

**RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS  
CONTRIBUIÇÕES DA  
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 13/2011**

**Processo nº 60800.073946/2011-62**

Resolução que estabelece regras específicas para compartilhar instalações e sistemas de atendimento destinados ao processamento de passageiros e despacho de bagagens nos aeródromos brasileiros e dá outras providências.

# Índice

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	3
<b>2 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DOCUMENTAIS</b> .....	4
2.1 MANIFESTAÇÃO Nº 01 .....	4
2.2 MANIFESTAÇÃO Nº 02 .....	5
2.3 MANIFESTAÇÃO Nº 03 .....	6
2.4 MANIFESTAÇÃO Nº 04 .....	8
2.5 MANIFESTAÇÃO Nº 05 .....	10
2.6 MANIFESTAÇÃO Nº 06 .....	12
2.7 MANIFESTAÇÃO Nº 07 .....	13
2.8 MANIFESTAÇÃO Nº 08 .....	16
2.9 MANIFESTAÇÃO Nº 09 .....	17
2.10 MANIFESTAÇÃO Nº 10 .....	19
2.11 MANIFESTAÇÃO Nº 11 .....	21
2.12 MANIFESTAÇÃO Nº 12 .....	23
2.13 MANIFESTAÇÃO Nº 13 .....	24
2.14 MANIFESTAÇÃO Nº 14 .....	29
2.15 MANIFESTAÇÃO Nº 15 .....	32
2.16 MANIFESTAÇÃO Nº 16 .....	33
2.17 MANIFESTAÇÃO Nº 17 .....	34
2.18 MANIFESTAÇÃO Nº 18 .....	36
2.19 MANIFESTAÇÃO Nº 19 .....	39
2.20 MANIFESTAÇÃO Nº 20 .....	40
<b>3 CONCLUSÕES FINAIS</b> .....	46

Relatório de análise e respostas das contribuições da Audiência Pública nº 13/2011, que submete proposta de edição de Resolução que estabelece regras específicas para compartilhar instalações e sistemas de atendimento destinados ao processamento de passageiros e despacho de bagagens nos aeródromos brasileiros e dá outras providências, realizada entre os dias 05 de agosto e 04 de setembro de 2011.

A minuta final da resolução também recebeu contribuições da Procuradoria Federal junto à ANAC, da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda e da Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC, as quais se encontram no processo.

## 1 INTRODUÇÃO

Conforme disposto no Aviso de Audiência Pública publicado no Diário Oficial da União nº 150, de 05 de agosto de 2011, seção 3, páginas 3 e 4, o Diretor-Presidente desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC –, resolveu submeter à audiência pública proposta de resolução dispondo sobre o compartilhamento das áreas de check-in nos aeroportos brasileiros.

O texto objeto do Aviso pôde ser previamente acessado no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>.

A audiência pública ocorreu entre os dias 05 de agosto e 04 de setembro de 2011, por meio de intercâmbio documental, conforme disposição da Instrução Normativa Nº 18, de 17 de fevereiro de 2009. As contribuições documentais puderam ser encaminhadas a esta Agência – endereço eletrônico [gtms.gnps.sia@anac.gov.br](mailto:gtms.gnps.sia@anac.gov.br) – por meio de formulário próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 04 de setembro de 2011.

Conforme disposto no art. 45 do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

- I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;*
- II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;*
- III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e*
- IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.*

As manifestações quanto ao mérito da proposta, bem como quanto a dúvidas e questionamentos, foram devidamente registrados e passam a ser apreciados individualmente no item 2 do presente Relatório.

## 2 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DOCUMENTAIS

### 2.1 MANIFESTAÇÃO Nº 01

Nome do manifestante: Sra. Ana Lucia Voos

Organização: Infraero

Email: analucia@infraero.gov.br

<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Exigir acessibilidade nos balcões de check-in compartilhado, que sejam rebaixados e adaptados para usuário com cadeiras de rodas e usuários com baixa estatura. Com material acessível para baixa visão e braile. E com atendentes intérpretes de Libras.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>A ANAC agradece sua manifestação.</p> <p>O assunto em questão não é tratado na presente resolução. O assunto informado pela manifestante é referente à facilitação e não ao compartilhamento de check-in.</p> <p>Informa-se que a Resolução nº 09, de 05 de junho de 2007, dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial. Essa é a resolução que trata de acessibilidade ao passageiro, a qual é matéria de facilitação.</p> <p>Entende-se que não há necessidade de incluir o assunto acessibilidade na minuta de resolução assim como não há necessidade de incluir os assuntos de segurança contra atos de interferência ilícita, transporte aéreo de artigos perigosos e outros que abrangem, mas não se limitam, ao check in. Entende-se que a minuta de resolução é uma norma específica que em nenhum momento exige o regulado do cumprimento das outras normas da ANAC.</p> <p>Sendo assim, a ANAC considera rejeitada a proposta de inclusão, por improcedente, e decide pela manutenção do texto na forma original.</p>

## 2.2 MANIFESTAÇÃO Nº 02

Nome do manifestante: Sr. Douglas de Brito Valadares Rodrigues Alves

Organização: Usuário

Email: douglasbalves@gmail.com

<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
§ 3º A decisão do operador do aeródromo pelo uso compartilhado das instalações listadas no parágrafo anterior será aplicável a todas as empresas de transporte aéreo atuantes e entrantes, com voos regulares e não regulares, no respectivo aeródromo.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
§ 3º A decisão do operador do aeródromo pelo uso compartilhado das instalações listadas no parágrafo anterior pode ser aplicável a todas as empresas de transporte aéreo atuantes e entrantes, com voos regulares e não regulares, no respectivo aeródromo, desde que as mesmas aceitem a utilização do sistema compartilhado proposto pelo operador do aeródromo.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As companhias aéreas não tem que se adequar ao aeródromo devido a falta de estrutura dos nossos aeroportos, principalmente daqueles operados pela INFRAERO. Quando os aeroportos aumentarem para atenderem a Copa do Mundo e as Olimpíadas, ainda será necessário o compartilhamento?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição.</p> <p>As instalações aeroportuárias e sistemas de atendimento aos passageiros e despacho de bagagem são parte da infraestrutura aeroportuária que com o crescimento da aviação civil brasileira precisam ter seu uso adequado às necessidades geradas por tal aumento de demanda.</p> <p>Grande parte dos principais aeródromos brasileiros estão utilizando essas instalações de forma não otimizada, firmando contratos para a utilização das referidas instalações de forma exclusiva com as empresas de transporte aéreo.</p> <p>Por esse motivo, o Art. 2º visa conceder ao operador do aeródromo a capacidade de decidir sobre o compartilhamento das instalações e sistemas de atendimento e vincular esta decisão à análise da capacidade operacional e necessidade de otimização da infraestrutura disponível.</p> <p>Especificamente, no § 3º desse artigo, informa que a decisão de compartilhamento deverá ser aplicada a todas as empresas de transporte aéreo atuantes e entrantes no aeródromo, sejam com voos regulares ou não regulares.</p> <p>Por outro lado, o operador do aeródromo se obriga a comunicar às empresas de transporte aéreo a decisão pelo uso compartilhado, para que estas, apenas as com voos regulares, constituam um comitê gestor das instalações e sistemas de atendimento e proponha um método para tal. Se o operador do aeródromo concordar com a proposta, o comitê deverá implementar o uso compartilhado em não mais que 30 dias, de acordo com o Art. 3º da presente resolução.</p> <p>Sendo assim, a ANAC considera rejeitada a proposta de modificação, por improcedente, e decide pela manutenção do texto na forma original.</p>

## 2.3 MANIFESTAÇÃO Nº 03

Nome do manifestante: Sr. Erivelton Pires Guedes

Organização: SBTA

Email: eriveltonguedes@gmail.com

<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Trecho proposto na minuta: Art. 1º Esta Resolução se aplica aos aeródromos onde haja necessidade de compartilhamento de instalações e sistemas de atendimento em percentual superior a 10% (dez por cento) das áreas destinadas, de modo a otimizar o uso da infraestrutura disponível e reduzir o tempo de despacho de aeronaves, pessoas e bens.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Alteração proposta: Art. 1º Esta Resolução se aplica aos aeroportos para que promovam o uso compartilhado das instalações e sistemas de atendimento em percentual superior a 10% (por cento) do total presente no aeródromo de modo a otimizar o uso da infraestrutura disponível e favorecer o adequado tempo de atendimento para o despacho eficiente de aeronaves, passageiros e bens.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Definição de aeroporto no Código Brasileiro de Aeronáutica: Aeroportos são os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.  <a href="http://www2.anac.gov.br/infraestrutura/aerodromos.asp">http://www2.anac.gov.br/infraestrutura/aerodromos.asp</a>  Entendemos que o texto originalmente apresentado "...onde haja necessidade de compartilhamento..." não se apresenta como o mais adequado tendo em vista que a própria justificativa apresentada pela Agência onde: item 2.5 "...prevê a necessidade de editar uma resolução para fomentar a adoção do regime de compartilhamento dos sistemas de atendimento de passageiros e despacho de bagagens nos aeroportos brasileiros".  Além disto, "...onde haja necessidade de compartilhamento..." permitirá interpretações subjetivas.  Fo.men.tar: (lat fomentare) vtd 1 Estimular, incitar; promover o desenvolvimento ou o progresso de. 2 Desenvolver, excitar: Fomentar intrigas. 3 Med Aplicar fomentação a. 4 gir Espancar, zurzir. Que se fomente: que se arrume ou fracasse.  <a href="http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&amp;palavra=fomentar">http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&amp;palavra=fomentar</a>  Pro.mo.ver: (lat promovere) vtd 1 Dar impulso a; favorecer o progresso de; fomentar; trabalhar a favor de.  <a href="http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&amp;palavra=promover">http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&amp;palavra=promover</a>

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

Aeródromo é toda área destinada ao pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Dessa forma, considera-se que o termo é mais abrangente e engloba aeroporto e heliporto.

Informa-se que a presente resolução é uma regulação específica motivada pela necessidade de legitimar a implementação do compartilhamento das áreas destinadas ao check-in pelo operador de aeródromo. A norma geral, no caso, é a Resolução nº 113/2009.

Dessa forma, de acordo com o Art. 2º, fica a cargo do operador do aeródromo decidir pelo compartilhamento compulsório das instalações e sistemas de atendimento. Com a substituição do termo "...onde haja necessidade de compartilhamento..." pelo "...para que promovam o uso compartilhado...", entende-se que todos os aeródromos deverão decidir pelo compartilhamento, o que não é o caso.

O manifestante também propõe a substituição do texto final do Art. 1º: "...e reduzir o tempo de despacho de aeronaves, pessoas e bens." para "...e favorecer o adequado tempo de atendimento para o despacho eficiente de aeronaves, passageiros e bens.". O texto sugerido torna o Art. 1º muito abrangente, pois se questionaria quais os métodos para se determinar o que é um tempo adequado e eficiente para atendimento. O termo atual informa objetivamente o que é desejado, ou seja, que o tempo de despacho seja reduzido.

Sendo assim, a ANAC considera rejeitada a proposta de modificação, por improcedente, e decide pela manutenção do texto na forma original.

## 2.4 MANIFESTAÇÃO Nº 04

Nome do manifestante: Sr. Erivelton Pires Guedes

Organização: SBTA

Email: eriveltonguedes@gmail.com

### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

#### Trecho proposto na minuta:

Art. 3º Ao decidir pelo compartilhamento das instalações e sistemas de atendimento, o operador do aeródromo deverá comunicar às empresas de transporte aéreo regular para que essas, em 30 (trinta) dias, manifestem interesse em constituir comitê destinado a gerenciar as atividades decorrentes dos sistemas de compartilhamento das instalações do aeródromo.

Parágrafo único. Caso opte por gerenciar as atividades a que se refere o *caput* deste artigo, o comitê deverá propor um modelo para uso compartilhado das instalações e sistemas e o respectivo cronograma de implantação, em prazo não superior a 30 (trinta) dias.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

#### Alteração/inclusão proposta:

Art. 3º Ao decidir pelo compartilhamento **total** das instalações e sistemas de atendimento, o operador do aeródromo deverá comunicar às empresas de transporte aéreo regular para que, em 30 (trinta) dias, se manifestem pelo interesse em constituir comitê destinado a gerenciar as atividades decorrentes dos sistemas de compartilhamento das instalações do aeródromo e naqueles que possuem comitê estabelecido para este fim, que passem a integrar as empresas ainda não participantes.

§ 1º Caso opte por gerenciar as atividades a que se refere o *caput* deste artigo, o comitê deverá **apresentar** um modelo para uso compartilhado das instalações e sistemas e o respectivo cronograma de implantação **ou ampliação**, em prazo não superior a 30 (trinta) dias.

§ 2º Em aeroportos onde os comitês estão constituídos para esta finalidade, este poderá assumir o gerenciamento das atividades a que se refere o *caput* deste artigo, sendo que todas as empresas de transporte aéreo atuantes e entrantes no respectivo aeródromo passam a participar integralmente do comitê, em prazo não superior a 30 (trinta) dias.

### JUSTIFICATIVA

Atualmente estão estabelecidos no Brasil, em nove aeroportos, o comitê denominado CUTE CLUB que significa: Common Use Terminal Equipment – CUTE Local User Board. Este comitê formado por empresas aéreas internacionais e nacionais possui as mesmas competências para o gerenciamento dos sistemas e equipamentos compartilhados. O Comitê do Aeroporto de Guarulhos, por exemplo, está constituído e em plena atividade desde 1993.

No mundo todo existe apenas um comitê por aeroporto e a resolução não deixa claro este ponto e fica aberta a possibilidade de se criar diversos comitês em um mesmo aeroporto, cada um com sua agenda e interesses próprios e em um mesmo ambiente o que vai acarretar um completo descontrole da situação gerencial e operacional do aeroporto.

Se a resolução tem por objetivo tornar eficiente o atendimento aos passageiros, deve deixar claro que será constituído apenas um comitê por aeroporto e nos aeroportos onde existam comitês constituídos, estes poderão incluir as empresas que ainda não estejam participando integralmente.

### RESPOSTA DA ANAC



A ANAC agradece a contribuição.

O manifestante sugere a inclusão do termo “compartilhamento total”. Informa-se que o disposto na presente resolução se aplica à decisão de compartilhamento superior a 10% das áreas destinadas, de acordo com o Art. 1º, e que não necessariamente deverá ser 100%. Tal decisão será feita pelo comitê e aprovada pelo operador do aeródromo.

A Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC considera que para tornar a norma mais compreensiva, entende-se ser necessária a inserção de um parágrafo no artigo supracitado, de modo a deixar clara a impossibilidade de criação de mais de um comitê por aeródromo.

Sendo assim, a ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela reedição do seguinte texto.

Art. 3º Ao decidir pelo compartilhamento das instalações e dos sistemas de atendimento, o operador do aeródromo deverá comunicar às empresas de transporte aéreo regular para que essas, no prazo de 30 (trinta) dias, manifestem interesse em constituir, entre si, comitê ou outro mecanismo equivalente para contratar e gerenciar as atividades decorrentes do compartilhamento.

§ 1º Caso opte por gerenciar as atividades a que se refere o caput deste artigo, o comitê deverá propor, em prazo não superior a 30 (trinta) dias, um modelo para uso compartilhado das instalações e dos sistemas, bem como o respectivo cronograma de implantação.

§ 2º Fica vedado o funcionamento de mais de um comitê ou mecanismo jurídico equivalente, a que alude o caput deste artigo, no mesmo aeródromo, destinado a gerenciar o sistema de compartilhamento de que trata esta Resolução.

## 2.5 MANIFESTAÇÃO Nº 05

Nome do manifestante: Sr. Evaristo da Silva Oliveira  
Organização: Air Canada / CUTE Club  
Email: Evaristo.oliveira@aircanada.ca

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>Art. 4º A implantação e administração do uso compartilhado será executada diretamente pelo operador do aeródromo: I - se não houver manifestação de interesse de todas as empresas de transporte aéreo com voos regulares no respectivo aeródromo em constituir um comitê para a sua execução, nos termos do art. 3º desta Resolução; ou</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>Art. 4º A implantação e administração do uso compartilhado será executada diretamente pelo operador do aeródromo: I - se não houver manifestação de interesse <b>da maioria absoluta (50%+1) das</b> empresas de transporte aéreo com voos regulares no respectivo aeródromo em constituir um comitê para a sua execução, nos termos do art. 3º desta Resolução; ou</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Entendemos que se existe um comitê atuante no compartilhamento de sistemas de atendimento e/ou o interesse da maioria absoluta das empresas aéreas com vôos regulares em um determinado aeroporto em formar ou filiar-se a tal comitê, este deve ter prerrogativa sobre qualquer outro comitê na continuação ou início de suas atividades naquele aeroporto.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>ANAC agradece sua manifestação.</p> <p>A Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC considera que, ao não se estabelecer um percentual mínimo de adesão poderá provocar insegurança jurídica, pois, caso uma companhia aérea, por exemplo, não consinta em aderir ao comitê, poderá provocar longo debate sobre a necessidade de haver unanimidade de adesão e protelar a implementação do sistema.</p> <p>A presente proposta de Resolução busca dar agilidade, eficiência e eficácia ao sistema aeroportuário, pelo que, deve ser exequível no menor espaço de tempo possível, de modo que não se mostra razoável qualquer dispositivo que suscite dúvidas ou possa gerar debates quanto a sua interpretação.</p> <p>Com efeito, havendo manifestação da (s) empresa (s) detentora da maioria (50% + 1) dos embarques e desembarques no respectivo aeroporto, esta (s) poderá (ão) formar o comitê e aqueles que não se manifestaram ou discordaram a ele (comitê) deverão aderir, sob pena de não mais poderem operar no respectivo aeroporto.</p> <p>Sendo assim, a ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela reedição do seguinte texto.</p> <p>Art. 4º A implantação e o gerenciamento do uso compartilhado serão executados diretamente</p>

pelo operador do aeródromo:

I - se não houver, por parte das empresas de transporte aéreo regular detentoras da maioria dos embarques e desembarques de passageiros no ano anterior, manifestação de interesse na constituição do comitê; ou

## 2.6 MANIFESTAÇÃO Nº 06

Nome do manifestante: Sr. Gabriel Cordeiro Martins de Oliveira  
Organização: ACAir Linhas Aéreas Virtuais  
Email: rafabrus@hotmail.com

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
A principal ideia a ser acrescentada à minuta é regulamentar os horários, ao invés de deixar as trocas de balcão à sorte do julgamento das companhias. Além disso, é importante garantir que 100% dos check-in counters sejam usados nos aeroportos – afinal, o que mais atrasa os viajantes são os balcões inúteis à espera de alguém para realizar despacho de bagagem.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(Art. 2º, § 1º) “Entende-se por sistema de atendimento os equipamentos e softwares que forneçam interface com os sistemas das empresas de transporte aéreo.”  ALTERAÇÃO: “Com prioridade para as empresas que possuam acordos operacionais, bem como aquelas participantes de uma aliança comercial em comum.”
JUSTIFICATIVA
A alteração proposta faria a transição mais fácil; TAM e TAP Portugal, empresas aéreas-membro da Star Alliance, por exemplo, podem utilizar um só computador para emitir cartões de embarque e despachar bagagens sem tantos distúrbios quanto um eventual acordo entre TAM e American Airlines.
RESPOSTA DA ANAC
ANAC agradece sua manifestação.  Entende-se que a aplicação da resolução em questão abrangerá os assuntos abordados na presente manifestação, sendo desnecessária a priorização de acordos operacionais ou alianças comerciais.  Sendo assim, a ANAC considera rejeitada a proposta de modificação, por improcedente, e decide pela manutenção do texto na forma original.

## 2.7 MANIFESTAÇÃO Nº 07

Nome do manifestante: Sr. Herlichy Bastos

Organização: American Airlines INC

Email: herlichy.bastos@aa.com

### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 4º A implantação e administração do uso compartilhado será executada diretamente pelo operador do aeródromo:

I - se não houver manifestação de interesse de todas as empresas de transporte aéreo com voos regulares no respectivo aeródromo em constituir um comitê para a sua execução, nos termos do art. 3º desta Resolução; ou

Art. 2º Cabe ao operador do aeródromo, considerando os aspectos de capacidade operacional e necessidade de otimização da infraestrutura disponível, decidir pelo compartilhamento compulsório das instalações e sistemas de atendimento.

§ 1º Entende-se por sistema de atendimento os equipamentos e softwares que forneçam interface com os sistemas das empresas de transporte aéreo.

§ 2º São considerados instalações e sistemas de atendimento necessários ao processamento de aeronaves, pessoas e bens a serem utilizados de forma compartilhada pelos operadores aéreos:

I - balcão de despacho de passageiros e bagagens (*check-in*);

II - terminais de auto-atendimento de despacho de passageiros; e

III - terminais de controle de acesso ao portão de embarque.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 4º A implantação e administração do uso compartilhado será executada diretamente pelo operador do aeródromo:

I - se não houver manifestação de interesse **da maioria absoluta (50%+1) das** empresas de transporte aéreo com voos regulares no respectivo aeródromo em constituir um comitê para a sua execução, nos termos do art. 3º desta Resolução; ou

Art. 2º Cabe ao operador do aeródromo, considerando os aspectos de capacidade operacional e necessidade de otimização da infraestrutura disponível, decidir pelo compartilhamento compulsório das instalações e sistemas de atendimento.

§ 1º Entende-se por sistema de atendimento os equipamentos e *softwares* que forneçam interface com os sistemas das empresas de transporte aéreo.

§ 2º São considerados instalações e sistemas de atendimento necessários ao processamento de aeronaves, pessoas e bens a serem utilizados de forma compartilhada pelos operadores aéreos:

I - balcão de despacho de passageiros e bagagens (*check-in*);

II - terminais de controle de acesso ao portão de embarque.

### JUSTIFICATIVA

Art.4º Entendemos que se existe um comitê atuante no compartilhamento de sistemas de atendimento e/ou o interesse da maioria absoluta das empresas aéreas com vôos regulares em um determinado aeroporto em formar ou filiar-se a tal comitê, este deve ter prerrogativa sobre qualquer outro comitê na continuação ou início de suas atividades naquele aeroporto.

Art.2º

§ 2º exclui “II - terminais de auto-atendimento de despacho de passageiros”.

Excluir a obrigatoriedade das empresas a compartilhar os terminais de auto-atendimento pois o produto hoje não oferece confiabilidade suficiente para as empresas aéreas. As máquinas de auto atendimento individuais não trazem transtornos para o administrador aeroportuario e são alocadas em espaços sub-utilizados nos terminais. As máquinas compartilhadas não comportam um número elevado de aplicativos que terá que ser instaladas para atender todas as empresas, travando constantemente. Esse fato pode ser constatado in loco.

#### RESPOSTA DA ANAC

ANAC agradece sua manifestação.

Existem duas análises na presente manifestação, a primeira relativa ao Art. 4º e a segunda relativa ao Art. 2º.

Com relação à primeira análise, informa-se que:

A Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC considera que, ao não se estabelecer um percentual mínimo de adesão poderá provocar insegurança jurídica, pois, caso uma companhia aérea, por exemplo, não consinta em aderir ao comitê, poderá provocar longo debate sobre a necessidade de haver unanimidade de adesão e protelar a implementação do sistema.

A presente proposta de Resolução busca dar agilidade, eficiência e eficácia ao sistema aeroportuario, pelo que, deve ser exequível no menor espaço de tempo possível, de modo que não se mostra razoável qualquer dispositivo que suscite dúvidas ou possa gerar debates quanto a sua interpretação.

Com efeito, havendo manifestação da (s) empresa (s) detentora da maioria (50% + 1) dos embarques e desembarques no respectivo aeroporto, esta (s) poderá (ão) formar o comitê e aqueles que não se manifestaram ou discordaram a ele (comitê) deverão aderir, sob pena de não mais poderem operar no respectivo aeroporto.

Com relação à segunda análise, informa-se que:

Existem, em alguns aeródromos brasileiros, terminais de auto atendimento que comportam aplicativos de mais de uma empresa de transporte aéreo.

O manifestante informa que os terminais de auto atendimento são alocados em espaços subutilizados nos aeródromos. Verifica-se, porém, em alguns aeródromos, como o do Santos Dumont e de Congonhas, por exemplo, possuem espaços previamente destinados à lojas são utilizados para alocação dos terminais e auto atendimento.

Sendo assim, a ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela reedição do seguinte texto.

Art. 4º A implantação e o gerenciamento do uso compartilhado serão executados diretamente

pelo operador do aeródromo:

I - se não houver, por parte das empresas de transporte aéreo regular detentoras da maioria dos embarques e desembarques de passageiros no ano anterior, manifestação de interesse na constituição do comitê; ou



## 2.8 MANIFESTAÇÃO Nº 08

Nome do manifestante: Sr. Luiz k Miyada  
Organização: INFRAERO  
Email: luiz\_miyada@infraero.gov.br

<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Geral Terminologia: Aeródromo(s)
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Substituir de forma geral por Aeroporto(s)
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Adequação de termo já que <i>aeródromo</i> não pressupõe a existência de facilidades para atendimento a passageiros.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
ANAC agradece sua manifestação.  Segundo o RBAC 139, que dispõe sobre a certificação operacional de aeroportos, define que aeródromo é toda área destinada ao pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Dessa forma, considera-se que o termo é mais abrangente e engloba aeroporto e heliporto.  Informa-se que, ainda com base no RBAC 139, operador de aeródromo é toda pessoa natural ou jurídica a quem a ANAC tenha outorgado o direito de administrar ou prestar serviços em aeródromo público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.  Sendo assim, a ANAC considera rejeitada a proposta de modificação, por improcedente, e decide pela manutenção do texto na forma original.



## 2.9 MANIFESTAÇÃO Nº 09

Nome do manifestante: Sr. Luiz k Miyada

Organização: INFRAERO

Email: luiz\_miyada@infraero.gov.br

### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 2º Cabe ao operador do aeródromo, considerando os aspectos de capacidade operacional e necessidade de otimização da infraestrutura disponível, decidir pelo compartilhamento compulsório das instalações e sistemas de atendimento.

§ 1º Entende-se por sistema de atendimento os equipamentos e *softwares* que forneçam interface com os sistemas das empresas de transporte aéreo.

§ 2º São considerados instalações e sistemas de atendimento necessários ao processamento de aeronaves, pessoas e bens a serem utilizados de forma compartilhada pelos operadores aéreos:

I - balcão de despacho de passageiros e bagagens (*check-in*);

II - terminais de auto-atendimento de despacho de passageiros; e

III - terminais de controle de acesso ao portão de embarque.

§ 3º A decisão do operador do aeródromo pelo uso compartilhado das instalações listadas no parágrafo anterior será aplicável a todas as empresas de transporte aéreo atuantes e entrantes, com voos regulares e não regulares, no respectivo aeródromo.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 2º Cabe ao operador do aeroporto, considerando os aspectos de capacidade operacional, efetividade na gestão (1) e otimização de uso da infraestrutura, decidir pelo compartilhamento compulsório das instalações e sistemas de atendimento.

§ 1º Considera-se instalações passíveis de compartilhamento as áreas, mobiliário, pontos de serviços públicos – energia, comunicação dados, telefonia, equipamentos eletro-mecânicos, envolvidos no atendimento a passageiros e bagagens.(2)

§ 2º Entende-se por sistema compartilhado de atendimento a solução de tecnologia da informação, de equipamentos e *softwares* que forneçam interface com os sistemas de aceitação e controle de passageiros e bagagens das empresas de transporte aéreo.

§ 3º São considerados sistemas compartilhados de atendimento necessários ao processamento de passageiros e bagagens a serem utilizados de forma compartilhada pelos operadores aéreos:

I - terminais e periféricos (3)para aceitação e controle de passageiros e bagagens instalados nos balcões de *check in*;

II - terminais e periféricos de auto-atendimento para despacho de passageiros e bagagens; e

III - terminais e periféricos de controle de acesso a aeronave nas operações de embarque.

IV – terminais e periféricos de apoio a operação de desembarque e acompanhamento de bagagens em ambientes de uso comum (4).

§ 4º A decisão do operador do aeroporto pelo uso compartilhado das instalações e sistemas de atendimento listados no parágrafo anterior será aplicável a todas as empresas de transporte aéreo atuantes e entrantes, com voos regulares e não regulares, no respectivo aeroporto.

§ 5º Para o atendimento de operadores não-regulares de transporte aéreo e, quando for o caso, de empresas aéreas regulares entrantes, deverá ser disponibilizado sistema local de aceitação e controle de passageiros e bagagens, até que as interfaces com os sistemas proprietários da operadora regular sejam viabilizados. (5)

### JUSTIFICATIVA



- 1 – destacar que o sistema de uso compartilhado não se foca apenas nas questões de capacidade das instalações – há também que se considerar a “governança” / gestão dinâmica das instalações que permite a otimização e efetiva flexibilidade de uso dos recursos de maneira otimizada.
- 2 – distinguir as instalações físicas e serviços básicos, dirigidos ao apoio no atendimento ao passageiro e suas bagagens, do sistema (equipamentos, terminais, periféricos e comunicação) que permite o roteamento com os sistemas de aceitação de passageiros e bagagens (DCS) das diferentes empresas.
- 3 – além de terminais compõem também o conjunto, os periféricos – impressoras, leitoras, etc. – como parte do sistema compartilhado. Esse ajuste é sugerido também para os “totens / auto atendimento” e portões de embarque.
- 4 – acrescentar instalações/terminais para apoio nas áreas de desembarque – acesso a sistemas de bagagens.
- 5 – prever a necessidade de um sistema de aceitação e controle de passageiros (local) para atendimento a voos de operadoras não-regulares, que servirá também às operadoras regulares entrantes, para, temporariamente, viabilizar seu atendimento dentro de padrões unificados de controle.

#### RESPOSTA DA ANAC

ANAC agradece sua manifestação.

O manifestante contribui em diversos assuntos que serão tratados pontualmente conforme referenciado pelo mesmo.

1 – Manifestação incorporada ao texto.

2 – Tal informação deve constar no modelo apresentado pelo comitê ou no modelo implantado pelo operador do aeródromo.

3 – Considera-se que os equipamentos periféricos já estão contemplados no compartilhamento.

4 – Manifestação incorporada parcialmente ao texto.

5 – Tal informação deve constar no modelo apresentado pelo comitê ou no modelo implantado pelo operador do aeródromo.

Sendo assim, a ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela reedição do seguinte texto.

Art. 2º Cabe ao operador do aeródromo, considerando os aspectos de capacidade operacional, efetividade na gestão e necessidade de otimização de uso da infraestrutura disponível, decidir, fundamentadamente, pelo compartilhamento compulsório das instalações e dos sistemas de atendimento.

(...)

III – Terminais de controle de acesso ao portão de embarque e de desembarque.

§ 3º A decisão do operador do aeródromo pelo uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento listados no parágrafo 2º será aplicável a todas as empresas de transporte aéreo atuantes e entrantes, com voos regulares e não regulares, no respectivo aeródromo.



## 2.10 MANIFESTAÇÃO Nº 10

Nome do manifestante: Sr. Luiz k Miyada

Organização: INFRAERO

Email: luiz\_miyada@infraero.gov.br

<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>Art. 3º Ao decidir pelo compartilhamento das instalações e sistemas de atendimento, o operador do aeródromo deverá comunicar às empresas de transporte aéreo regular para que essas, em 30 (trinta) dias, manifestem interesse em constituir comitê destinado a gerenciar as atividades decorrentes dos sistemas de compartilhamento das instalações do aeródromo.</p> <p>Parágrafo único. Caso opte por gerenciar as atividades a que se refere o <i>caput</i> deste artigo, o comitê deverá propor um modelo para uso compartilhado das instalações e sistemas e o respectivo cronograma de implantação, em prazo não superior a 30 (trinta) dias.</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>Art. 3º Ao decidir pelo compartilhamento das instalações e sistemas de atendimento, o operador do aeroporto deverá comunicar às empresas de transporte aéreo regular para que, em 30 (trinta) dias, constituam Comitê destinado a gerenciar as atividades decorrentes dos sistemas de compartilhamento das instalações do aeroporto.</p> <p>§ 1º O Comitê deverá propor um modelo para o sistema compartilhado de atendimento e o respectivo cronograma de implantação, em prazo não superior a 30 (trinta) dias.</p> <p>§ 2º Além da definição do modelo e do gerenciamento do sistema compartilhado de atendimento caberá ao Comitê a responsabilidade pela definição da solução, em especial quanto: ao fornecedor, formas de pagamentos, operacionalização, manutenção e atualização tecnológica.</p> <p>§ 3º Após a aprovação do modelo, ao operador do aeroporto ficará assegurada a participação no Comitê e o acesso irrestrito as informações operacionais da solução.</p> <p>§ 4º Caberá ao operador do aeroporto definir os critérios e condições de alocação das instalações físicas, as informações e dados operacionais necessários ao atendimento do previsto no parágrafo anterior, contribuindo para o controle tarifário, estatístico e caracterização de perfil de usuários, sempre que ajustado com o Comitê.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A constituição do Comitê passa a ser obrigatória e insere-se as suas atribuições e responsabilidades básicas, resguardando ao operador do aeroporto, como responsável pela provisão das áreas e instalações físicas e redes necessárias, a participação no Comitê.</p>
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>ANAC agradece sua manifestação.</p> <p>A maioria das informações enumeradas nesta manifestação deverão constar no modelo apresentado pelo comitê ou no modelo implantado pelo operador do aeródromo.</p> <p>Sendo assim, a ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela reedição do seguinte texto.</p> <p>Art. 3º Ao decidir pelo compartilhamento das instalações e dos sistemas de atendimento, o operador do aeródromo deverá comunicar às empresas de transporte aéreo regular para que essas, no prazo de 30 (trinta) dias, manifestem interesse em constituir, entre si, comitê ou outro mecanismo</p>

equivalente para contratar e gerenciar as atividades decorrentes do compartilhamento.

§ 1º Caso opte por gerenciar as atividades a que se refere o caput deste artigo, o comitê deverá propor, em prazo não superior a 30 (trinta) dias, um modelo para uso compartilhado das instalações e dos sistemas, bem como o respectivo cronograma de implantação.

§ 2º Fica vedado o funcionamento de mais de um comitê ou mecanismo jurídico equivalente, a que alude o caput deste artigo, no mesmo aeródromo, destinado a gerenciar o sistema de compartilhamento de que trata esta Resolução.

## 2.11 MANIFESTAÇÃO Nº 11

Nome do manifestante: Sr. Luiz k Miyada

Organização: INFRAERO

Email: luiz\_miyada@infraero.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>Art. 4º A implantação e administração do uso compartilhado será executada diretamente pelo operador do aeródromo:</p> <p>I - se não houver manifestação de interesse de todas as empresas de transporte aéreo com voos regulares no respectivo aeródromo em constituir um comitê para a sua execução, nos termos do art. 3º desta Resolução; ou</p> <p>II - em caso de não aprovação, pelo operador, do modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação apresentado pelo comitê nos termos do parágrafo único do art. 3º desta Resolução.</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>Art. 4º A implantação e administração do uso compartilhado será executada diretamente pelo operador do aeroporto:</p> <p>I - se não houver manifestação de interesse de empresas de transporte aéreo com volume de passageiros transportados correspondente a pelo menos 75% do tráfego em voos regulares no respectivo aeroporto em constituir um Comitê para a sua execução, nos termos do art. 3º desta Resolução; ou</p> <p>II - em caso de não aprovação, pelo operador do aeroporto, do modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação apresentado pelo comitê nos termos do §§1º e 2º do art. 3º desta Resolução.</p> <p>Parágrafo único. Os custos relativos a aquisição, implantação e operação do sistema de uso compartilhado serão repassados pelo operador do aeródromo, mensal e equanimente, às empresas operadoras.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Definir uma linha de corte para a operacionalização do Comitê, que não pressuponha a unanimidade ou totalidade das empresas aderindo à solução. Propõe-se que, em havendo concordância e representatividade de 75% do tráfego de passageiros, apurado no último semestre calendário, o Comitê tem a necessária representatividade para conduzir a sua proposição.</p> <p>Caso o operador do aeroporto seja instado a prover o sistema, assegurar o repasse dos valores correspondentes a sua instalação, operação e manutenção, em bases proporcionais à utilização do mesmo.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>ANAC agradece sua manifestação.</p> <p>A Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC considera que, ao não se estabelecer um percentual mínimo de adesão poderá provocar insegurança jurídica, pois, caso uma companhia aérea, por exemplo, não consinta em aderir ao comitê, poderá provocar longo debate sobre a necessidade de haver unanimidade de adesão e protelar a implementação do sistema.</p> <p>A presente proposta de Resolução busca dar agilidade, eficiência e eficácia ao sistema aeroportuário, pelo que, deve ser exequível no menor espaço de tempo possível, de modo que não se mostra</p>

razoável qualquer dispositivo que suscite dúvidas ou possa gerar debates quanto a sua interpretação.

Com efeito, havendo manifestação da (s) empresa (s) detentora da maioria (50% + 1) dos embarques e desembarques no respectivo aeroporto, esta (s) poderá (ão) formar o comitê e aqueles que não se manifestaram ou discordaram a ele (comitê) deverão aderir, sob pena de não mais poderem operar no respectivo aeroporto.

Com relação à solicitação à inclusão do parágrafo único, informa-se que não é competência da presente resolução ditar regras econômicas para o compartilhamento proposto.

Sendo assim, a ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela reedição do seguinte texto.

Art. 4º A implantação e o gerenciamento do uso compartilhado serão executados diretamente pelo operador do aeródromo:

I - se não houver, por parte das empresas de transporte aéreo regular detentoras da maioria dos embarques e desembarques de passageiros no ano anterior, manifestação de interesse na constituição do comitê; ou

II - em caso de não aprovação devidamente motivada, pelo operador do aeródromo, do modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação apresentado pelo comitê nos termos do § 1º do art. 3º desta Resolução.

## 2.12 MANIFESTAÇÃO Nº 12

Nome do manifestante: Sr. Jim Houghton

Organização: XXXXXXXX

Email: XXXXXXXX

### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

XXXXXXXX, in partnership with XXXXXX, XXXXXXXXXX, hereby express our strong interest for your consideration as a provider of shared use passenger and baggage processing and other airport operational and information systems. XXXXXXXXX fully integrated, turn-key systems are utilised by over 100 airlines and airports around the world. We would be very pleased to engage with ANAC, INFRAERO, the airlines and other Brazilian agencies and companies to support efforts described by the Resolution. Details about our team are provided by the attached information that we have included with this document.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

XXXXXXXX and its entire team fully support the intentions and procedures outlined in the Resolution. Based upon our experience with similar installations for shared/common use systems, we can fully comply with ANAC's objectives and will execute the implementation of shared infrastructure for passenger and baggage processing. We also have significant experience working with airlines and airports in Committees and other organizational formats to achieve the cooperative, collaborative, cost savings and operational efficiencies required for success.

Our only specific recommendation is that the Airport Operator at each airport (or group of airports) serve as chair and managing authority for any Committees that are formed to establish rules and procedures arising from the shared use of airport installations and systems. This will ensure fair and equitable dealing among all participating airlines and simplified contracting arrangements.

### JUSTIFICATIVA

As fully described in the attached Executive Summary of our proposal, the experience and capabilities of the XXXXXXXXX team perfectly match the requirements for the financial, operational and technical objectives of the Resolution. Our shared use solutions, including both agent-service and self-service formats, will fully enable ANAC's vision of reduced queues, waiting times and enhanced passenger comfort. Our common use systems provide enhanced efficiencies and airline operational performance at over 100 airports around the world, including London-Heathrow (site of 2012 Olympics), Hong Kong, Toronto, JFK, Dublin, Johannesburg (site of 2010 World Cup) and Tocumen-Panama, among many others.

Specifically, XXXXXXXX and XXXXXXXXX (see attached) can help ANAC to fully optimize the airlines' and their passengers' use of the airport infrastructure. Every check-in position, every gate podium, every baggage carousel, every self-serve kiosk and also the data communications network environment can be fully shared by every airline and every ground handling agent – at every airport in Brazil. XXXXXX common use systems can also be centrally, regionally or locally hosted to maximize cost and performance efficiencies. Our Sao Paulo-based partner, XXXXXXXX, can provide local technical support as a fully managed service. We look forward to next steps and detailed discussions about this exciting opportunity.

### RESPOSTA DA ANAC

Trata-se de encaminhamento de publicidade realizada por meio de veículo inadequado.

A manifestação em questão será desconsiderada pela ANAC para a finalidade de contribuição para a Audiência Pública nº 13/2011.

## 2.13 MANIFESTAÇÃO Nº 13

Nome do manifestante: Sra. Lara Albuquerque

Organização:

Email: laraalbuquerque@hotmail.com

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
1) Art.1º. 2) Art. 2º, §1º e §2º. 3) Art. 2º, §3º e art. 6º, inc. III. 4) Art. 3º. 5) Art. 4º. 6) Art. 7º.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
JUSTIFICATIVA
<p>1) O art.1º da proposição em tela define que a norma se aplicará aos aeródromos onde haja necessidade de compartilhamento de instalações e sistemas de atendimento em percentual superior a 10% das áreas destinadas, a saber:</p> <p>Art. 1º Esta Resolução se aplica aos aeródromos onde haja necessidade de compartilhamento de instalações e sistemas de atendimento em percentual superior a 10% (dez por cento) das áreas destinadas, de modo a otimizar o uso da infraestrutura disponível e reduzir o tempo de despacho de aeronaves, pessoas e bens.</p> <p>Cabe destacar que nem a norma, nem sua exposição técnica, apresentam detalhamento quanto à metodologia do cálculo dos 10% em questão ou quanto às áreas destinadas. Essa indefinição gera incerteza entre os agentes atuantes no setor, o que pode resultar em elevação dos custos de transação do setor. É importante que estejam claros os parâmetros a serem considerados, bem como o porquê desse percentual e não outro, inclusive para que se possa saber quais aeroportos e empresas podem ser impactados de imediato.</p> <p>Podem ocorrer situações em que não seja necessário mais espaço físico, mas sim uma maior eficiência operacional por parte das empresas aéreas. Portanto, uma alternativa seria regular o nível do serviço prestado.</p> <p>2) Já o art. 2º da proposição em tela estabelece que tanto os sistemas de atendimento quanto os equipamentos e softwares serão compartilhados, a saber:</p> <p>Art. 2º.....</p> <p>§ 1º Entende-se por sistema de atendimento os equipamentos e softwares que forneçam interface com os sistemas das empresas de transporte aéreo.</p> <p>§ 2º São considerados instalações e sistemas de atendimento necessários ao processamento de aeronaves, pessoas e bens a serem utilizados de forma compartilhada pelos operadores aéreos:</p> <p>I - balcão de despacho de passageiros e bagagens (check-in);</p> <p>II - terminais de auto-atendimento de despacho de passageiros; e</p> <p>III - terminais de controle de acesso ao portão de embarque.</p> <p>Aqui, surgem dúvidas sobre a operacionalização do compartilhamento de sistemas de atendimento das empresas aéreas e seus próprios softwares. Questiona-se se o operador aeroportuário teria</p>



capacidade técnica de pôr em prática o compartilhamento compulsório dos softwares das empresas aéreas.

3) Ainda no art. 2º, §3º, bem como no art. 6º, inc. III, parece haver uma segmentação desnecessária entre empresas atuantes e entrantes, a saber:

Art. 2º.....

§ 3º A decisão do operador do aeródromo pelo uso compartilhado das instalações listadas no parágrafo anterior será aplicável a todas as empresas de transporte aéreo atuantes e entrantes, com voos regulares e não regulares, no respectivo aeródromo.

Art. 6º.....

III - a metodologia e os critérios de distribuição das instalações de uso compartilhado para as empresas atuantes e entrantes, com voos regulares e não regulares, no aeródromo.

Não se observaram motivos para tal segmentação. Desse modo, sugere-se que seja eliminada a expressão “atuantes e entrantes” em ambos os artigos, ou se apresente motivos para sua manutenção.

4) Outro ponto a comentar é o fato de o art. 3º da minuta de resolução estabelecer prazo de 30 dias para que as empresas aéreas manifestem interesse de constituir comitê destinado a gerenciar as atividades decorrentes do compartilhamento e 30 dias para apresentar modelo do uso compartilhado. Aqui, surgem dúvidas quanto à forma de contagem dos prazos: não está claro se os prazos são cumulativos, consecutivos, ou seja, se se somariam 60 dias ou não.

5) O Art. 4º da minuta em análise estabelece que o uso compartilhado deve ser estabelecido pelo operador aeroportuário quando não houver interesse de todas as empresas regulares em constituir comitê. Entretanto, não está claro se há mesmo a necessidade de todas as empresas aéreas que atuem no aeroporto constituírem comitê.

6) Ademais, a despeito de a Agência considerar que a norma proposta não substitui a norma vigente (Res. nº 113/2009 da Anac), surgem dúvidas sobre possíveis conflitos entre ambas.

Art. 7º Ao aeródromo que não se enquadrar no art. 1º desta Resolução, aplica-se integralmente o disposto na Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009.

7) Vale destacar ainda que a criação de comitê também é tratada pela Res. nº 113/2009 da Anac, embora nesta medida em vigor a empresa aérea participe de um comitê constituído pelo operador aeroportuário. Assim, dado que os temas de ambos os normativos estão estritamente relacionados, no que tange ao despacho de passageiros e respectivas bagagens (check in), teme-se que haja conflito na constituição dos dois tipos de comitês, já que funcionariam com regras e prazos diferenciados.

Além disso, como a Res. nº 113/2009 da Anac já estabelece que o operador aeroportuário deve destinar pelo menos 10% das áreas para uso compartilhado pelas empresas, o estabelecimento de novas regras leva a crer que tal destinação pode não estar sendo suficiente. No entanto, a exposição de motivos carece de tal esclarecimento. Em todo caso, seria interessante avaliar a priori o funcionamento da regra que já está em vigor.

Comentários adicionais:

Entende-se que as questões acima mencionadas apontam dúvidas sobre a viabilidade de aplicação prática da norma em comento e risco de haver indefinições que ensejem incerteza para o mercado, podendo elevar assim os custos de transação das empresas atuantes no setor.

Buscando contribuir com a tarefa desempenhada pela Anac, sugere-se, nos termos das explicações apresentadas, que se avalie a possibilidade de aperfeiçoar os critérios e procedimentos para compartilhamento de instalações e sistemas de atendimento aos passageiros, na seguinte linha:

Estabelecer, na própria Resolução, a metodologia ou os parâmetros a serem considerados para definir necessidade de compartilhamento de instalações e sistemas de atendimento em percentual superior a 10% das áreas destinadas;

Verificar a viabilidade técnica do compartilhamento compulsório de ativos hoje desempenhadas pelas empresas aéreas, como por exemplo os terminais de auto-atendimento e os seus softwares;

Eliminar a segmentação entre empresas atuantes e entrantes no art. 2º, §3º, e no art. 6º, inc. III, da minuta proposta, caso de fato se conclua não ser necessária, ou a apresentação de motivos para sua manutenção;

Reavaliar a questão da obrigatoriedade da constituição de comitê, seja por possível incompatibilidade com a Resolução em vigor, seja pela possibilidade de se concluir pela não necessidade de sua constituição, seja pelas dúvidas quanto aos prazos de constituição e proposição de modelo

Alerta-se ser desejável que as minutas de resolução dispostas em audiências públicas sejam munidas de justificativa/exposição de motivos que apresente a identificação adequada do problema e dos objetivos pretendidos pela solução regulatória apresentada.

#### RESPOSTA DA ANAC

ANAC agradece sua manifestação.

A manifestante contribui em diversos assuntos que serão tratados pontualmente conforme a mesma enumerou.

- 1) A Resolução nº 113 de 2009 é a regra geral de determina a obrigatoriedade de compartilhamento de no mínimo 10%. Na citada resolução, é possível obter respostas aos questionamentos apresentados.
- 2) O Art. 4º da presente resolução informa que o operador do aeródromo será responsável pela implantação e administração do uso compartilhado. No inciso I, informa que o comitê poderá implementar e administrar tal uso. E com base no inciso II, o operador do aeródromo decidirá quem irá implementar ou administrar o modelo de uso compartilhado das instalações e sistemas. Informa-se ainda que o parágrafo segundo do Art. 5º determina que caso opte pelo modelo de uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento proposto pelo comitê, o operador do aeródromo fica responsável pela supervisão da implantação e do gerenciamento, podendo, a qualquer momento, revê-lo ou executá-lo diretamente, desde que devidamente motivado
- 3) Consideram-se empresas atuantes, aquelas que operam no aeródromo. Empresas entrantes, as empresas que decidiram operar em determinado aeródromo que já possui um sistema de compartilhamento de acordo com a presente resolução. Dessa forma, garantir-se-á a aplicação do compartilhamento para as empresas que já operam no aeródromo e as que virão operar.
- 4) Segundo o Art. 3º, as empresas deverão manifestar interesse em constituir o referido comitê em até trinta dias. Caso se decida por gerenciar as atividades, o comitê terá até trinta dias para propor um modelo. Ou seja, para criar o comitê, no máximo trinta dias. Criado o comitê, esse terá no máximo mais trinta dias para propor o modelo.
- 5) O questionamento explicita que o texto atual obriga a unanimidade de manifestação. Ou seja, caso alguma empresa, se abstenha ou mesmo seja contrária ao modelo apresentado, tornaria impeditiva a constituição do comitê de acordo com o texto da resolução.

A Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC considera que, ao não se estabelecer um percentual mínimo de adesão poderá provocar insegurança jurídica, pois, caso uma companhia aérea, por exemplo, não consinta em aderir ao comitê, poderá provocar longo

debate sobre a necessidade de haver unanimidade de adesão e protelar a implementação do sistema.

A presente proposta de Resolução busca dar agilidade, eficiência e eficácia ao sistema aeroportuário, pelo que, deve ser exequível no menor espaço de tempo possível, de modo que não se mostra razoável qualquer dispositivo que suscite dúvidas ou possa gerar debates quanto a sua interpretação.

Com efeito, havendo manifestação da (s) empresa (s) detentora da maioria (50% + 1) dos embarques e desembarques no respectivo aeroporto, esta (s) poderá (ão) formar o comitê e aqueles que não se manifestaram ou discordaram a ele (comitê) deverão aderir, sob pena de não mais poderem operar no respectivo aeroporto.

- 6) Informa-se que a presente resolução é uma regulação específica motivada pela necessidade de legitimar a implementação do compartilhamento das áreas destinadas ao check-in pelo operador de aeródromo. A norma geral, no caso, é a Resolução nº 113/2009. Uma específica a outra, não havendo conflitos regulatórios.
- 7) As instalações aeroportuárias e sistemas de atendimento aos passageiros e despacho de bagagem são parte da infraestrutura aeroportuária que com o crescimento da aviação civil brasileira precisam ter seu uso adequado às necessidades geradas por tal aumento de demanda.

Grande parte dos principais aeródromos brasileiros estão utilizando essas instalações de forma não otimizada, firmando contratos para a utilização das referidas instalações de forma exclusiva com as empresas de transporte aéreo.

Os operadores de aeródromos vem demonstrando incapacidade junto às empresas de transporte aéreo de implementar que tal paradigma nos aeródromos que julga necessário o compartilhamento das áreas destinadas ao check-in além dos mínimos previstos na Resolução nº 113/2009.

Informa-se que a manifestação presente sobre o conflito existente entre o comitê criado pelo parágrafo 3º do Art. 6º da Resolução nº 113/2009 e o comitê criado pelo Art. 3º da minuta de resolução é pertinente. Notou-se tal conflito e verificou-se que o mesmo será solucionado com a aprovação da revisão da Resolução nº 113/2009, de acordo com a Nota Técnica 221/2011/GTNS, de 14 de junho de 2011, Protocolo ANAC 60800.109040/2011-93, conforme motivação abaixo.

“Outro ponto importante seria a irrelevância de prever o estabelecimento de um comitê para discussão, conforme §3º do Art. 6º da Resolução, uma vez que o mecanismo de veiculação de discussões deve ser decidido pelo operador do aeroporto, além de que se sabe haver foros para discussões semelhantes atualmente, por exemplo, as reuniões do comitê local de facilitação.”

Sendo assim, a ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela reedição do seguinte texto.

Art. 4º A implantação e o gerenciamento do uso compartilhado serão executados diretamente pelo operador do aeródromo:

I - se não houver, por parte das empresas de transporte aéreo regular detentoras da maioria dos embarques e desembarques de passageiros no ano anterior, manifestação de interesse na constituição do comitê; ou

II - em caso de não aprovação devidamente motivada, pelo operador do aeródromo, do modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação apresentado pelo comitê nos termos do § 1º do art. 3º desta Resolução.

Art. 5º O modelo de uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento deverá contemplar o cronograma de implantação e as regras de uso das instalações e dos sistemas de atendimento constantes de um Termo de Uso Compartilhado de Instalações e Sistemas de Atendimento.

§ 1º A assinatura do Termo de Uso a que se refere o caput deste artigo é condição necessária para a empresa de transporte aéreo regular e não regular iniciar ou permanecer operando no aeródromo onde aquele for exigido.

§ 2º Caso opte pelo modelo de uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento proposto pelo comitê, o operador do aeródromo fica responsável pela supervisão da implantação e do gerenciamento, podendo, a qualquer momento, revê-lo ou executá-lo diretamente, desde que devidamente motivado.

## 2.14 MANIFESTAÇÃO Nº 14

Nome do manifestante: Sr. Marcio Silva Souto  
Organização: Continental Airlines  
Email: marcio.souto@coair.com

### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 4º A implantação e administração do uso compartilhado será executada diretamente pelo operador do aeródromo:

I - se não houver manifestação de interesse de todas as empresas de transporte aéreo com voos regulares no respectivo aeródromo em constituir um comitê para a sua execução, nos termos do art. 3º desta Resolução; ou

II - em caso de não aprovação, pelo operador, do modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação apresentado pelo comitê nos termos do parágrafo único do art. 3º desta Resolução.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 4º A implantação e administração do uso compartilhado será executada diretamente pelo operador do aeródromo:

I - se não houver manifestação de interesse da maioria das empresas de transporte aéreo com voos regulares no respectivo aeródromo em constituir um comitê para a sua execução, nos termos do art. 3º desta Resolução;

II - em caso de não aprovação, pelo operador, do modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação apresentado pelo comitê nos termos do parágrafo único do art. 3º desta Resolução.

§ 1º. A maioria a que se refere o inciso I será representada pelo subconjunto de empresas aéreas com voos regulares no respectivo aeródromo cujo número seja superior à metade do conjunto inteiro.

§ 2º. A decisão denegatória prevista no inciso II deverá ser encaminhada simultaneamente às empresas aéreas que operam voos regulares no respectivo aeródromo e à ANAC, cabendo a esta última examinar sua motivação formal e o atendimento do interesse público, consubstanciado no respeito aos princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º. O descumprimento dos requisitos referidos no parágrafo anterior acarretará em nulidade da decisão denegatória tomada pelo operador do aeródromo.

### JUSTIFICATIVA

I) Do contribuição para alteração do inciso I

O texto original da minuta exige a manifestação unânime das empresas aéreas para mudar o status quo, ou seja, apenas com o interesse de todas as empresas aéreas é que poderá haver a formação de um comitê para discutir o objeto da presente minuta, o compartilhamento das aéreas de check-in nos aeroportos brasileiros.

Ocorre que o método apresentado na minuta da resolução é contrário aos princípios da democracia e

não manifesta o interesse da maioria simples dos interessados na formação do comitê.

Isso significa que, na hipótese de uma única empresa aérea não manifestar interesse pela formação do comitê, todas as empresas que se manifestaram interessadas perderiam a oportunidade de constituir o mesmo.

Portanto, o único mecanismo democrático que favorece a manifestação de vontade de alteração ou não do status quo é o interesse formalizado da maioria simples das empresas em constituir um comitê, razão pela qual se faz necessário o ajuste.

#### II) Da contribuição para inclusão do §1º do art. 4º

Quanto à sugestão de inclusão do §1º, a qual depende da aprovação de alteração do inciso I, com relação a maioria equivalente ao número superior à metade do grupo inteiro, essa é exclusivamente matemática, uma vez que evita as hipóteses da divisão da eventual totalidade ímpar de empresas, acrescido de mais uma empresa, já que o total pode ser superior a maioria simples, vejamos:

a) Na hipótese de a totalidade representar 51 empresas aéreas, a maioria simples será representada por 26 empresas;

b) Na hipótese de  $50\% + 1$ , também com 51 empresas aéreas, a maioria será de 27 empresas, já que  $50\%$  de 51 representa  $25,5 + 1$  empresa = 26,5 empresas ou seja, no mínimo 27 empresas e não a maioria simples.

#### III) Da contribuição para inclusão dos parágrafos 2º e 3º do art. 4º

Como é notório, o operador do aeródromo – qualquer que seja sua natureza jurídica (empresa estatal, consórcio de entidades estatais, empresa privada, consórcio privado ou consórcio liderado por empresa privada, mas com participação estatal) – exerce um múnus público, e, nessa condição, se sujeita ao regime jurídico administrativo, de direito público, o qual será sempre influenciado e governado pelos princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

A minuta da presente resolução apresentou proposta segundo a qual o operador do aeródromo, sem qualquer especificação quanto à necessidade de produzir ato formalmente motivado com tal propósito, teria o direito de não aprovar a decisão de um eventual comitê constituído legalmente para apresentar o modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação.

Ocorre que a eventual decisão denegatória, se tomada de maneira imotivada pelo operador do aeródromo, pode vir a refletir favorecimento pessoal e, conseqüentemente, desrespeita o interesse público.

Nessa medida, a previsão da obrigatoriedade de motivação da decisão denegatória coaduna-se com a função exercida pelo operador do aeródromo, cuja característica intrínseca é o predomínio do interesse público sobre o privado. Em outras palavras, ao operador não é dado o direito de dispor livremente sobre a operação do aeródromo, uma vez que sua atuação só existe em decorrência de um dever-poder outorgado pela Administração Pública em prol da coletividade, razão pela qual a motivação formal de seus todos os seus atos é a regra geral.

Portanto, pelo princípio da supremacia e da indisponibilidade dos interesses públicos, deverá o operador do aeródromo justificar a eventual decisão denegatória prevista no inc. II do art. 4º da

presente minuta.

#### RESPOSTA DA ANAC

ANAC agradece sua manifestação.

O manifestante contribui em diversos assuntos que serão tratados pontualmente conforme o mesmo enumerou.

I – A Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC considera que, ao não se estabelecer um percentual mínimo de adesão poderá provocar insegurança jurídica, pois, caso uma companhia aérea, por exemplo, não consinta em aderir ao comitê, poderá provocar longo debate sobre a necessidade de haver unanimidade de adesão e protelar a implementação do sistema.

A presente proposta de Resolução busca dar agilidade, eficiência e eficácia ao sistema aeroportuário, pelo que, deve ser exequível no menor espaço de tempo possível, de modo que não se mostra razoável qualquer dispositivo que suscite dúvidas ou possa gerar debates quanto a sua interpretação.

Com efeito, havendo manifestação da (s) empresa (s) detentora da maioria (50% + 1) dos embarques e desembarques no respectivo aeroporto, esta (s) poderá (ão) formar o comitê e aqueles que não se manifestaram ou discordaram a ele (comitê) deverão aderir, sob pena de não mais poderem operar no respectivo aeroporto.

II – O presente item será desconsiderado devido à justificativa apresentada em I.

III – Tendo em vista as próprias justificativas apresentadas pelo manifestante, constata-se que tais princípios já são de cumprimento obrigatório, não havendo necessidade de constar no texto da resolução. Considerou-se, entretanto, prudente incluir o termo “...devidamente motivado...” no inciso II como forma de justificativa ao comitê da não aprovação do modelo apresentado.

Sendo assim, a ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela reedição do seguinte texto.

Art. 4º A implantação e o gerenciamento do uso compartilhado serão executados diretamente pelo operador do aeródromo:

I - se não houver, por parte das empresas de transporte aéreo regular detentoras da maioria dos embarques e desembarques de passageiros no ano anterior, manifestação de interesse na constituição do comitê; ou

II - em caso de não aprovação devidamente motivada, pelo operador do aeródromo, do modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação apresentado pelo comitê nos termos do § 1º do art. 3º desta Resolução.



## 2.15 MANIFESTAÇÃO Nº 15

Nome do manifestante: Sr. Marcos V. Castellani

Organização: ANAC

Email: marcos.castellani@anac.gov.br

<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
ASPECTO NÃO PREVISTO: Supervisão da implantação, administração e gerenciamento do uso e das atividades referentes ao compartilhamento das áreas de check-in pelo operador aeroportuário, mesmo com a criação de um comitê de empresas aéreas.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
TEXTO PARA INCLUSÃO:  "O operador do aeródromo será, exclusivamente, responsável por supervisionar as atividades e o gerenciamento por parte do comitê (quando aplicável) referentes à utilização das áreas compartilhadas, bem como sua implantação e administração".  "O operador aeroportuário deve ter ciência da disposição das empresas aéreas na área de check-in quando do uso compartilhado".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O operador aeroportuário deve ter pleno controle da área compartilhada, possuindo autonomia para executar alterações na utilização dos balcões pelas empresas aéreas, assim como estar ciente da disposição das empresas aéreas na área do check-in quando da utilização compartilhada (mesmo com a criação de um comitê), pois é necessário prever uma possível utilização do plano de contingência aeroportuário ou uma possível falta de colaboração entre as empresas. Ex.: 1- o operador aeroportuário recebe uma ligação informando a presença de uma bomba no balcão de check-in da empresa X; 2- indisposição entre as empresas aéreas em colaborar umas com as outras no horário de pico.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
ANAC agradece sua manifestação.  A ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela reedição do seguinte texto.  Art. 5º O modelo de uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento deverá contemplar o cronograma de implantação e as regras de uso das instalações e dos sistemas de atendimento constantes de um Termo de Uso Compartilhado de Instalações e Sistemas de Atendimento.  (...)  § 2º Caso opte pelo modelo de uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento proposto pelo comitê, o operador do aeródromo fica responsável pela supervisão da implantação e do gerenciamento, podendo, a qualquer momento, revê-lo ou executá-lo diretamente, desde que devidamente motivado.



## 2.16 MANIFESTAÇÃO Nº 16

Nome do manifestante: Sr. Marcos V. Castellani

Organização: ANAC

Email: marcos.castellani@anac.gov.br

<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
ASPECTO NÃO PREVISTO: Elaboração do Termo de Uso Compartilhado de Instalações e Sistemas de Atendimento por parte do operador aeroportuário.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
TEXTO PARA INCLUSÃO: "A elaboração do Termo de Uso Compartilhado de Instalações e Sistemas de Atendimento fica a cargo do operador aeroportuário, devendo ser levado em consideração características próprias de cada aeródromo e suas particularidades".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A elaboração do Termo de Uso Compartilhado de Instalações e Sistemas de Atendimento deve prever as condições específicas de operação de cada aeródromo, sendo que o operador aeroportuário detém a competência para realizar tal análise.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
ANAC agradece sua manifestação.  O Art. 6º dispõe sobre as cláusulas mínimas constantes no Termo de Uso. Ressalta-se que tais itens não são exaustivos, cabendo ao operador do aeródromo incluir no documento as considerações acerca das características próprias do aeródromo.  Sendo assim, a ANAC considera rejeitada a proposta de modificação, por improcedente, e decide pela manutenção do texto na forma original.

## 2.17 MANIFESTAÇÃO Nº 17

Nome do manifestante: Sr. Marcio Silva Souto  
Organização: Continental Airlines Inc  
Email: marcio.souto@coair.com

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Art. 2º ... § 2º...; I -...; II - terminais de auto-atendimento de despacho de passageiros; e III -... § 3º....
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Art. 2º ... § 2º...: I -...; II - terminais fixos de auto-atendimento de despacho de passageiros; e III - ... § 3º....  § 4 Fica assegurada às empresas de transporte aéreo com voos regulares o uso dos seus próprios terminais móveis de auto-atendimento de despacho de passageiros, exclusivamente nas respectivas áreas e horários autorizados para a realização do check-in, conforme condições que serão estabelecidas com fulcro no art. 5º.
JUSTIFICATIVA
<p>Saber do fato que a finalidade da norma é a garantia da expansão da infraestrutura aeroportuária, uma vez que esta não é provida da elasticidade necessária para acompanhar o crescimento dos demais setores da aviação civil, o uso dos terminais <b>móveis</b> de auto-atendimento de despacho de passageiros das próprias empresas de transporte aéreo, exclusivamente na área e horários autorizados para a realização do check-in, não causam qualquer impacto à otimização do uso de espaço das áreas compartilhadas, uma vez que será obrigatória a remoção dos referidos terminais para a sala da própria empresa aérea após o horário de atendimento da mesma.</p> <p>Não garantir o uso dos terminais móveis nas condições sugeridas demonstraria apenas o uso compulsório, sem qualquer concorrência, do software oferecido pelo operador do aeródromo para os sistemas utilizados nas áreas dos terminais de check-in e com preço fixado pelo mesmo, por seu livre arbítrio e escolha.</p> <p>Considerado que tal prática não garante o interesse público, já que os respectivos custos sem a livre concorrência serão repassados aos usuários, não existe qualquer razão legal para impedir o uso de terminais móveis nas condições sugeridas na presente contribuição, já que não causam impacto algum para o exercício do compartilhamento de qualquer que seja a área comum destinada para essa finalidade.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>ANAC agradece sua manifestação.</p> <p>A presente resolução não impede a utilização de terminais móveis de exclusividade da empresa de transporte aéreo. A presente informação pode fazer parte do modelo apresentado pelo comitê ou</p>

mesmo no modelo a ser implementado pelo operador do aeródromo.

Sendo assim, a ANAC considera rejeitada a proposta de modificação, por improcedente, e decide pela manutenção do texto na forma original.

## 2.18 MANIFESTAÇÃO Nº 18

Nome do manifestante: Sr. Paulo Arthur Lencioni Góes

Organização: PROCON São Paulo

Email: dex@procon.sp.gov.br

### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

#### ASPECTOS NÃO PREVISTOS

ITEM 1. Dos prazos para contribuição no processo regulatório

A ANAC tem concedido prazo de 30 (trinta) dias para contribuição aos processos regulatórios pela sociedade.

Consideramos o prazo exíguo, tendo em vista que a médias de dias úteis é de 22 (vinte e dois) dias, o que se mostra muitas vezes inviável pela complexidade dos processos regulatórios e as demandas de outras agências.

ITEM 2. Debates prévios sobre as propostas regulatórias

O PROCON SP sugere que a ANAC promova debates prévios às propostas regulatórias, objeto de consultas públicas, considerando que inúmeras propostas têm linguagem extremamente técnica ou demandam demonstrativos de cálculos.

ITEM 3. Do conteúdo

Não elaboramos contribuições pontuais, mas contribuições de caráter geral, conforme texto

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

CONTRIBUIÇÃO PARA O ITEM 1 (não previsto na minuta). O PROCON SP tem sugerido que seja uniformizado o prazo de 60 (sessenta) dias para contribuição da sociedade, nas consultas públicas propostas pela agência, de modo a viabilizar a efetiva participação social, em tempo razoável para pedidos de esclarecimento em reuniões e construção de contribuições bem elaboradas.

CONTRIBUIÇÃO PARA O ITEM 2 (não previsto na minuta). Contribuímos para que em tempo breve, a agência promova tais debates, em reuniões presenciais, não somente na sede da agência, mas em outras unidades da Federação, a fim de possibilitar maior e efetiva participação social e, ainda, propiciando conhecimento mais profundo das diferenças regionais.

CONTRIBUIÇÃO PARA O ITEM 3: Notoriamente o atendimento aeroportuário brasileiro tem-se demonstrado insuficiente para as demandas sazonais, principalmente em ocasiões específicas como causas naturais de atrasos ou épocas de grande demanda como feriados. Não obstante, prevêem-se demandas ainda maiores com o aumento do poder de compra da classe “c” e os eventos internacionais dos próximos anos no Brasil. Nesse contexto parece-nos positiva toda medida de organização e melhoria na utilização dos recursos existentes a fim de aperfeiçoá-los ao máximo possível.

Por outro lado a adequação dos serviços de transporte aéreo é dever legal do Estado e dos fornecedores nos termos do artigo 4º, II, “b” da Lei 8078/90 – Código de Defesa do Consumidor, sendo assim, a medida não deve esgotar quaisquer outras que sejam necessárias a esta adequação que perpassa pelo atendimento ágil e eficaz, sob aspectos como tempo, informação e conforto que se impõem como dever anexo do contrato de transporte aéreo.

Observamos, outrossim, que a proposta em questão não contempla critérios únicos e objetivos para

que se implemente o compartilhamento de que trata, o que coloca o consumidor sob risco de obter tratamento desigual nos atendimentos decorrentes do sistema proposto. Nesse sentido, melhor seria se tais critérios já estivessem estabelecidos e de forma única para todos os aeródromos.

A faculdade das companhias aéreas em estabelecer um comitê gestor do compartilhamento, com a prerrogativa de determinar formas de organização e acompanhamento da eficiência das áreas e sistemas de atendimento não nos parece conveniente já que permitiria decisões unilaterais das empresas, sem necessariamente considerar as necessidades dos passageiros.

Da mesma forma quanto à delegação desta decisão ao operador de cada aeródromo, que poderia gerar uma ausência de padrão a ser seguido nestes locais. Assim, entendemos que melhor seria se a própria ANAC determinasse a forma de compartilhamento para todos os aeródromos, sempre que necessário, fiscalizando seu cumprimento como atribuição institucional.

Vale registrar que a Fundação Procon São Paulo efetuou pesquisa através de seu site na qual 56% dos consumidores responderam que entendem que a medida não será suficiente para a melhoria do atendimento nos aeroportos.

#### JUSTIFICATIVA

#### RESPOSTA DA ANAC

ANAC agradece sua manifestação.

O manifestante contribui em diversos assuntos que serão tratados pontualmente conforme o mesmo enumerou.

ITEM 1: A Audiência Pública nº 13/2011 seguiu a Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, que estabelece procedimentos para a realização de audiências e consultas públicas no âmbito da ANAC.

ITEM 2: A Audiência Pública nº 13/2011 seguiu a Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, que estabelece procedimentos para a realização de audiências e consultas públicas no âmbito da ANAC.

ITEM 3: O compartilhamento disposto na resolução em questão é baseado em critérios únicos e objetivos, confirmado no decorrer da mesma.

Informa-se que o texto da resolução não diferencia o atendimento entre passageiros, o que torna improcedente a afirmativa de que os mesmos poderão obter tratamento desigual nos atendimentos decorrente do sistema proposto.

Cada aeródromo possui uma realidade operacional, o que torna impossível definir critérios fixos eficazes para aplicação em todos eles. A presente resolução enfatiza o poder administrativo do operador do aeródromo, o qual decidirá pelo compartilhamento das instalações e sistemas de atendimento, assim como a aprovação do modelo proposto pelo comitê.

O comitê das empresas de transporte aéreo regular, por sua vez, cria o modelo para uso compartilhado para atender o objetivo descrito no Art. 1º, que seria principalmente, otimizar o uso da infraestrutura disponível e reduzir o tempo de despacho de aeronaves, pessoas e bens.

Sendo assim, a ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela

reedição do seguinte texto.

Art. 5º O modelo de uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento deverá contemplar o cronograma de implantação e as regras de uso das instalações e dos sistemas de atendimento constantes de um Termo de Uso Compartilhado de Instalações e Sistemas de Atendimento.

(...)

§ 2º Caso opte pelo modelo de uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento proposto pelo comitê, o operador do aeródromo fica responsável pela supervisão da implantação e do gerenciamento, podendo, a qualquer momento, revê-lo ou executá-lo diretamente, desde que devidamente motivado.

## 2.19 MANIFESTAÇÃO Nº 19

Nome do manifestante: Sra. Tércia Gualberto de Almeida

Organização: WEBJET

Email: tqualberto@webjt.com.br

<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Deverá ser incluído como aspectos que não foram previstos e que se proponha a abordagem.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Incluir no texto da minuta que independente do sistema único de atendimento, kiosk e portão de embarque a ser adotada pelas empresas aéreas, o mesmo deverá conter as ferramentas básicas e essenciais que atualmente estão disponíveis nos diferentes sistemas utilizados pelas empresas aéreas. Dessa forma as empresas aéreas poderão continuar garantindo rapidez e eficiência na prestação de serviços aos passageiros. Para isso será importante que cada empresa aérea descreva detalhadamente quais são essas ferramentas, a fim de que sejam levadas em consideração no momento da escolha pelo comitê ou pelo operador do aeródromo.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Garantir que sejam mantidos os altos índices de satisfação, de rapidez e de eficiência na prestação de serviço ao passageiro. Manter a evolução tecnológica das ferramentas disponíveis e os baixos custos de implementação e manutenção.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>ANAC agradece sua manifestação.</p> <p>O Art. 2º define que cabe ao operador do aeródromo decidir pelo compartilhamento compulsório das instalações e dos sistemas de atendimento. O modelo proposto pode surgir do comitê das empresas de transporte aéreo regular, sujeito a aprovação do operador do aeródromo, conforme Art. 4º. O comitê que poderá ser constituído de acordo com o Art. 3º é o meio adequado de apresentar os argumentos da presente manifestação.</p> <p>Sendo assim, a ANAC considera rejeitada a proposta de modificação, por improcedente, e decide pela manutenção do texto na forma original.</p>

## 2.20 MANIFESTAÇÃO Nº 20

Nome do manifestante: Sr. José Márcio Monsão Mollo  
Organização: Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA  
Email: presidencia@snea.com.br

### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Arts. 1º a 8.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 1º Esta Resolução se aplica aos aeródromos onde haja necessidade de compartilhamento de instalações e sistemas de atendimento de passageiros e despacho de bagagens, de modo a otimizar o uso da infraestrutura disponível e reduzir o tempo de despacho de aeronaves, pessoas e bens.

Parágrafo único. Considera-se necessário o compartilhamento nos aeródromos onde a expansão das instalações de uso exclusivo das empresas de transporte aéreo, a curto prazo, é altamente improvável, e a demanda por aumento de capacidade excede as possibilidades, causando saturação em determinadas faixas de horário e durante um período de tempo relevante, implicando em que as tentativas de resolver os problemas por meio de modificações voluntárias normalmente não são bem sucedidas.

Art. 2º Cabe ao operador do aeródromo, considerando a capacidade operacional e a necessidade de otimização de uso da infraestrutura aeroportuária disponível, ouvidas as empresas de transporte aéreo público regular de passageiros, decidir, fundamentadamente, pelo compartilhamento das instalações e sistemas de atendimento de passageiro se despacho de aeronaves e bagagens.

§ 1º .....

§ 2º São considerados instalações e sistemas de atendimento necessários ao despacho de aeronaves, pessoas e bens a serem utilizados de forma compartilhada pelos operadores aéreos:

I - .....

II - .....

III - .....

§ 3º A decisão do operador do aeródromo pelo uso compartilhado das instalações e equipamentos referidos no parágrafo anterior é aplicável a todas as empresas de transporte aéreo público regular e não regular de passageiros, carga e mala postal, atuantes e entrantes no respectivo aeródromo.

Art. 3º Ao decidir pelo compartilhamento das instalações e sistemas de atendimento, o operador do aeródromo deve comunicar às empresas de transporte aéreo regular para que as mesmas, no prazo de 30 (trinta) dias, manifestem interesse em constituir um comitê destinado a implantar e gerenciar as atividades decorrentes do compartilhamento das instalações e sistemas de atendimento do aeródromo.

Parágrafo único. Caso as empresas optem por constituir o comitê, o mesmo deve apresentar ao operador do aeródromo, no prazo de 60 (sessenta) dias contado da data da manifestação prevista neste artigo, o projeto básico de um modelo para uso compartilhado das instalações e sistemas, contendo, especialmente:



I – conjunto de elementos necessários e suficientes para caracterizar as obras e serviços a serem realizados, que assegurem a viabilidade técnica do modelo e que permita a avaliação do custo das obras e dos serviços a serem executados e dos equipamentos a serem utilizados, bem como a definição dos métodos e do prazo de execução;

II – desenvolvimento da solução escolhida, de forma a fornecer visão global da obra e dos serviços de atendimento a serem implantados, com identificação dos seus elementos constitutivos;

III – soluções técnicas e globais localizadas, suficientemente detalhadas, de forma a minimizar a necessidade de reformulação ou de vantagens durante a fase de elaboração do projeto executivo e da realização das obras e instalação de equipamentos;

IV – identificação dos tipos de serviços a serem executados e de materiais e equipamentos a incorporar à obra, bem como suas especificações que assegurem os melhores resultados para o modelo a ser implantado;

V – informações que possibilitem o estudo e a dedução de métodos construtivos, instalações provisórias e condições organizacionais pertinentes à gestão das obras e serviços, compreendendo sua programação, a estratégia de suprimentos, as normas de fiscalização e outros dados necessários;

VI – o orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos;

VII – a estratégia a ser adotada para que os atuais serviços de atendimento aos passageiros e bagagens não sofram solução de continuidade.

Art. 3/A. Aprovado, pelo operador do aeródromo, o projeto básico do modelo, as empresas de transporte aéreo deverão:

I - constituir, entre si, no prazo de 30 (trinta) dias contado da aprovação do projeto básico, um consórcio ou mecanismo equivalente que tenha capacidade jurídica para contratar e gerenciar o sistema de atendimento a ser implantado;

II – apresentar, no prazo de 60 (sessenta) dias contado da data de aprovação do projeto básico, o projeto executivo, contendo o conjunto dos elementos necessários e suficientes à execução completa da obra, de acordo com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Art. 4º.....

I - se não houver, por parte das empresas de transporte aéreo público regular doméstico detentoras da maioria dos embarques/desembarques de passageiros ocorridos no respectivo aeródromo no ano calendário anterior, manifestação de interesse na constituição do comitê; ou

II - em caso de não aprovação, pelo operador do respectivo aeródromo, devidamente fundamentada e aprovada pela ANAC, do modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação.

Art. 5º O consórcio ou o mecanismo equivalente a que se refere o inciso I do art. 3/A desta Resolução deve ser celebrado mediante a formalização de um “Termo de Uso Compartilhado de Instalações e Sistemas de Atendimento de Passageiros, Bagagens e Aeronaves”.

Parágrafo único.....

Art. 6º.....

I – o caráter vinculativo do projeto básico aprovado pelo operador do respectivo aeródromo e a obrigação de apresentação do projeto executivo, nas condições definidas nesta Resolução;

II - os mecanismos para assegurar a continuidade na prestação adequada dos serviços de atendimento aos passageiros e despacho de bagagens e aeronaves durante o período de execução das obras, de modo que o processo de migração ou transição de sistemas de uso exclusivo para o uso compartilhado seja satisfatório para os usuários;

III - .....

IV - a forma de monitoramento e gestão do uso compartilhado de instalações e sistemas de atendimento;

V - .....

VI - as responsabilidades do operador aeroportuário e das empresas aéreas consorciadas que operam ou que venham a operar no aeródromo;

VII – o regime jurídico das obrigações e direitos das empresas quanto ao uso compartilhado das instalações e sistemas de atendimento, compreendendo inclusive regras de gerenciamento e ressarcimento de custos de utilização;

VIII - .....

IX – as hipóteses de reversão das instalações, equipamentos e softwares adquiridos;

X - a forma e o modo de acesso de novos entrantes;

XI – a forma e o modo de retirada de empresas aéreas usuárias das instalações e sistemas de atendimento;

XII – o modo e os critérios de solução amigável de divergência entre as empresas aéreas usuárias e entre elas e o operador do aeroporto;

XIII – os casos omissos.

§ 1º O “Termo de Uso” deve contemplar, ainda, cláusula estabelecendo que os preços específicos devidos ao operador do aeródromo em decorrência da utilização de áreas e instalações aeroportuárias terão valor definido proporcionalmente em razão do ressarcimento, sem fins lucrativos, das despesas com água, energia elétrica, limpeza e outros correlatos.

§ 2º A validade do “Termo de Uso” e de suas alterações fica condicionada à prévia aprovação e assinatura pelo operador do respectivo aeródromo, como parte interveniente.

Art. 7º .....

Art. 8º Esta Resolução entra em vigor no prazo de 30 (trinta) dias contados da data de sua publicação.

**JUSTIFICATIVA**

As sugestões ora submetidas à consideração da ANAC refletem a significativa preocupação das empresas de transporte aéreo filiadas ao SNEA de que sejam fixados com clareza os lineamentos fundamentais que devem reger o desenvolvimento, a implantação e o gerenciamento de sistemas compartilhados de atendimentos dos passageiros em aeroportos saturados, ou seja, naqueles onde as ofertas de balcões de check-in não são suficientes para atender a demanda em determinadas faixas de horário, exigindo soluções de processamento automático em regime de cooperação entre os operadores aéreos.

A questão não é trivial, uma vez que requer, previamente à implantação de tais sistemas, a determinação da extensão da operação pretendida por todo o sistema de cada companhia aérea específica, bem como por outros critérios, tais como o tamanho dos terminais, avaliações econômicas etc.

Nesse contexto, o texto que ora submetemos à consideração tem por finalidade precípua incentivar os diversos operadores aéreos a se associarem no desenvolvimento de soluções que muito embora não eliminem os balcões de check-in possam permitir o compartilhamento dos mesmos quando as programações das companhias aéreas assim o permitirem, ou seja, assegurando às companhias aéreas a utilização de seus próprios aplicativos PED em seus computadores centrais para controle de partidas, reservas, emissão de passagens, de cartões de embarque etc..

Daí porque propõe-se, logo no art. 1º do projeto de resolução, a substituição do percentual de 10% (dez por cento) como indicador de saturação em relação às áreas possíveis de ampliação de balcões, por um conceito amplo, que sirva como critério permanente apto a indicar que a instalação de sistemas CUTE (Equipamento para Terminal de Uso Comum) e CUSS (Auto- serviço para Uso Comum) pode gerar economias em potencial às empresas aéreas e às autoridades aeroportuárias, seja em decorrência da redução da necessidade da construção de novos balcões e portões de embarque, seja pela redução da instalação de equipamentos próprios, isto é, o que deve definir a automação é o aumento da eficiência decorrente do uso compartilhado de áreas e instalações e não, simplesmente, o mero indicador de indisponibilidade de áreas.

Em razão disto, atendida a premissa, é necessário estabelecer que o novo sistema de atendimento deve responder questões específicas sobre automação local, permitindo a adoção de soluções técnicas que melhor resolvam os problemas das companhias aéreas envolvidas, devendo então ser avaliadas funcional e economicamente.

Para tanto, é necessário exigir a apresentação de um projeto básico (parágrafo único do art. 3º) a ser submetido à autoridade aeroportuária, de modo a propiciar à mesma uma prévia aferição da viabilidade técnica do sistema a ser implantado.

Para as empresas aéreas, a definição prévia de determinados padrões a serem atendidos por um projeto básico é fundamental, porquanto o mesmo, para ensejar adesões, deve dar equação a questões de natureza técnica rigorosamente complexas, além de assegurar determinados benefícios, tais como:

as companhias aéreas devem acessar seus próprios sistemas de aplicativos a partir de estações de trabalho CUTE;

a transparência dos terminais CUTE em relação aos sistemas PED de cada companhia;

possibilidade de os agentes usarem os formatos de transação do sistema que estão acessando;

uso otimizado das instalações do aeroporto;

segurança do acesso contra atos de interferência ilícita;

utilização do sistema de software da empresa aérea;

acessibilidade a vários sistemas de qualquer terminal CUTE;

custos de manutenção compartilhados entre as companhias;

realização, com exclusividade, por cada uma das companhias aéreas, das suas próprias funções de controle, sem intermediação da autoridade aeroportuária ou de terceiros, que podem implicar em aumento de custos e perda de eficiência generalizada;

os passageiros podem acessar os aplicativos da própria companhia aérea a partir de terminais CUSS, oferecendo economias em potencial para as companhias aéreas, com descentralização do check-in;

conectividade intra e extra net compartilhadas;

etc.

Por último, as sugestões também são inovadoras no que se refere ao mecanismo que instrumentalizará um consórcio, comitê, clube ou junta de usuários, de modo a estabelecer determinados requisitos a serem atendidos nas fases de desenvolvimento, implantação e gerenciamento dos sistemas de atendimento, que são auto-explicáveis.

#### RESPOSTA DA ANAC

ANAC agradece sua manifestação.

O manifestante contribui em diversos assuntos que serão tratados pontualmente conforme o artigo referenciado.

Art. 1º - A decisão pelo compartilhamento é de responsabilidade do operador do aeródromo, de acordo com o Art. 2º.

Art. 2º - O Art. 3º prevê a participação das empresas de transporte aéreo regular.

Art. 3º - As informações contidas na presente manifestação deverão constar no modelo apresentado pelo comitê e não na resolução em questão.

Art. 3/A - O Parágrafo Único do Art. 3º define que o modelo deve ser apresentado em 30 (trinta) dias juntamente com o cronograma de implantação, não havendo necessidade de conter no texto da resolução os prazos desse cronograma.

Art. 4º - A Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC considera que, ao não se estabelecer um percentual mínimo de adesão poderá provocar insegurança jurídica, pois, caso uma companhia aérea, por exemplo, não consinta em aderir ao comitê, poderá provocar longo debate sobre a necessidade de haver unanimidade de adesão e protelar a implementação do sistema.

A presente proposta de Resolução busca dar agilidade, eficiência e eficácia ao sistema aeroportuário, pelo que, deve ser exequível no menor espaço de tempo possível, de modo que não se mostra razoável qualquer dispositivo que suscite dúvidas ou possa gerar debates quanto a sua interpretação.

Com efeito, havendo manifestação da (s) empresa (s) detentora da maioria (50% + 1) dos embarques e desembarques no respectivo aeroporto, esta (s) poderá (ão) formar o comitê e aqueles que não se

manifestaram ou discordaram a ele (comitê) deverão aderir, sob pena de não mais poderem operar no respectivo aeroporto.

Contudo, não se vê razoabilidade no cálculo abranger somente as empresas de transporte aéreo regular doméstico, pelo que se deixa de acolher a proposta no que concerne esta parte.

Art. 5º - Tal informação poderá constar no modelo apresentado pelo comitê e foi parcialmente aceita no art. 3º.

Art. 6º - Os incisos presentes no Art. 6º não são exaustivos, portanto o Termo de Uso Compartilhado e Sistemas de Atendimento poderá conter os temas abordados na presente manifestação.

Informa-se que não é competência da presente resolução ditar regras econômicas para o compartilhamento proposto e, de acordo com o Art. 2º, ressaltado no § 1º do Art. 5º, a adesão ao compartilhamento é compulsória.

Art. 8º - Sobre a vigência da resolução, entende-se que não necessita de prazo para adequação do mercado, porque se trata de uma resolução de eficácia condicionada a uma decisão fundamentada de uso compartilhado das instalações.

Sendo assim, a ANAC considera aceita parcialmente a proposta de modificação e decide pela reedição do seguinte texto.

Art. 2º Cabe ao operador do aeródromo, considerando os aspectos de capacidade operacional, efetividade na gestão e necessidade de otimização de uso da infraestrutura disponível, decidir, fundamentadamente, pelo compartilhamento compulsório das instalações e dos sistemas de atendimento.

(...)

§ 3º A decisão do operador do aeródromo pelo uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento listados no § 2º deste artigo será aplicável a todas as empresas de transporte aéreo atuantes e entrantes, com voos regulares e não regulares, no respectivo aeródromo.

Art. 3º Ao decidir pelo compartilhamento das instalações e dos sistemas de atendimento, o operador do aeródromo deverá comunicar às empresas de transporte aéreo regular para que essas, no prazo de 30 (trinta) dias, manifestem interesse em constituir, entre si, comitê ou outro mecanismo equivalente para contratar e gerenciar as atividades decorrentes do compartilhamento.

§ 1º Caso opte por gerenciar as atividades a que se refere o caput deste artigo, o comitê deverá propor, em prazo não superior a 30 (trinta) dias, um modelo para uso compartilhado das instalações e dos sistemas, bem como o respectivo cronograma de implantação.

§ 2º Fica vedado o funcionamento de mais de um comitê ou mecanismo jurídico equivalente, a que alude o caput deste artigo, no mesmo aeródromo, destinado a gerenciar o sistema de compartilhamento de que trata esta Resolução.

Art. 4º A implantação e o gerenciamento do uso compartilhado serão executados diretamente pelo operador do aeródromo:

I - se não houver, por parte das empresas de transporte aéreo regular detentoras da maioria dos embarques e desembarques de passageiros no ano anterior, manifestação de interesse na constituição

do comitê; ou

II - em caso de não aprovação devidamente motivada, pelo operador do aeródromo, do modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação apresentado pelo comitê nos termos do § 1º do art. 3º desta Resolução.

### 3 CONCLUSÕES FINAIS

Tempestivamente, finda a apreciação das manifestações e das contribuições apresentadas em relação ao texto da Resolução que estabelece regras específicas para compartilhar instalações e sistemas de atendimento destinados ao processamento de passageiros e despacho de bagagens nos aeródromos brasileiros e dá outras providências, publicada durante a Audiência Pública nº 13/2011, por oportuno, informa-se que foram realizadas alterações no texto publicado e que a minuta final encontra-se abaixo.

#### RESOLUÇÃO Nº , DE 22 DE NOVEMBRO DE 2011.

Estabelece regras específicas para compartilhar instalações e sistemas de atendimento destinados ao processamento de passageiros e despacho de bagagens nos aeródromos brasileiros e dá outras providências.

**A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC**, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X e XXI, da mencionada Lei, e considerando o que consta do processo nº 60800.073946/2011-62, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 22 de novembro de 2011,

#### RESOLVE:

Art. 1º Esta Resolução se aplica aos aeródromos onde haja necessidade de compartilhamento de instalações e de sistemas de atendimento em percentual superior a 10% (dez por cento) das áreas destinadas, de modo a otimizar o uso da infraestrutura disponível e reduzir o tempo de despacho de aeronaves, pessoas e bens.

Art. 2º Cabe ao operador do aeródromo, considerando os aspectos de capacidade operacional, efetividade na gestão e necessidade de otimização de uso da infraestrutura disponível, decidir, fundamentadamente, pelo compartilhamento compulsório das instalações e dos sistemas de atendimento.

§ 1º Entende-se por sistema de atendimento os equipamentos e os *softwares* que forneçam interface com os sistemas das empresas de transporte aéreo.

§ 2º São considerados instalações e sistemas de atendimento necessários ao processamento de aeronaves, pessoas e bens a serem utilizados de forma compartilhada pelos operadores aéreos:

- I - balcão de despacho de passageiros e bagagens (*check-in*);
- II - terminais de auto-atendimento de despacho de passageiro; e
- III - terminais de controle de acesso aos portões de embarque e de desembarque.

§ 3º A decisão do operador do aeródromo pelo uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento listados no § 2º deste artigo será aplicável a todas as empresas de transporte aéreo atuantes e entrantes, com voos regulares e não regulares, no respectivo aeródromo.

Art. 3º Ao decidir pelo compartilhamento das instalações e dos sistemas de atendimento, o operador do aeródromo deverá comunicar às empresas de transporte aéreo regular para que essas, no prazo de 30 (trinta) dias, manifestem interesse em constituir, entre si, comitê ou outro mecanismo equivalente para contratar e gerenciar as atividades decorrentes do compartilhamento.

§ 1º Caso opte por gerenciar as atividades a que se refere o *caput* deste artigo, o comitê deverá propor, em prazo não superior a 30 (trinta) dias, um modelo para uso compartilhado das instalações e dos sistemas, bem como o respectivo cronograma de implantação.

§ 2º Fica vedado o funcionamento de mais de um comitê ou mecanismo jurídico equivalente, a que alude o *caput* deste artigo, no mesmo aeródromo, destinado a gerenciar o sistema de compartilhamento de que trata esta Resolução.

Art. 4º A implantação e o gerenciamento do uso compartilhado serão executados diretamente pelo operador do aeródromo:

I - se não houver, por parte das empresas de transporte aéreo regular detentoras da maioria dos embarques e desembarques de passageiros no ano anterior, manifestação de interesse na constituição do comitê; ou

II - em caso de não aprovação devidamente motivada, pelo operador do aeródromo, do modelo de uso compartilhado ou do cronograma de implantação apresentado pelo comitê nos termos do § 1º do art. 3º desta Resolução.

Art. 5º O modelo de uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento deverá contemplar o cronograma de implantação e as regras de uso das instalações e dos sistemas de atendimento constantes de um Termo de Uso Compartilhado de Instalações e Sistemas de Atendimento.

§ 1º A assinatura do Termo de Uso a que se refere o *caput* deste artigo é condição necessária para a empresa de transporte aéreo regular e não regular iniciar ou permanecer operando no aeródromo onde aquele for exigido.

§ 2º Caso opte pelo modelo de uso compartilhado das instalações e dos sistemas de atendimento proposto pelo comitê, o operador do aeródromo fica responsável pela supervisão da implantação e do gerenciamento, podendo, a qualquer momento, revê-lo ou executá-lo diretamente, desde que devidamente motivado.

Art. 6º O Termo de Uso a que se refere o art. 5º desta Resolução tem natureza de adesão e dele constará, necessariamente, cláusulas que versem sobre:

I - os prazos para efetiva implantação dos sistemas de uso compartilhado, quando ainda não implantado;

II - os meios para garantir o funcionamento ininterrupto, no processo de migração ou transição de sistemas de uso exclusivo para o uso compartilhado;



III - a metodologia e os critérios de distribuição das instalações de uso compartilhado para as empresas atuantes e entrantes, com voos regulares e não regulares, no aeródromo;

IV - a forma de monitoramento e controle de uso compartilhado de instalações e sistemas de atendimento;

V - as penalidades pelo não atendimento das cláusulas constantes do Termo de Uso e a forma de aplicação dessas;

VI - as responsabilidades do operador do aeródromo, das empresas aéreas que operam ou venham a operar no aeródromo, do comitê das empresas aéreas com voos regulares no aeródromo e de empresas responsáveis pelo sistema de compartilhamento;

VII - a forma de remuneração dos sistemas de atendimento e pelos custos administrativos do compartilhamento das instalações; e

VIII - os meios para garantir o funcionamento dos sistemas de atendimento, contemplando a utilização de tecnologias, os procedimentos e as boas práticas capazes de garantir a eficiência, a continuidade das operações – incluindo situações de contingência e de crise –, bem como a segurança das informações.

Art. 7º Ao aeródromo que não se enquadrar ao artigo 1º desta Resolução, aplica-se integralmente o disposto na Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009.

Art. 8º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Rio de Janeiro, 24 de novembro de 2011.

  
**Herberth Carvalho Guedes dos Reis**  
Especialista em Regulação

  
**João Eduardo Tabalipa Ferreira**  
Gerente Técnico de Normatização e Sistemas

**PROTOCOLO ANAC**

**60800.234354/2011-23**