechos a medida cita algumas portarias e não menciona atos administrativos pertinentes a mesma.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão acatada. Diante das inúmeras dúvidas e sugestões, a ANAC optou por alterar a proposta inicial e conceder mais um prazo para novas contribuições.</p>	Geraldo Ramalho (United Airlines)
<p>EM VIRTUDE DA COMPLEXIDADE DO ASSUNTO, CONSIDERANDO A IMPORTANCIA DA DISTRIBUIÇÃO DAS ÁREAS, SUA CLASSIFICAÇÃO, E COMO SERÃO NEGOCIADAS, SUGERIMOS QUE A MINUTA DA RESOLUÇÃO SEJA MELHOR DISCUTIDA, COM TODAS AS EMPRESAS INTERESSADAS.</p> <p>ANÁLISE DA ANAC: Sugestão acatada. Diante das inúmeras dúvidas e sugestões, a ANAC optou por alterar a proposta inicial e conceder mais um prazo para novas contribuições.</p>	Mario Carvalho (TAP)