

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES REFERENTES À AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 02/2013

Proposta edição de Resolução que regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados – slots – e dispõe sobre os aeroportos de interesse.

SUMÁRIO

1. Objetivo.....	3
1.1. Considerações Gerais.....	3
2. Análise das Contribuições.....	4
2.1. Contribuições da Sessão Presencial.....	4
2.2. Contribuições via Formulário Eletrônico.....	31

1. Objetivo

A Audiência Pública nº 02/2013 teve como objetivo coletar subsídios para o aprimoramento da proposta de edição de regulamento que trata da regulamentação do procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados – slots – e dispõe sobre os aeroportos de interesse.

1.1. Considerações Gerais

O Aviso da Audiência Pública nº 02/2013 foi publicado no dia 1º de fevereiro de 2013 no Diário Oficial da União nº 23, Seção 3, página 3, e os documentos correlatos disponibilizados ao público em geral no sítio da Agência na rede mundial de computadores, endereço <http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp>.

A Sessão Presencial foi marcada para o dia 4 de março de 2013, através do Aviso de Sessão Presencial publicado no dia 22 de fevereiro de 2013 no Diário Oficial da União nº 36, Seção 3, página 4, com realização no Auditório do Edifício Sede da ANAC, em Brasília.

Durante o período da Audiência, foram recebidas 197 contribuições através do formulário eletrônico disponibilizado para esse fim. Em que pese a orientação para a utilização do referido formulário, várias contribuições foram feitas através da inclusão de anexos, de maneira a abordarem mais de um tema numa contribuição.

2. Análise das Contribuições

2.1. Contribuições da Sessão Presencial

A sessão presencial da Audiência Pública nº 02/2013 foi realizada no auditório do edifício sede da ANAC, em Brasília. Compuseram a mesa o Sr. José Carlos Pereira (Presidente), a Sra. Danielle Crema, o Sr. Antônio Marcos Oliveira, o Sr. Roberto Costa e o Sr. José Barreto.

A sessão foi aberta e em seguida houve uma apresentação contextualizando os presentes sobre as diretrizes políticas e as normas vigentes, bem como os principais pontos abordados na proposta de resolução em audiência pública.

Foram feitas contribuições verbais por pessoas inscritas previamente à realização da sessão presencial, nos termos do Aviso de Sessão Presencial, bem como oradores inscritos no local, e todos os questionamentos foram esclarecidos durante a sessão e transcritos nesse relatório.

Contribuição n°	1
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	IATA
Contribuição	
<p>A IATA ao longo do tempo com sua relação com as agências, com o governo brasileiro, ela tem constantemente contribuído e trazido melhores práticas, vem trazendo <i>benchmarking</i> e ajudado a administração pública no sentido de colocar a indústria de aviação brasileira no cenário internacional. Isso tem sido muito importante e partindo disso, e nós vimos as diretrizes ora propostas, também com as diretrizes da SAC, o que nos deixou muito preocupados e com graves aspectos negativos internacionais é a não reconhecimento dos direitos precedentes <i>grandfather rights</i>. Nós preparamos toda nossa apresentação que vai ser entregue por escrito depois, mas nós somos fomos a <i>world guidelines</i>, a <i>slots guidelines</i>, e pedimos que fizesse uma avaliação dessa proposta da SAC, da ANAC quer dizer, então o que nós vimos é o seguinte: nós estamos falando uma linguagem e no mundo se fala outra língua. Nós criamos aqui uma..., vamos dizer, uma política de slots própria e diferenciada, o que não é interessante para qualquer indústria, muito menos para a indústria brasileira. Esse esquema único de gerenciamento de slots nós entendemos que irá negativamente impactar o serviço de e para o Brasil, porque não se pode numa conferência de slots internacional falar-se duas línguas diferentes. Por exemplo, se os efeitos por umas transportadoras brasileiras ao implementar sua própria regulação de slots, que difere da regulação de slots reconhecida e adotada em outros países, as transportadoras brasileiras poderão ser travadas nas nossas, nas suas procuras em termos de trocas de slots entre países.</p> <p>Outro ponto que também nos preocupa bastante é a inclusão da pontualidade. Nós como IATA e como empresas aéreas nós defendemos que qualquer deficiência de pontualidade deve ser (...) é inaceitável pois pode causar perturbações ao público que viaja, ao aeroporto e a outras empresas aéreas. No entanto, a IATA e as transportadoras internacionais são totalmente contrárias ao uso de dados de pontualidade na determinação do precedente histórico de slots e as razões nós enumeramos, o tempo está correndo, primeiro é o seguinte: a alocação de slots é uma ferramenta de planejamento e daí que se usa a regularidade e a regra oitenta-vinte,</p>	

reconhecida internacionalmente e adotada dessa maneira. Quando nós falamos na parte de pontualidade nós estamos vendo a parte operacional, que não tem nada a ver com o que é uma regra de slot. Então, o que nós sugerimos e tivemos já a oportunidade de fazê-lo por escrito, e já existe internacionalmente, são comitês de desempenho de slot. São comitês que reportarão ao coordenador as deficiências e procurarão resolver os problemas. Então nós temos mais, como já falei, vários aspectos. Um outro aspecto que nos preocupa bastante é na parte que nós falamos muito que a alocação de slot ela deve ser independente e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação. Ela deve ser imparcial para a utilização eficiente da capacidade, e é difícil ver a ANAC. Como pode ser um coordenador independente financeiramente e funcionalmente enquanto ao mesmo tempo é o autor das regulações, é o próprio regulador, e é a agência que aplica as multas. Muito obrigado.

Resposta da ANAC

Danielle Crema: Obrigada, Ebner. A IATA é sempre um interlocutor extremamente qualificado, e que sempre trás elementos que geram reflexões do seu corpo técnico e da sua diretoria.

Apenas a título de esclarecimento, me perdoe, mas não entendi se a primeira parte de sua fala era dirigida à regulamentação mesmo ou se era uma consideração em torno da norma proposta pela SAC.

Eu pergunto até porque, como está posto na nossa exposição de motivos, a inspiração da norma basicamente está bastante alinhada com o que é feito no exterior. As especificidades que constam dela são especificidades relacionadas às características intrínsecas ao mercado brasileiro e ao arcabouço jurídico brasileiro. O cuidado que nós temos sempre que nós propomos uma regulamentação, sempre que nós exercemos nosso poder normativo, nós temos o cuidado de olhar para as experiências exitosas e não exitosas no exterior e tentamos captar e internalizar aquilo que há de melhor em termos de práticas e que seja compatível como o que é desenvolvido no país.

Você tocou em pontos que estou querendo esclarecer. Todo nosso processo, toda nossa normatização, ela está muito alinhada com as práticas que são feitas no exterior, e isso foi já discutido extensivamente entre a gente. É claro que tem questões, como eu disse, que são variações, como você colocou, a questão da pontualidade. Nós sim, entendemos o que é o escopo do slot, mas nós entendemos que, uma vez que estamos falando de uma regra de acesso e de utilização eficiente de infraestrutura, associar a esse uso parâmetros de eficiência operacional não significa negar nenhum direito de utilização, basta que as empresa usem o que já dispõem da forma adequada, atingindo as metas estabelecidas pela agência, que esse direito será preservado. Entendo que a pontualidade é uma diminuição relevante desse uso eficiente, porque não basta a garantia de que esse vôo irá acontecer, se ele não acontece nos limites ali estabelecidos você gera, sim, uma degradação no nível do serviço naquele aeroporto com repercussão no serviço que vocês exploram, os senhores sabem disso.

Em relação ao comitê, essa é uma discussão que sempre vem à tona, mas mais uma vez ela está relacionada com o conhecimento do que é uma agência reguladora no país, e que garantias de regime especial ela goza. Então a agência é um ator independente e autônomo, então ela tem, ela guarda esses atributos na sua aplicação da norma, no seu poder normativo e na execução dela ela já dispõe dessas garantias que você está buscando que sejam afetas ao comitê. Então não importa que órgão da agência venha aplicar, o que importa é que a regra traduza critérios de isonomia e resguarde essa autonomia administrativa e independência funcional que vocês buscam. A agência sim, é capaz de fazer isso porque nosso arcabouço normativo nos conferem já essas faculdades e, alinhado com isso que nós buscamos materializar na norma, na regra, esses atributos que já são da pessoa jurídica, no caso a ANAC. Então eu não vejo nenhum

prejuízo, como você disse, que essas regras venham a ser aplicadas em descompasso com aquilo que é praticado no exterior com o resguardo da autonomia e dessa independência, mas como eu disse as considerações e contribuições dos senhores serão devidamente apreciadas pela área técnica e o posicionamento final virá com a aprovação do relatório de contribuições pela nossa diretoria.

Contribuição n°	2
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	ABEAR
Contribuição	
<p>Alô. Bom dia a todos. Gostaria de cumprimentar os integrantes da mesa e os colegas presentes a esta audiência. Vou procurar ser bastante objetivo. A ABEAR, como todos sabem, representa as empresas aéreas responsáveis por noventa e nove por cento dos bilhetes domésticos comercialmente emitidos no país, aproximadamente dezoito por cento do tráfego internacional gerado no Brasil.</p> <p>Bem, bem objetivamente, nós vivemos uma década importante neste país, uma década de inclusão. Nesta década três questões marcam o ambiente, o cenário da aviação comercial: o fato de subirmos para praticamente cem milhões de passagens emitidas, a queda dos preços, como foi demonstrado pela Danielle aqui, mas, fundamentalmente – e isso é importante neste debate – a consolidação de um ambiente regulatório estável.</p> <p>Quer dizer: a ANAC, que larga em dois mil e cinco, dois mil e seis, poucos anos depois se consolida e se consagra como a gestora do ambiente regulatório.</p> <p>Nesse sentido, a ABEAR, aqui, coloca-se em apoio à revisão da resolução zero-dois. Nós entendemos correta essa proposta de revisão, entendemos que ela tem objetivos interessantes, de competitividade, de ofertar serviços, abrir aeroportos com oferta reduzida para novos entrantes. Entendemos que isso está em linha com o que consideramos o nosso ativo principal: que é esse amplo universo de consumidores que ingressaram na utilização do modal aéreo.</p> <p>Nesse sentido, nós elaboramos quinze propostas sistematizadas – ouvidas todas as empresas integrantes –, sistematizadas pela equipe do Comandante Jenkins, e essas propostas têm por objetivo aprimorar a qualidade, a eficácia gerencial da proposta – aceitamos, inclusive, a mudança de critérios formulada aqui e a debatemos no sentido de fazer com que ela esteja em linha com os preceitos com que eu abri essa minha intervenção e, principalmente, procuramos adaptá-las à normas internacionais da forma que julgamos mais adequada no objetivo e com o objetivo de seguir ampliando o acesso da população e da sociedade ao modal aéreo. Nós entendemos que é perfeitamente possível fazer isso.</p> <p>Mas é importante, e esse é o centro da minha intervenção, entender que aqui há uma contradição importante: o final inclusive da apresentação da nossa diretora coloca que a política pública proposta pela resolução SAC zero-um convive com essa questão colocada aqui. Nosso entendimento é completamente contrário a esse.</p>	

Nós entendemos que, não apenas essas propostas não convivem como são excludentes, e o que é pior: a proposta colocada pela resolução zero-um vem de encontro aos objetivos colocados aqui pela revisão da resolução zero-dois; zero-um SAC com zero-dois ANAC, a isso estou me referindo.

Por que isso? Porque aquela proposta da revisão zero-dois, antes de mais nada, ofende o ambiente regulatório, na medida em que parte de um conceito completamente diferente.

Aqui, nós estamos discutindo revisão de normas que colocam – e aqui foi bastante esclarecido e bem esclarecido o fato de que a não utilização de forma considera adequada pelo regulador, após as discussões feitas, implicarão numa revisão dos slots. Perfeito! Se a gente gosta ou não disso, não está em questão. O fato é que o regulador está cumprindo seu papel. E está cumprindo com eficácia e eficiência, respeitadas as normas legais.

Ora! A resolução zero-um parte para um processo de retirada de slots, independentemente do fato de eles serem bem ou mal utilizados. Fere, portanto, o primeiro princípio. Só que mais do que isso – e é isso que nos preocupa. Ela, num primeiro momento, e, com certeza, num segundo e terceiro momentos de sua aplicação impacta diretamente na redução da oferta de serviço aos consumidores, impacta na qualidade dos serviços prestados ao consumidor e, principalmente, pode impactar no início de um movimento contrário ao que se realizou na última década, que é um movimento consistente e ordenado de redução de preços, portanto de inclusão de passageiros.

Nesse sentido, o que é importante deixar aqui no âmbito deste processo é que é fundamental na discussão dessa Resolução zero-dois, perdão, na revisão da Resolução zero-dois proposta pela ANAC, a tomada de consciência por parte de todos os agentes envolvidos, destacadamente autoridade reguladora, de que o processo aberto pela formulação da Resolução zero-um não contribui, não ajuda, não soma, não orienta e, principalmente, não amplia a competição.

Todos esses argumentos foram apresentados pessoalmente, de viva-voz, ao Senhor Ministro, ao Senhor Secretário-Executivo da SAC, foram colocados aqui já para a ANAC, foram colocados de público.

É nesse sentido, portanto, que pretendemos...

((nesse momento, o microfone é cortado))

Moderador: Pode concluir sua frase, senhor.

Eduardo Sanovicz: Só faltou a palavra “nossa contribuição”. Obrigado!

Resposta da ANAC

Danielle Crema: Olá Eduardo. Obrigada pela intervenção. Como eu disse...essa audiência, ela tem...ela denota uma excelente ...(*problema no equipamento de som*)... qualificados estão se pronunciando, e eu tenho certeza que...ainda não tive acesso às contribuições, mas alguns pontos já chegaram a ser circulados e eu os asseguro que isso tem elevado a reflexão do corpo técnico da Agência, juntamente com o corpo diretivo, e que os aspectos trazidos por todos serão considerados.

Eu exalto na sua fala a preocupação com os papéis institucionais, a preservação dos papéis institucionais, ressaltando quais são as competências do órgão regulador e me comprometo a (...) Àquilo que extrapolar o conteúdo do processo normativo no âmbito da Agência, dar encaminhamento também pra que as considerações repercutam junto ao formulador de política pública.

Contribuição n°	3
Dados do Colaborador	
Nome:	José Gabriel
Organização:	Representante da Cargolux Airlines International
Contribuição	
<p>Bom dia a todos! Eu gostaria apenas de fazer cinco observações com relação ao texto que está em discussão.</p> <p>Primeira observação diz respeito ao critério da pontualidade que já foi aqui referido. Apresentar a posição ... ele traz alguns problemas e algumas dificuldades. Primeiro lugar ele não é realisticamente, falando, viável do ponto de vista jurídico, uma vez que levando em consideração os diferentes motivos pelos quais pode não haver pontualidade, há um risco de amanhã haver uma contestação jurídica destas penalidades impostas pela pontualidade. Ele também cria uma dificuldade do ponto de vista econômico por tornar imprevisível o funcionamento das companhias aéreas e dos serviços que elas oferecem aos seus usuários, uma vez que a cada seis meses esses slots que foram atribuídos podem ser retirados por um critério de pontualidade, o que gera uma insegurança e uma dificuldade na previsão do serviço oferecido. É também... é um critério que tem algumas dificuldades de eficiência com relação ao objetivo de incentivar uma melhor utilização da infraestrutura, uma vez que este critério poderá gerar um <i>turnover</i> importante de slots, o que afeta a estruturação, ou melhor, não representará um incentivo por parte para as companhias aéreas. E em último tópico neste primeiro ponto, com relação especificamente às companhias cargueiras, a sugestão alternativa, caso seja decidido manter a pontualidade, seria de aumentar o prazo de tolerância do artigo sétimo, inciso décimo primeiro, parágrafo sexto, que hoje está em cento e vinte minutos, para vinte e quatro horas para as companhias cargueiras, levando em consideração a tipicidade ou atipicidade da atividade destas companhias. E da mesma forma, reduzir o prazo para devolução do slot para doze horas, de antecedência com relação a este slot.</p> <p>O segundo ponto era o processo de alocação ou coordenação. Gostaríamos de ver a participação dos operadores aéreos nos comitês locais.</p> <p>O item três era no sentido de uma maior equivalência entre o transporte de passageiros e o transporte de carga, nomeadamente no artigo vinte e três e no artigo vinte e quatro, onde há uma aproximação do problema muito mais do ponto de vista do transporte de passageiros e não tanto do transporte de cargas, e os critérios de atribuição tem que ser ponderados e tem que haver uma equivalência.</p> <p>No item quarto, meu quarto ponto, era a possibilidade de se estabelecer uma maior liberdade de troca de slot entre companhias aéreas do mesmo grupo, um procedimento mais simplificado e quase automático com relação ao que aquele que está previsto na proposta de norma.</p> <p>E o quinto ponto diz respeito às sanções. Gostaríamos de alertar para o fato de as sanções devem ser impostas pela ANAC, uma vez que falta delegação legislativa para que sanções possam ser impostas pelos operadores aeroportuários. Quem compete, de acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, a imposição de sanções, é a ANAC.</p> <p>O segundo ponto importante é que essas sanções, a sua aplicação depende de a realização de um processo administrativo e com uma garantia do direito de defesa daqueles que vão ser sancionados. E terceiro lugar é que essas sanções devem respeitar as sanções já previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica, não havendo a possibilidade de se imporem sanções que estejam em desacordo com aquelas do Código Brasileiro de Aeronáutica, uma vez que a</p>	

resolução tem que respeitar o código que é hierarquicamente superior. Muito Obrigado.

Resposta da ANAC

Moderador: Com a palavra, a Superintendente Dani.

Danielle Crema: Obrigado pelos esclarecimentos e pelas contribuições. Três delas eu entendo que o foco de abordagem merece uma reflexão do material que vai ser entregue e será devolvido por acasão dos relatórios, mas você tocou em duas questões relativas a sanções que eu acho que merece esclarecimento. Primeiro no que tange a penalidade prevista para um mau uso dessa infraestrutura. Nós trouxemos três infrações. Todas elas são infrações relacionadas ao uso inadequado daquela infraestrutura, seja por má-fé, seja por postergação no termo desse uso ou por não ter acesso a essa infraestrutura. Certamente, como nós estamos falando de um procedimento sancionatório, os dados com que nós vamos trabalhar para gerar essas sanções, deles terão que ser expurgados aqueles dados que não são gerenciáveis pela empresa. O que nós estamos tentando com estas sanções é apenas identificar o mau comportamento da empresa. Então não tem como a gente apená-la por alguma coisa que estrapole o seu nível gerencial. Então esses dados serão expurgados – serão dados trabalhados – e além do mais a base de dados que a gente já trabalha na atualidade, que já faz esse expurgo, são dados que são alimentados pelos senhores, e o que nós temos alertado já em reuniões frequentes é quanto a veracidade das informações que são disponibilizadas. O conjunto de normas que a agência tem editado e cuja aplicação se apóia nesses dados que são disponibilizados tem crescido, o que torna necessário a maior acuridade na apuração desse dado. E é isso que a agência está se empenhando pra fazer. A base é essa! Vai considerar os expurgos! No entanto, nossa auditoria e nosso processo de fiscalização sobre a divulgação dessa informação vai ser mais apurado. Ainda em relação a sanção prevista, na verdade a gente não estabelece nenhuma sanção no corpo da norma a ser imposta pelo administrador aeroportuário às empresas aéreas. A verdade é que é um dispositivo que visa chamar atenção e deixar mais claro para os senhores que a relação que se estabelece entre o administrador aeroportuário e a empresa aérea é uma relação de cunho comercial em que multas civis já podem ser aplicadas e previstas para ambas as partes num termo contratual que venha a ser assinado entre os senhores. Aquilo não significa que nós estajamos dotando o administrador aeroportuário de competência para adotar multas às empresas aéreas com base em uma relação de direito público. Aquilo apenas enfatiza a relação da natureza jurídica que se estabelece entre administrador aeroportuário e empresa aérea e induz a idéia em incentivar para que os senhores se valham disso para tornar essa relação mais eficiente possível.

Contribuição 4
n°

Dados do Colaborador

Nome: Felipe Bomsenso Veneziano

Organização: Representante da Pinheiro Neto Advogados

Contribuição

Agradeço pela oportunidade e meu bom dia aos membros da mesa e aos participantes daqui da audiência pública.

O interesse em participar dessa audiência pública pra mim é um pouco especial não só como um representante de um escritório que atua no ramo de Direito Aeronáutico e lida com questões como slots, mas especialmente porque tive a chance de durante dois anos estudar o tema slots aeroportuários sob orientação do professor Marco Fábio Morsello na universidade de São Paulo e foi o tema da minha monografia.

Já prevendo uma crítica à resolução dois, atualmente em vigor, a necessidade de reformulação e aplicação de slots no caráter internacional.

Em relação à proposta que estamos discutindo hoje acho que eu compartilho com os comentários da IATA ao qual cumprimento, especialmente em relação a uma certa ausência de uniformidade. O artigo trinta e sete da Convenção de Chicago (ICAO) pede uma uniformidade para os Estados contratantes sempre logrando maior padrão e nessas operações o que também se aplica aos slots. O Brasil nessa linha se concorda com a IATA de que seguiu um pouco um caráter... uma estratégia.... um caso *sui generis*, como por exemplo a aplicação de penalidades, a qual discordo um pouco para não utilização de slots, e também em relação a regra de pontualidade já que a regra consolidada internacionalmente a do “*use it or lose it*” dos oitenta e vinte. Não como um critério de pontualidade. Fico um pouco preocupado porque e sempre os maiores doutrinadores na questão de slots. Professores da universidade do McGill no Canadá e Leuven na Bélgica estabelecem o seguinte: que você forçar uma empresa utilizar um slot é o que eu acabo o que eu concluo que na regulamentação em discussão temos critérios que acabam por forçar as companhias a utilizar um slot já que não determinam.... não se atém por exemplo à quantidade de passageiros transportados e aplicam sanções além da perda do slot poderia levar a práticas anticoncorrenciais e anti-econômicas como já foram discutidas, por exemplo, na CPI do caos aéreo quando dos levantamentos acerca das práticas chamadas de slots de gavetas.

A outra questão aqui é que muito se fala de eficiência. Eficiência na utilização dos slots e os dois grandes doutrinadores de McGill sempre apresentam já como possibilidade de não estar na IATA, mas com uma possibilidade para futura regulamentação, que entendo que poderia ser considerada agora na proposta brasileira, em relação ao número de passageiros transportados e a inserção de como se pudéssemos falar um slot representa quantos passageiros? Se temos um slot alocado por uma aeronave de quarenta passageiros e o mesmo slot alocado para uma aeronave de duzentos passageiros, qual é o mais eficiente na operação? Certamente o de duzentos passageiros. Não que não sejam atribuídos os slots para empresas com aeronaves menores, que a aviação regional também deve ser considerada, mas que seja estabelecida na nova regulamentação algum critério que permita uma distribuição também que leva em consideração a capacidade operacional de cada uma dessas aeronaves e as rotas, além disso, as rotas nas quais são empregadas essas aeronaves e esses slots, porque se cinquenta por cento de um mesmo slot de aeroportos são empregados por uma rota comum não se deve... deve-se também levar em consideração rotas escassas que a companhia teria um certa prevalência na operação de uma rota que nenhuma outra companhia aérea deseja operar ou tenha interesse econômico em operar.

Por fim, a resolução também, sinto que faltou uma menção às operações de carga, uma atenção especial, e também as Táxi Aéreo, não entendi porque operações de Táxi Aéreo seriam incluídas em demais operações. Se continuar com a operação slots de oportunidade com um slot disponível fazendo uma mera interface com o operador do aeroporto, entendo que a Táxi Aéreo ainda assim teria... continuaria com uma vantagem de operação, mas de evitar que a Táxi Aéreo por não ser um transporte aéreo regular seja varrida de um determinado aeroporto ou suas operações não sejam consideradas e ela acabe não tendo o direito de operação de certos slots.

Agradeço a oportunidade.

Resposta da ANAC

Danielle Crema: Bom. Felipe, eu estendo a você as considerações que fiz em relação à IATA. Eu só faço uma seguinte observação: em nenhum momento a gente está impondo a obrigação da empresa em utilizar, basta ela não pedir se não estiver compatível com o planejamento dela.

Eu gostaria de saber se você vai encaminhar alguma contribuição por escrito, porque, talvez não caiba aqui, e eu lendo o que você escreveu eu compreenda melhor, mas eu vejo alguma contradição no que você está dizendo. Porque o esforço da norma é exatamente coibir esse tipo de prática que nós observamos e é o que a Resolução nº 2 permite ao você admitir que a empresa aérea interrompa o ciclo de aferição da regularidade da utilização daquele slot, uma vez que o período observado para... aliás, o período de aferição dos critérios de regularidade e pontualidade eles podem ser interrompidos no intervalo de 90 dias. Então na verdade um dos objetivos dessa resolução é exatamente acabar com essa prática perniciosa das empresas aéreas de eventualmente adotarem essa estratégia de reserva de slots. Se a regra não está adequada e não está claro que esse é o objetivo assim ficará, por isso eu aguardo as suas contribuições por escrito.

Contribuição 5
nº

Dados do Colaborador

Nome: Renato Pires

Organização: INFRAERO

Contribuição

Bom dia a todos.

Primeiramente eu gostaria de agradecer pela oportunidade de participar aqui da audiência e agradecer a mesa. Cumprimentar os companheiros aqui que estão sentados.

Muito se falou aqui e se fala a respeito das normas, da revisão da zero dois. A zero dois realmente conforme foi exposto aqui pela Superintendência de Regulação Econômica, ela, ,digamos assim, ficou muito aquém do que que a gente esperava como uma resolução tendo em vista o controle e a regulação dos slots aeroportuários.

E aí eu volto a parabenizar a ANAC que com essa revisão da regulação zero dois torna possível a gente já vislumbrar nem que seja um *flavour* do que é feito internacionalmente. A gente tem acompanhado ao longo das *Slot Conferences* a evolução dos controles até então apresentados e me parece que a gente tá num caminho bem claro pra alcançar conforme o Ebner (representante da IATA) disse, as regras internacionais estipuladas pela IATA e o caminho me parece bastante árduo até lá, porém, hoje, a gente vê com olhos mais felizes o que tá acontecendo na regulação brasileira.

Bom, mas isso não quer dizer que a Infraero não tenha algumas divergências em relação a norma que está sendo apresentada. E a nossa principal divergência diz respeito ao artigo onze onde é exposto que “o operador do aeroporto deverá dispor de meios para obrigar as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos a cumprirem metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados”.

Senhores, hoje, o operador aeroportuário simplesmente detém como instrumento contratual com as empresas aéreas um contrato de aluguel de áreas, ou seja, a empresa aérea paga por área ocupada pelo espaço ocupado dentro do aeroporto.

Advindo dessa, digamos assim, desse artigo da revisão da resolução zero dois, a partir daí, deverá ser formulado pelo operador aeroportuário um novo contrato de operação com os senhores, o que eu acho que de repente pode trazer algum tipo de divergências em relação a interesses, obviamente.

Então, a nossa principal problemática em relação a isso aí, porque, ao estabelecer sanções aos senhores, obviamente poderão ser sanções procedimentais ou sanções pecuniárias, o que a gente não tem nenhum contrato até agora firmado pra isso.

Entendo então que o artigo onze me dá essa prerrogativa. Me confere essa prerrogativa de formular tal acordo com os senhores ou até, como me obriga a fazê-lo, estabelecer regras para operação dentro do aeroporto. O que me parece não ser, de repente, algo, digamos assim, tão imediato a ser feito e sim, o que compreende uma discussão profunda na relação entre empresa aérea e operador aeroportuário.

Outra coisa também que me traz, digamos assim, um determinado desafio ao tentar entender é o porquê, de repente, aqui tá incluindo que esses níveis de serviço para slots alocados dizem respeito a Empresa de Transporte Aéreo e aos Operadores aéreos como bem disse o último colega que falou, existe também a relação entre os voos charters, voos da aviação geral, voos de taxi aéreo que em determinados aeroportos – vou citar um por exemplo que é o caso de Florianópolis – correspondem a séries imensas tá? E contínuas durante temporadas que – sucessivas temporadas tá? – que eu não tenho como penalizá-los tendo em vista que eles não estão no meu aeroporto. Eles simplesmente utilizam a infraestrutura hoje disponibilizada no aeroporto e eu não tenho como puni-los. E aí? É a ANAC que vai me multar? É o que principalmente o que a gente põe em questão.

No mais eu acredito que a regra de pontualidade apesar de ser, digamos assim, algo diferente em relação à norma internacional, ela segue prerrogativas do mercado brasileiro e a ANAC enxergou bem que os atrasos têm significativamente contribuído para exaustão da infraestrutura.

Muito obrigado.

Resposta da ANAC

Danielle Crema: Bom, Renato, obrigada pela sua intervenção.

Acho que é sempre bom enfatizar o esforço de revisão do seu arcabouço normativo que a Agência tem adotado, bem como de edição de novos regulamentos.

A gente entende que tem várias lacunas e a gente tem tentado, dentro do possível, revisitar estas normas e criar novos regulamentos. Mas, algo que está bastante claro pra Agência é a separação do que é uma falha na prestação de serviço e do que é uma falha na utilização da infraestrutura aeroportuária.

Então, para a discussão da adequada prestação de serviço a Agência tem criado e desenvolvido mecanismos de monitoramento que visam aferir como tem se comportado a empresa aérea na exploração de uma dada malha e não apenas num voo específico, ou seja, nos importa enquanto órgão regulador, verificar a eficiência da empresa na exploração da malha que ela se dispôs a operar e como ela o faz.

Isso não é suficiente porque, como eu disse, nós regulamos tanto o serviço quanto a infraestrutura aeroportuária. Então nós precisamos criar todo um arcabouço normativo dirigido à criação de incentivos à utilização dessa infraestrutura - dirigidos à exploração da infraestrutura aeroportuária. E isso convive com iniciativas adotadas pelo próprio administrador aeroportuário, como você colocou, Renato.

Eu percebo um esforço do nosso principal administrador aeroportuário ainda na atualidade, de mudar o regime de relacionamento - o instrumento de relação e as relações estabelecidas com a Empresa Aérea - saindo de um contexto apenas de locação de áreas, mas pra se enxergar como um prestador de serviço e aí trabalhar toda a disciplina contratual afeta a isso.

Bom era esse esclarecimento.

Contribuição n°	6
Dados do Colaborador	
Nome:	Robson Bertolossi
Organização:	JURCAIB
Contribuição	
<p>Muito bom dia a todos, eu represento a JURCAIB junto de representantes das companhias aéreas internacionais no Brasil, uma jovem senhora nascida em mil novecentos e cinquenta e nove, e que congrega trinta e seis associados que operam serviços aéreos internacionais para o Brasil.</p> <p>As propostas da JURCAIB quanto a essa audiência publica já estão sendo enviadas após amplo debate que fizemos por e-mail e numa reunião dos associados a última das quais no dia vinte e oito de fevereiro. Em linhas gerais somos plenamente favoráveis a essa resolução, porque ela reflete em grande parte o regulamentado no <i>Worldwide Slot Guidelines</i>. Em grande parte. Entretanto há inclusões e exclusões relativamente ao WSG, a saber: o conceito de pontualidade eu não vou me alongar, porque já foi falado pelos demais, que é inexistente no WSG; quanto à regularidade não contempla muito obstante ter sido dito que sim, não contempla o princípio da prova de personalidade e dano relativamente a aplicação de sanções, nós consideramos que o mau uso intencional precisa de alguma maneira ser punido. Mau uso intencional. Motivos de força maior para não operação precisam ser considerados regularidades sempre que eu estou me referindo, pontualidade para nós tem que ser excluído. Motivos de força maior precisam ser considerados e são casos fortuitos, são fatos do princípio, da administração, é um vulcão que entra em erupção, é uma nevasca, e por aí vai, isso não pode ser considerado para punição à empresa aérea e muito menos ainda para a perda de slots. Nós concordamos e vou ser repetitivo: precisamos da criação de um Comitê de Performance de Slots, sabemos que em última análise é a Agência que vai se pronunciar de maneira final no assunto, mas precisa haver um Comitê de Performance de Slots no qual os operadores aéreos teriam assento. Eu fui um pouco breve para falar de forma geral, obviamente repito à proposta da JURCAIB, as propostas, as contribuições da JURCAIB são em grande número e estão sendo encaminhadas para chegar ao ponto que eu acho que é focal: a resolução não contempla operação de voos regulares exclusivamente cargueiros, o que está na regulamentação não serve para carga aérea. Cargueiros regulares têm características distintas dos voos de passageiros e mistos. Se nós formos procurar, é impossível um novo entrante exclusivamente servindo carga aérea internacional porque os critérios que lá estão referem-se a passageiros, então a que se modificar grandemente essa resolução e repito que as propostas da JURCAIB nesse sentido estão sendo enviadas, serão enviadas – eu soube que o prazo foi alongado – mas a nossa meta é entregarmos todas elas hoje até as seis horas. Então repito que quanto a carga aérea há muito que precisa ser feito e estou chamando atenção para o fato porque a resolução do jeito que está ela inviabiliza novos entrantes e mesmo a operação futura de voos exclusivamente cargueiros. Tendo dito isso eu completei minha peroração um minuto antes do determinado, com o meu agradecimento.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>Antônio Marcos Ferreira de Oliveira: Bom dia, Senhor Robson. Agradeço a contribuição</p>	

feita pelo senhor, pela JURCAIB.

Só gostaria de esclarecer que, com relação à informação, quem vai nos passar a informação para que seja considerado o mal uso de slots ou não, são as próprias empresas, então, por exemplo, como o senhor citou no caso do vulcão ou de um aeroporto fechado, ou de algo que não está no controle da empresa aérea, isso já nos é passado pelo procedimento normal, vigente, habitual da ANAC, pelas próprias empresas e considerado pela ANAC esse fato como verídico. Então quando esses dados, quando esse fato acontece, as próprias empresas já nos atualizam e existem códigos que isentam as empresas de responsabilidade e o monitoramento de slots vai levar em conta essa informação e não outra informação. Queria só fazer esse esclarecimento para ratificar o que a Dani já tinha falado anteriormente. Obrigado.

Contribuição n°	7
Dados do Colaborador	
Nome:	Euzébio Angelotti Neto
Organização:	FIESP
Contribuição	
<p>Bom dia a todos! Eu estou falando aqui em nome do Deinfra – Departamento de Infraestrutura da FIESP. Esse departamento são três secretarias: uma secretaria cuida de energia, que colaborou um pouco com a nossa redução de energia neste ano; um departamento cuida de telefonia; e o departamento a que eu pertencço cuida de infraestrutura.</p> <p>Estou especificamente falando agora de infraestrutura aeroportuária e estou preocupado com cargas – que é a minha quitanda. De fato, a gente quase não fala de cargas aéreas no Brasil. É um assunto que em aeroportos normalmente a gente fica num cantinho esperando que alguém dê atenção para a gente, talvez porque cargas no Brasil representem só 0,4% do que é importado ou exportado. Mas esse é um dado enganoso, não é, porque o 0,4 % é em peso. Importação nossa, aérea, é 18% do valor e exportação é 4%. Infelizmente o Brasil é um país que exporta produtos mais brutos, não é, e importa produtos mais sofisticados. E a gente tem visto com um crescimento muito grande agora da nossa parte de vendas através da Internet. O volume é muito grande e os aviões estão sendo muito utilizados para isso. E a gente não está vendo contemplado no que vocês estão propondo uma coisa específica cuidando de cargas aéreas. De fato, como falou o pessoal da JURCAIB, não dá para cargueiro – não dá para cargueiro – obedecer ao que está sendo colocado aqui, nós temos que sentar e tentar achar uma solução para isso. O nosso modal não funciona assim. Então nós gostaríamos que carga fosse tratada pela ANAC com o mesmo cuidado com que nós tratamos passageiros. Era isso só tá?</p>	
Resposta da ANAC	
<p>Danielle Crema: Obrigada, José! A preocupação com os cargueiros está no nosso radar, tem chegado para a gente de várias formas. Eu só ressalto que nós estamos dispendo de uma regra que só vai ser aplicada em situação de escassez de infraestrutura.</p> <p>O que nós temos hoje no País é um conjunto de iniciativas tanto do Governo Federal como do órgão regulador, em especial do Governo Federal, para ampliar a disponibilidade de infraestrutura no país, seja por meio de investimento direto do Governo Federal no Programa de Desenvolvimento de Aeroportos, seja por meio de permitir a participação da iniciativa privada nesse conjunto de ações por meio do processo de concessão ou, recentemente, pela iniciativa de aprovação do decreto conferindo a possibilidade de criação de aeroportos pela iniciativa privada dedicados à aviação geral.</p> <p>Então você vê um conjunto de ações alinhadas com o propósito de expansão da infraestrutura aeroportuária, e o que nós esperamos, enquanto regulador, é que a gente não tenha que fazer uso dessa regulamentação porque significa que a gente vai ter infraestrutura disponível para</p>	

contemplar a todos os serviços ofertados por todos os senhores.

Contribuição n°	8
Dados do Colaborador	
Nome:	Alberto Fajerman
Organização:	GOL Linhas Aéreas
Contribuição	
<p>Bom dia a todos! A minha intervenção será muito rápida porque o Eduardo da ABEAR já fez a apresentação dele e nós, como membros da ABEAR, participamos dessa elaboração e, portanto, concordamos com exatamente tudo o que ali foi falado, mas já que eu tenho a palavra, tenho vários minutos ainda, eu só queria reforçar alguns pontos.</p> <p>Nós estamos totalmente de acordo que a famosa 02 (Resolução 02/2006) seja revista e seja revista pelos dois pontos que nós entendemos que são os principais que levaram a que ela seja modificada. E quais são esses dois pontos? O correto uso do <i>slot</i>, o correto uso da infraestrutura aeronáutica, e a nova maneira de distribuição, eu digo, alterar a proporção de <i>slots</i> que serão dados aos novos entrantes em relação aos incumbentes. Ficamos também muito satisfeitos de ver que esta norma baseou-se, ou teve como imagem, o WSG, que é um documento da IATA que, como já foi dito aqui, tem vários e vários anos de existência, e portanto, já foi bastante testado. O que nos preocupa um pouco é exatamente as diferenças, exatamente essas diferenças. Por exemplo, vamos definir o mau uso de uma maneira mais clara. O quê que eu chamo mais clara? A gente tem algumas preocupações com valores que dizem “mínimos”, “máximos”, “não deve ser menor que”. Nós achamos que os valores têm que ser definidos. A gente não pode entender como se dissesse “no mínimo tantos por cento” porque isso aqui ficaria ao sabor dos tempos e isso pode levar a resultados totalmente diferentes.</p> <p>E, rapidamente, como também terminou o Eduardo, foi falado muitas vezes – muitas vezes – que, para nossa tranquilidade, para nossa tranquilidade, o direito do bom uso do <i>slot</i> deverá ser preservado, que a gente usa muito a palavra do <i>godfather rights</i> (sic), mas um dos preceitos do WSG que a gente acha que não devia ser esquecido, que nós achamos que sim, é antagônico com o que nós estamos ouvindo e participando também da audiência da SAC é que nós estamos muito perto de haver o confisco de <i>slots</i> apesar de ele ser bem usado, e o WSG especificamente fala que não deverão ser confiscados <i>slots</i> para resolver o problema dos novos entrantes. Obrigado!</p>	
Resposta da ANAC	
<p>Danielle Crema: Fajerman, obrigada pela manifestação! Só um esclarecimento em relação à parte final da sua fala: nós estamos trabalhando com um critério de alocação de infraestrutura baseado em eficiência operacional, então, na verdade, está vinculado ao desempenho de vocês. Não identifico na presente proposição nenhum aspecto de confisco, uma vez que o resultado, a preservação, ele está baseado, como eu disse, em um aspecto de desempenho: regularidade e pontualidade. Então, é só um esclarecimento. No mais, eu ratifico aquilo que eu já aponte para a IATA e para a ABEAR.</p>	

Contribuição n°	9
Dados do Colaborador	
Nome:	Marcelo Dezem
Organização:	TAM
Contribuição	
<p>Alô. Bom dia a todos, inicialmente eu queria agradecer e parabenizar a ANAC pela iniciativa, e reafirmar que a gente também apoia a Resolução 02.</p> <p>Queria enfatizar alguns pontos rapidamente. O primeiro deles se refere a pontualidade já foi comentado algumas vezes, no artigo 08, 24, 39, 41 a 44. Comentar que a gente apoia a mensuração e melhoria continua desse indicador, na verdade segundo nossas pesquisas internas ele cria valor pro passageiro, então ele é importante. Por outro lado, embora ele seja de fácil mensuração a gente entende que as causas raízes, o que gera a impontualidade acaba sendo de difícil mensuração. Pode estar ligado a fatores desconectados, ao controle do sistema, por exemplo, condições climáticas, do espaço aéreo, possíveis restrições de infraestrutura, problemas operacionais, e até situações que possam ter ocorrido em outros aeroportos gerando impacto em aeroportos distintos. Por exemplo, o que aconteceu em Brasília nesse final de semana aonde a gente teve pela falta de energia quase que 60 voos com atraso, metade deles diretamente em Brasília e metade deles em outra etapa (referiu-se à falta de energia elétrica no aeroporto de Brasília de 02 de março de 2013). Dessa forma a gente também acredita que seja interessante que a pontualidade seja tratada através de um comitê e não na norma.</p> <p>O segundo ponto diz respeito às multas, os artigos 46 a 49, então a gente também quer enfatizar que a gente também é favorável à penalidade, desde que ela seja por um problema de conduta inapropriada ou de mau uso, então a gente acha que é necessário que se assegure que realmente é um caso de má fé, ou de mau uso ou de conduta inapropriada da empresa. E pra isso a criação de algum critério, como o critério de reincidência, ou de que sistematicamente, como comentou o Roberto, de que a empresa esteja fazendo mau uso desse slot. Como tá escrito na nossa visão, dá margem que multa possa ser aplicada de forma indevida, em situações como greves, situações meteorológicas, voos alternados, etc. Também é um tema sobre o valor proposto, a gente entende que deveria haver um alinhamento entre os valores propostos e o Código da Aviação Civil. A gente também entende que a multa deveria ser aplicada, devia estar facultado a empresa ter o direito de explicação ou defesa, e também comentando sobre o tema do aeroporto que tá alinhado às multas a gente entende que a responsabilidade do aeroporto de obrigar as empresas aéreas a cumprirem seus indicadores estaria indevida, então que podemos sim evoluir no sistema fazendo com que exista um acordo operacional entre as empresas aéreas e o aeroporto, mas o tema do aeroporto aplicar as multas também nos preocupa.</p> <p>Um terceiro ponto diz respeito à participação das empresas, os artigos 9 e 12. A gente vê muito valor que a indústria tente buscar soluções em conjunto, especialmente se um aeroporto precisa ser determinado como coordenado e seus KPAs. Então a gente também é favorável de que se crie um comitê ou um grupo de trabalho, seja como a gente chame, pra que ele possa participativamente definir quais são esses indicadores e quais seriam as condições pra esse aeroporto ser declarado como coordenado.</p> <p>Um quarto ponto é em relação ao grupo econômico. Entendi que o Roberto comentou o grupo econômico pra efeitos de participação de mercado já é considerado. E acreditamos que ele também deveria ser considerado para efeito de troca e seção de slots, amplamente permitido. E</p>	

para grupos econômicos distintos, ainda na troca de slots, que seja feita uma verificação preliminar, mas uma vez seja feita a troca, que ela seja permanente. Na nossa visão existiria risco do ponto de vista de planejamento de malha, se nós tivéssemos que fazer a troca e voltar atrás.

E ainda como um último ponto em relação à sazonalidade e regularidade, a regularidade é uma medida essencial, mas a gente acredita que os cancelamentos programados, previamente autorizados, não deveriam ser considerados pra efeito de regularidade. Porque esses cancelamentos geram a possibilidade de uma malha sazonal, mais otimizada, mais amigável com o meio ambiente e que otimiza custo.

E um último conceito em relação aos artigos 23 e 24, na questão de participação de mercado, então assentos é importante, a gente acredita que mais importante do que assentos seria considerar os passageiros, que é a otimização dos ativos da empresa, e mais importante que passageiros, os quilômetros. Então nossa proposta é que se utilize o RPK como participação de mercado.

Obrigado.

Resposta da ANAC

Roberto: Obrigado. Eu gostaria assim é, em relação à questão da pontualidade, dos acordos entre o aeroporto e a empresa sob o ponto de vista da manutenção do da questão boa prestação do serviço, e acho que foi isso uma coisa que a Dani já tratou em relação a isso, e não vou me ater.

Mas eu gostaria de abordar duas coisas, uma delas com relação às multas. O nosso objetivo quando nós determinamos aquelas três condutas, que são passíveis de sanção administrativa, são, é efetivamente, de que são condutas que são nocivas ah a questão do uso da infraestrutura. Nesse sentido, reforçando, tudo aquilo que não é, que não é dentro do controle da empresa vai ser considerado como ou pontual ou regular, a depender do caso que for identificado. E que uma vez identificado que é, e não, ainda assim uma vez que essa conduta é passível de sanção o processo sancionador da agência é o mesmo, é a emissão do auto de infração, tempo de defesa, de recursos, etc. Então, é garantido aos senhores no caso da aplicação de um auto de infração todo o devido processo na realização do para esclarecer isso.

E você tratou em relação também a questão do grupo econômico, quando a gente considera o mesmo grupo para efeitos da questão da participação, trocas de slots e etc. Eu não abordei esse aspecto na apresentação. Mas a gente entende que, reconhece isso como uma ferramenta útil na no aumento da eficiência, então você tem, quando de comum acordo, você tem duas empresas dentro do mesmo grupo fazer uma troca de slots ela pode otimizar e resolver um problema de atraso ou alguma coisa que tenha acontecido reiteradamente. Nesse sentido nós não aplicamos a priori vedação alguma porque a única coisa é necessário que seja observada, seja observada as condições. Pra tentar ilustrar, você queira fazer um swap de slots entre uma aeronave, que você tenha na sua frota, A320 com um 777, evidentemente a gente vai ter que verificar se isso é compatível com a disponibilidade de infraestrutura. Mas se for, não existe problema algum. O que nós colocamos em relação a possibilidade de reverter uma troca, e de novo tá colocado como possibilidade, é justamente no caso de você ter uma, e isso é mais com um problema quando você tem empresas de dois grupos distintos. De você, você permitir a troca, mas não permitir ao aceitarmos isso que haja um subterfúgio em relação ao processo de alocação que tenhamos colocado. E não traga nenhum problema nesse sentido. Por isso que nós colocamos lá um dispositivo onde, a depender do comportamento das empresas, após a troca a gente possa eventualmente retornar isso. É uma faculdade, não é uma coisa que é determinística. E é avaliado caso a caso.

Contribuição n°	10
Dados do Colaborador	
Nome:	Dário Matsuguma
Organização:	ABSA Cargo
Contribuição	
<p>Bom dia a todos. Eu represento a ABSA Cargo, uma empresa aérea cargueira brasileira, exclusivamente cargueira, que opera voos domésticos e internacionais. Nós contribuimos bastante, fortemente nos trabalhos da JURCAIB. Estamos enviando as contribuições sugestões através da JURCAIB e também um pouco através da ABEAR, controle no vasto trabalho levantado pela ABEAR.</p> <p>Aqui a mensagem, sem entrar no mérito de cada artigo ou discussão que já foi amplamente discutido aqui, o objetivo é dar uma mensagem geral com respeito à carga aérea e lembrá-los que o Brasil representa praticamente 70% de toda carga internacional com destino à América do Sul. Vamos dizer que, de todos os vôos cargueiros com destino à América do Sul, 70% passam pelo Brasil como destino primário, ou seja, no usufruto das terceiras liberdades dessas empresas aéreas e a parte do Brasil vão a outros países.</p> <p>Praticamente 70% da carga de importação ao Brasil, seja passageiro ou cargueiro, são com destino a região de São Paulo e metade dessa carga, ou seja, 30, 35% vêm em cargueiros com destino a Viracopos. A preocupação aqui é com Viracopos como cargueiro, nesse caso aqui, apesar de não se falar em Viracopos se tornar um aeroporto coordenado, mas é uma preocupação que temos mais adiante.</p> <p>Aqui cabe ressaltar que os horários que as empresas cargueiras operam são demandados em geral pela indústria importadora exportadora, sempre na busca da maior eficiência e competitividade de seus produtos. Operar em horários não esses os ideais pra indústria importadora exportadora pode significar carga parada ou produto parado em algum armazém, e, com isso, ter um custo adquirido por essa ineficiência. E operar longe do centro produtor significa maiores custos logísticos. Portanto também maior ineficiência e maiores custos no produto final.</p> <p>E essas características, a carga possui uma característica peculiar, que adicional àquelas existentes no tráfego de passageiros. A carga possui todo o tráfego de aduana, vigilância sanitária, agricultura e dentro desse ponto de vista que nós estamos defendendo que a pontualidade seja colocada de fora, ou seja, excluída na argumentação do artigo da resolução, que é praticamente impossível uma empresa aérea cargueira observar os índices ou requisitos de pontualidade da mesma forma que é adotado pelos passageiros.</p> <p>Outro ponto é que, por vezes, a saturação em aeroportos em decorrência da carência de infraestrutura leva as empresas cargueiras a operarem em horários, vamos chamar assim: “cargueiros”. Horários que os passageiros não querem operar. O problema é que o passageiro está na mídia. Faz um ruído, faz barulho. A carga não reclama. Mas o ônus para o país ele é muito doloroso, ele é invisível, ele é silencioso. Isso se traduz-se em aumento de custos pela logística e gera maior ineficiência no nosso produto. Isso aí Infelizmente, vamos falar aqui do jargão, “faz parte do custo do Brasil”. Nós fazemos parte desse custo do Brasil pela ineficiência e incoerência da infra-estrutura aeroportuária.</p> <p>Muitas vezes a empresa cargueira não compete no uso de <i>slot</i> em função de passageiro, mas</p>	

usa pátio, usa o tráfego aéreo e muitas vezes você tem um armazém vazio aguardando esse cargueiro que muitas vezes não opera. Isso já acontece muitas vezes lá com Guarulhos, apesar de não ser um aeroporto coordenado. Em que às vezes a gente é impedido de operar ainda em vôo, por 10 minutos, a gente não consegue entrar nos *slots* e é obrigado a alternar Viracopos. A carga não chega ao seu destino. Esse avião necessita ir a Manaus vazio para poder entrar no *slot* em Guarulhos novamente, ou seja, metade da operação foi embora.

A nós nos parece lógico restringir um voo de cargas em relação ao voo de passageiros, mas desde que não implique num cancelamento de uma operação cargueira ou que leve a uma operação no horário que não atenda as necessidades do cliente final que é tão importante quanto o passageiro que é na indústria de carga aérea.

Portanto, um vôo cargueiro não deve ser considerado em segundo plano nessa normativa, em caso de conflito, a não ser que vocês estabeleçam alternativas que não impliquem em prejuízo da eficiência da cadeia logística.

E como último ponto, o tempo está acabando, lembrar que Viracopos, Guarulhos e Manaus detêm 90% de todas as operações cargueiras daqui do Brasil, sejam elas domésticas ou internacionais. Eu acho que a ANAC e as agências reguladoras deveriam dar uma atenção especial a essas operações. Manaus simplesmente não existe sem o abastecimento cargueiro através da região de São Paulo. São insumos básicos, alimentos, perecíveis, etc... além de ser um pólo industrial superimportante pro país na produção de eletro eletrônicos.

Então a mensagem é essa. Que eu acho que tem que ser dada uma ênfase ainda que se aplique essa resolução. Uma ênfase especial em como trabalhar carga aérea, como trabalhar voos cargueiros internacionais e domésticos. Obrigado.

Moderador: Obrigado, Sr. Dário, eu passo a palavra à Dani.

Resposta da ANAC

Danielle Crema: Olá, Dário! Obrigada pela sua manifestação. Ela se junta a outros que já vinham falando sobre a preocupação do alcance e da realização do objetivo da norma em relação à carga aérea. Eu manifesto que seus argumentos serão devidamente enfrentados pela área técnica e constarão do relatório final de contribuições da audiência pública.

Moderador: Como último inscrito pela internet, passo a palavra para o Sr. Luciano Guilart, representante da Lan cargo.

Contribuição n°	11
Dados do Colaborador	
Nome:	Lucino Guilard
Organização:	LAN Cargo
Contribuição	
<p>Obrigado por me conceder cinco minutos. Só para complementar um pouco o que foi mencionado pelo Dario, observando um pouco da apresentação que foi feita pela Anac. A gente percebe que a análise que vocês fizeram estava muito pautada nas operações de passageiro. A gente não viu, eu não pude observar, talvez a plateia também não pôde também, nada que se referisse à carga. Realmente, nós estamos trazendo esta bandeira da carga aqui pro plenário porque a gente entende que é importante este debate e é importante pra indústria, é importante pro país esse transporte.</p> <p>Até como bem disse a própria Danielle, esta resolução vem de encontro com o plano do governo federal de incentivo do escoamento da produção aérea. Então no sentido de passageiro parece que quando você estabelece um slot, pelo que eu pude perceber da apresentação, ele realmente torna mais eficiente o uso da infraestrutura aérea e conseqüentemente, pro passageiro parece que é mais benéfico, até falando um pouco na boa prestação do serviço que vocês mencionaram na apresentação. Mas, do ponto de vista da operação de carga, de aviões exclusivamente cargueiros, o que é a boa prestação de serviço? Qual é o serviço que a gente tem que dar para o usuário da carga? Do usuário que necessita do transporte do modal aéreo?</p> <p>Se a gente inflexibiliza o transporte de carga, os aviões, através de um regime de slot, pode ser que isto encareça o produto final. Então, qual a relação de causa e efeito que existe em você estabelecer slot num aeroporto que tem uma vocação especificamente cargueira? Nós realmente temos receio desta aplicação. Nós não vimos nenhuma pesquisa, nenhum estudo baseado nisto. Também não tivemos tempo de fazer. Gostaria até de que se a ANAC pudesse fazer esse estudo de qual a relação que se pode estabelecer de causa e efeito entre você coordenar um aeroporto – por exemplo como Viracopos que tem uma vocação que exclusivamente cargueira. O Aeroporto de Viracopos congrega 75 % da receita proveniente da carga. Então, estamos preocupados. Como é uma regra nova, como é uma nova norma de cunho geral e amplo, nós não sabemos quais serão os aeroportos que vão ser coordenados. É factível que todos nós estejamos aqui, diante de vocês, com um tremendo temor. Não sabemos quais aeroportos vão ser coordenados. Vai ser Viracopos, Manaus? Manaus tem uma operação cargueira muito forte. Coordenar Manaus e, cumulado com a coordenação de Guarulhos seria, praticamente, você inviabilizar o abastecimento da cidade de Manaus em termos de perecíveis, de comida, de remédio, de tudo que é levado todos os dias em geral pra aquela região do norte do país, que não se abastece de rodoviário. Se abastece com o transporte de carga.</p> <p>Então, o nosso apelo é realmente que exista um estudo, uma análise mais ampla, mais específica pras operações especificamente cargueiras. Que possibilite um pouco mais de flexibilidade. É lógico que a gente não quer fazer mau uso da infraestrutura aeroportuária. Mas que também ela não seja enrijecida a tal ponto de prejudicar a indústria do setor aéreo. Utilizando um pouco, assim, o que o presidente Lula gostava muito de fazer, a gente tá se sentindo mais ou menos como se vocês estivessem criando regras para o futebol e aplicado para o voleibol. Nós somos o vôlei e as operações de passageiros é a de futebol.</p> <p>Então, este é o nosso apelo para que realmente a gente consiga, num debate um pouco maior,</p>	

estabelecer um pouco mais de flexibilidade para as operações de carga no nosso país.

Muito obrigado.

Resposta da ANAC

Danielle Crema: Bom Luciano, obrigado pela intervenção. Mas assim, eu fico bastante triste quando você coloca que você está temeroso com a atual situação do regulador e que isto está gerando um ambiente instável do negócio de vocês. Isso não é nosso papel. Aliás, nosso papel é criar um ambiente de estabilidade pro desenvolvimento do negócio, tanto do setor aéreo como da infraestrutura aeroportuária. Eu preciso que vocês enxerguem, eu sei que nós estamos dispendo sobre a regulação de um insumo que é essencial à atividade de vocês. Mas, entendam que nós estamos dispendo sobre uma regra de utilização de infraestrutura aeroportuária. Ela nasceu, sim, com o intuito de, ela nasce como uma regulação de acesso à infraestrutura e não está discriminando o serviço. Ela estabelece prioridade de acesso, mas eu reitero que a preocupação com carga ela está bem clara, isso foi externado por grande parte dos palestrantes, dos interessados aqui presentes e certamente isso será considerado por ocasião da, do relatório de, conclusivo da audiência pública obrigada.

Contribuição n°	12
Dados do Colaborador	
Nome:	Rosana Delicato
Organização:	Lan Airlines
Contribuição	
<p>Bom dia a todos. Primeiramente eu gostaria de ratificar aqui a posição da ABEAR, da TAM, em que o Marcelo Dezem acabou se manifestando pela gente e de toda equipe do restante do grupo ABSA e LAN Cargo.</p> <p>Eu venho em nome da Lan, mais voltado para passageiros, e gostaria um pouco de discutir mais essa questão de grupo econômico.</p> <p>Pra nós, a gente vê de uma forma muito favorável a questão de trazer o conceito de grupo econômico pra otimização da operação. Pra otimização de toda infraestrutura. Mas ainda pra gente, nosso ponto de vista, é uma causa de grande preocupação a possibilidade de anulação da troca de slots.</p> <p>A indústria aérea, em especial, ela trabalha com uma questão de planejamento com bastante antecedência e a gente também tem uma questão que eu acho que todos se preocupam que é esta segurança jurídica. Uma vez que é possível a anulação da troca de slots, a gente tem uma série de preocupações que seria: o que fazer com todo um planejamento de malha que eu fiz calcado depois dessa troca de slots? Então, o que a gente entende é que esta questão da troca de slots deveria ser retirada da norma e sim aplicada todos os mecanismos que ela já prevê. Porque hoje entendemos que há penalização suficiente pra quem deixar de operar determinado slots, o (art.) 46, 7, 8, eu acho que ele já traz uma série de questões que pode vir a punir essa indústria. E essa anulação seria bastante prejudicial pra todo esse planejamento que a empresa faz e é calcado com uma certa antecedência.</p> <p>Essa é o que eu gostaria de acrescentar aqui que meus colegas já defenderam.</p> <p>Obrigada.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>Danielle Crema: Bom, Rosana, eu vejo uma preocupação também na sua fala com relação à estabilidade regulatória. E aí, complementando o que eu estava dizendo ao Luciano, a própria discussão neste fórum amplo da proposta, já é uma forma de você assegurar a estabilidade destas relações. E certamente a declaração de coordenação de um outro aeroporto passará por um procedimento de consulta, uma vez que estamos dando aqui regras gerais do que vai ser feito em relação ao aeroporto que venha a ser coordenado. Não observado as especificidades e a graduação de cada um dos ativos que virá por um outro ato normativo. Mas, eu não percebo esta, eu não tenho está percepção de risco que está colocando, uma vez que o critério que pode suscitar um eventual desfazimento desta operação, ele está bastante claro. Então isso é gerenciável por vocês. Basta não incorrer nas circunstâncias que enseja a situação. Então, não há arbitrariedades, é um ponto que está bastante claro. As circunstâncias que isso pode ensejar</p>	

uma desconstituição dessa transação ele é limitado alcance e bastante pontuado. A gente pode, de repente, trabalhar em uma forma de deixar esta regra mais clara. Mas a estabilidade se houver, ela virá do comportamento de vocês, porque a ideia é a regra dizer aquilo que não vai ser tolerado pelo órgão regulador. E eu acho que isso você captou bem, que comportamento que a gente vai aceitar ou não e a consequência associada a ela.

2.2. Contribuições via Formulário Eletrônico

Contribuição n°	636
Dados do Colaborador	
Nome:	Roberto Poggetti Fernandes Gil
Organização:	
E-mail:	rpfgil@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>Uma boa medida para melhorar a eficiência dos aeroportos, seria a utilização RACIONALIZADA do pessoal. Por exemplo, no aeroporto internacional de Guarulhos, na alfândega de entrada para o Brasil temos uns 10 guichês (não me recordo ao certo) com 05 funcionárias apenas! Resultando numa fila enorme de uns 20min! Mais tempo que o permitido em bancos (15min.). Isso para uma pessoa que vem de uma viagem intercontinental de várias horas. Imagine um turista que está ansioso por conhecer o país, já se depara com uma situação dessas! Absurdo! Dificilmente volta para o país depois de uma recepção dessas. Enquanto isso, temos 05 funcionárias no guichê de TICKET DE ESTACIONAMENTO! Pode ter apenas 01 funcionária lá e colocar máquinas, a exemplo do aeroporto em Toronto - Canadá, que a pessoa pode pagar o ticket do estacionamento em "caixas eletrônicas" com seu cartão de crédito. Visto que uma máquina pode fazer o cálculo de quantas horas o carro ficou estacionado, ao contrário de ver se um visto está correto ou não, onde aí sim, precisamos de pessoas. Temos os recursos aqui, vamos usá-los melhor. Na verdade a economia que se faz ao não colocar mais 05 pessoas na alfândega para agilizar o trâmite do passaporte, se reverte em prejuízo pelo turista que não volta mais, ou pela imagem de ineficiência que fica registrada na memória. Obrigado pela oportunidade de colocar a minha opinião.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição, entretanto as questões apresentadas não são relativas ao objeto da minuta de resolução em questão e não pode ser aplicada.</p> <p>A presente proposta de resolução tem por objetivo regulamentar os procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006.</p>	

Contribuição n°	637
Dados do Colaborador	
Nome:	ANDRE LUIS ALVARES ZAMPIERI
Organização:	
E-mail:	ANDREZAOPP@GMAIL.COM
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 5°
Contribuição	
A ANAC DEVERIA REDISTRIBUIR OS SLOTS COM BASE EM LINHAS AEREAS REGIONAIS E COM BASE NA TERRITORIALIDADE DAS EMPRESAS, PORTE DA AERONAVE E TAMBEM AS CERTIDOES DE DEBITOS EXIGIDAS PELO GOVERNO.	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição, entretanto a mesma traz uma proposta de política pública, o que excede a competência regulatória da Agência.</p> <p>Cabe destacar ainda o grande investimento que o governo federal está realizando para melhorar a capacidade dos aeroportos, minimizando a possibilidade de declaração de um aeroporto como coordenado, bem como a ampliação e restauração de aeroportos voltados a aviação regional, e a possibilidade de exploração de um particular na área da infraestrutura aeroportuária. Com todas essas medidas, espera-se que espaços sejam naturalmente criados e barreiras a entrada minimizados.</p>	

Contribuição n°	638
Dados do Colaborador	
Nome:	Carla Nunes Vieira Tavares
Organização:	
E-mail:	carla.tav@uol.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 1°
Contribuição	
Deveria haver uma punição mais eficaz para o cancelamento de voos, sem comunicação aos passageiros, como aconteceu qdo na compra da Webjet pela Gol.	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os procedimentos que devem ser adotados pelas empresas aéreas quando do cancelamento de um voo, bem como as sanções aplicáveis no caso de falha na divulgação de informações aos passageiros, são objetos da Resolução ANAC nº 141, de 09 de março de 2010.</p> <p>Por outro lado, a ANAC disponibiliza em seu portal na Internet a relação de voos regulares e não regulares aprovados, bem como voos cancelados previamente de forma que qualquer pessoa tenha acesso a tais informações.</p> <p>A presente proposta de resolução tem por objetivo regulamentar os procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006.</p>	

Contribuição n°	639
Dados do Colaborador	
Nome:	Marcelo Wuo Lopes
Organização:	
E-mail:	marcelo.wuo@gmail.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>Sugiro que a redação contemple a distribuição de slots para empresas aéreas entrantes de maneira mais enérgica. O que se observa é que as detentoras do mercado (TAM e GOL com aproximadamente 90% de mercado) se beneficiam da regra e, na prática, podem absorver sempre os slots, deixando as minoritárias (Azul e Avianca, por exemplo, sempre de fora). Para garantir a concorrência, o slot deve ser distribuído para uma concorrente em primeiro lugar, inabilitando a empresa irregular ou não pontual a perdê-los efetivamente.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as regras estipuladas pela presente proposta de resolução, além de melhorar a questão da utilização da infraestrutura aeroportuária escassa, também podem melhorar o nível de contestabilidade de um aeroporto coordenado, através de diversos mecanismos de ajustes, conforme o artigo 8º da presente resolução. Os incisos e parágrafos do artigo 8º são responsáveis por gerar uma quantidade maior de slots a serem distribuídos para a próxima temporada (aumento do banco de slots) e facilitar o acesso das empresas aéreas entrantes no aeroporto coordenado. Da mesma forma, estabelecem os parâmetros mínimos para garantir maior rotatividade e dinamismo no aeroporto.</p> <p>Além da possibilidade de melhorar a contestabilidade de um aeroporto coordenado através de um simples ajuste de parâmetros, a distribuição do Banco de Slots é feita <u>prioritariamente</u> às empresas que se classificam como Entrantes e o acesso das empresas consideradas Atuentes só ocorrerá após a alocação do percentual mínimo do Banco de Slots, caso exista a demanda, conforme artigo 22 da presente proposta de resolução. Assim sendo, entendemos que a presente minuta atende às demandas desta contribuição.</p>	

Contribuição n°	679
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2º
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO I DEFINIÇÕES Art. 2º Para os fins da presente Resolução, considera-se: XVIII - temporadas: períodos de coordenação, alocação e operação dos slots, definidos em duas temporadas por ano, verão e inverno (referente às estações no hemisfério norte). Os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades. Temporadas equivalentes se referem a duas temporadas de verão consecutivas ou duas temporadas de inverno consecutivas. Temporadas subsequentes se referem à continuação de diferentes temporadas, sejam verão e inverno do mesmo ano, ou inverno de um ano e verão do próximo. Incluir: Os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades, o qual tem como referencia o calendário de temporada de verão e inverno estabelecidos nas conferencias de slots da IATA.</p> <p>Justificativa: A noção “Calendário de Atividades” é mencionada ao longo de todo o regulamento sem ser clarificada (ou definida). Qualquer calendário de atividades que seja diferente do estipulado pela IATA irá causar graves prejuízos na gestão da operação. Tenha</p>	

em consideração que qualquer “leg” tem de ter os slots sincronizados nos dois aeroportos. É pois desejável uma simultaneidade no processo de negociação de Slots.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece:

Ressalta-se o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4º da presente proposta de resolução:

Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.

As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA):

*Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, **it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.*** (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)

Bem como no item 5.5:

5.5 ROLE OF THE COORDINATOR

5.5.1 The coordinator will:

a) *Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and **any local guidelines and regulations.***

b) *Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, **local guidelines and regulations**, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”*

5.5 Papel do Coordenador

5.5.1 O coordenador deverá

a) *Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de foma neutra, transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parametros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e **qualquer regulação ou práticas locais.***

b) *Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, **práticas e regulações locais**, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7 dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível.* (Tradução Livre - Grifo nosso)

Quanto à menção explícita do Calendário, das Atividades e da Conferência IATA na minuta de resolução, esta associação das empresas aéreas não está presente no sistema legal ou regulamento brasileiro para ser usado como referência. O fato de a minuta de norma fazer menção a nomes de atividades com a sigla não condizente com o nome em português, mas com a atividade mundial de coordenação; a sequência das atividades na mesma ordem; a adoção de temporadas do hemisfério norte para a coordenação; a menção de conferências internacionais presenciais; e a equivalência de termos, significados e entendimentos são vínculos suficientes para que os regulados entendam que a ANAC está se inserindo, de forma similar, ao processo de coordenação estabelecido pela IATA. Reconhecemos as vantagens de se estar inserido num contexto mundial, mas sem abrir mão das necessidades internas, ideia reforçada no artigo 4º da proposta em tela.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	680
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 3°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS DA COORDENAÇÃO DE SLOTS Art. 3º A atividade de coordenação e alocação de slots nos aeroportos coordenados deve ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando os princípios da transparência, não discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada, devendo ainda: I - zelar pelo cumprimento dos prazos estabelecidos no calendário de atividades e daqueles previstos nesta Resolução; II - responder fundamentada e tempestivamente a todas as solicitações de slots; III - respeitar os parâmetros de declaração de capacidade do aeroporto; e IV - monitorar as operações aéreas nos aeroportos coordenados. Alteração do § 1º Será criada uma Comissão composta pelo operador aeroportuário, pelo órgão responsável pelo tráfego aéreo, pela ANAC, através da superintendência competente, e por representante das companhias aéreas para realização das atividades de coordenação e alocação de slots, levando ainda em consideração o Worldwide Slots Guidelines (WSG) da IATA.</p> <p>Justificativa: A existência de uma comissão composta pelas partes acima mencionadas já é uma realidade no âmbito da Comunidade Europeia e nas diretrizes da IATA, refletindo uma tendência mundial, demonstrando a importância da participação do operador aéreo durante todo o processo. O WSG é publicado pela IATA para oferecer à comunidade de transporte aéreo global com um único conjunto de normas para a gestão de faixas horárias. A gestão de faixas horárias é necessária em alguns aeroportos onde a infra-estrutura aeroportuária disponível é insuficiente para atender a demanda das companhias aéreas e operadores de aeronaves outros. A WSG é o padrão da indústria reconhecida por muitas autoridades reguladoras para a gestão e atribuição de faixas horárias. Em alguns casos, este texto foi incorporado regulamentos locais e da legislação nacional. A IATA aéreas membros e da comunidade dos coordenadores dos aeroportos de todo o mundo em conjunto produzir o SGT. As normas contidas neste documento têm sido desenvolvidos desde 1974 e são o resultado de uma consulta entre companhias aéreas e coordenadores do aeroporto. Eles refletem a melhor prática comprovada para a coordenação e gestão de faixas horárias.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo</p>	

mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadoras (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6.

Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11.182/2005:

Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.

Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC ou da administração pública são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor público federal, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho da legalidade, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade como instrumentos como a Lei de Acesso à informação por exemplo.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não seria bem-sucedido. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos e público.

Ressalta-se o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4º da presente proposta de resolução:

Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.

As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA):

*Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, **it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.***” (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas

questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)

Bem como no item 5.5:

5.5 ROLE OF THE COORDINATOR

5.5.1 The coordinator will:

a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and **any local guidelines and regulations**.

b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, **local guidelines and regulations**, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”

5.5 Papel do Coordenador

5.5.1 O coordenador deverá

a) Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de forma neutra, transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parâmetros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e **qualquer regulação ou práticas locais**.

b) Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, **práticas e regulações locais**, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7 dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível.

(Tradução Livre - Grifo nosso)

Ademais, a discricionariedade que o IATA WSG dá ao coordenador é suficiente para que as empresas aéreas não possam tomar por base os mesmos parâmetros de coordenação de aeroporto para aeroporto. Se considerarmos costumes e entendimentos do regulador e do judiciário de cada país estas diferenças podem ser ressaltadas.

O IATA WSG utiliza de termos subjetivos, tais como “significativos”, “repetitivos” e “intencionais” que podem ser entendidos de diferentes formas, a depender da cultura e dos interesses envolvidos. No Brasil não é diferente. Com certeza existirá divergências de aplicabilidade destes termos tanto entre ANAC, aeroporto, empresas aéreas e o judiciário brasileiro, onde tradicionalmente muitas causas são levadas até as últimas instâncias.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	681
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 5°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO III DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO Art. 5° Nos casos em que o nível de saturação de determinado aeroporto comprometa a utilização de um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, dias da semana, ou períodos do ano, a ANAC, incluir em conjunto com a Comissão, poderá declará-lo coordenado, nos termos da presente Resolução.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4° da Lei 11182/2005: <i>Art. 4° A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o</p>	

mercado.

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não seria bem-sucedido. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	682
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 6°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO III Art. 6° A declaração de aeroporto coordenado, incluir após procedimento prévio no âmbito da Comissão, será feita por ato da Diretoria da ANAC em qualquer das seguintes circunstâncias: I - as limitações de capacidade sejam graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo; II - não for possível uma coordenação adequada entre as empresas de transporte aéreo, o operador do aeroporto e o responsável pelo controle do espaço aéreo; III - situação emergencial; IV - caso fortuito e força maior; ou V - interesse público. § 1° A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC. § 2° A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme determinado pelo legislativo, consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4° da Lei 11182/2005: <i>Art. 4° A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e</p>	

alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	683
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 7°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO III DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO Art. 7° A declaração de aeroporto coordenado poderá ser feita de ofício pela ANAC, incluir em conjunto com a Comissão, ou mediante solicitação: XI - desvio tolerado em relação ao horário de slot alocado para as chegadas e partidas.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4° da Lei 11182/2005: <i>Art. 4° A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado. Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além</p>	

do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Entretanto, entendemos que diante qualquer demanda de coordenação, além de devidamente justificada, os agentes interessados podem ser chamados a se manifestar, sendo esse processo parte do rito dos atos da administração pública, não sendo necessário a criação de uma comissão para tanto de forma explícita na norma.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	684
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO III DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO Art. 8º Devem constar na declaração de aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação: XI - desvio tolerado em relação ao horário de slot alocado para as chegadas e partidas. Incluir §7º Para fins de definição do desvio tolerado e dos parâmetros previstos no inciso XI, deverá ser observada a prova do mau uso intencional pelo operador aéreo, assim como as situações de caso fortuito e/ou força maior.</p> <p>Justificativa: Segundo as diretrizes da IATA, através da publicação do WSG, o mau uso intencional é fator determinante na imposição de sanções, principalmente nos casos de perda de histórico de slots e multas administrativas. O item 5.5.1 frisa o diálogo com o operador aéreo e o item 7.9 prevê a prova do mau uso intencional e a necessidade de se estabelecer um diálogo com a empresa aérea.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece:</p> <p>Ressalta-se o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4º da presente proposta de resolução:</p> <p><i>Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.</i></p> <p>As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA):</p> <p><i>Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.</i> (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)</p> <p>Bem como no item 5.5:</p> <p>5.5 ROLE OF THE COORDINATOR</p> <p>5.5.1 The coordinator will:</p> <p>a) <i>Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.</i></p> <p>b) <i>Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.</i></p> <p>5.5 Papel do Coordenador</p> <p>5.5.1 O coordenador deverá</p> <p>a) <i>Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de forma neutra, transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parâmetros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e qualquer regulação ou práticas locais.</i></p> <p>b) <i>Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, práticas e</i></p>	

regulações locais, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7 dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível. (Tradução Livre - Grifo nosso)

Ademais, a discricionariedade que o IATA WSG dá ao coordenador é suficiente para que as empresas aéreas não possam tomar por base os mesmos parâmetros de coordenação de aeroporto para aeroporto. Se considerarmos costumes e entendimentos do regulador e do judiciário de cada país estas diferenças podem ser ressaltadas.

O IATA WSG utiliza de termos subjetivos, tais como “significativos”, “repetitivos” e “intencionais” que podem ser entendidos de diferentes formas, a depender da cultura e dos interesses envolvidos. No Brasil não é diferente. Com certeza existirá divergências de aplicabilidade destes termos tanto entre ANAC, aeroporto, empresas aéreas e o judiciário brasileiro, onde tradicionalmente muitas causas são levadas até as últimas instâncias.

A pontualidade é um critério tão importante quanto à regularidade. Os voos não pontuais trazem ao aeroporto uma saturação ainda maior, principalmente em horários de pico, degradando sobremaneira o nível de conforto e colocando em risco a capacidade de processamento do aeroporto e até a segurança do sistema como um todo. Ao passo que a regularidade afeta critérios econômicos e concorrenciais. Uma partida cancelada gera severos danos à infraestrutura em aeroportos saturados, tendo o risco de uma aeronave permanecer no pátio por períodos longos – fato agravado pelos aeroportos Brasileiros não realizarem Acordos de Níveis de Serviço com as empresas aéreas.

Cumprir esclarecer ainda que tanto a regularidade quanto a pontualidade são medidas ao longo da temporada operacional – conjuntamente – e o desempenho de cada série de slot separadamente determinará se tal série terá o benefício da continuidade da operação na temporada subsequente. Tanto a regularidade quanto a pontualidade estão sujeitos a fatores exógenos à empresa detentora da série de slots. Para tanto, faz-se necessário esclarecer que no Brasil a informação a ser considerada para tais medições são de origem da própria empresa detentora da série. E não do aeroporto como tradicionalmente acontece com os outros coordenadores. Assim sendo, a ANAC já faz o expurgo de atrasos e cancelamentos ocorridos por fatores alheios à operação como em casos de aeródromos fechados por fatores climáticos ou operacionais, por exemplo (vide IAC 1502 e IAC 1504). Outros fatores de responsabilidade da empresa devem ser geridos de forma a compor a tolerância dada se a própria empresa informa à ANAC a responsabilidade em um atraso, cabe a esta Agência apenas a auditoria da informação e nesse caso o estabelecimento de informativo sobre a incompatibilidade da informação apresentada ou uma demanda adicional de esclarecimentos. Não obstante, é longa a discussão e os pontos de vista sobre determinados fatores não intencionais como é o caso de greve e de atraso intencional para chegada de um passageiro em conexão.

Ainda assim, a minuta final aprovada possui essa referência explícita no Art. 42, §3º.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	685
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 9°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO IV DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE AEROPORTO COORDENADO Alteração Art. 9° A Comissão, composta pelo operador do aeroporto, pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo e pelo representante do operador aéreo, serão responsáveis pela análise e definição da capacidade do aeroporto coordenado, conforme regulamentação específica, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no calendário de atividades.</p> <p>Justificativa: Os artigos 5°, 7° e 9° deverão incluir as companhias aéreas que atuam ou pretendam atuar naquele aeroporto. Uma boa solução seria a criação de uma comissão, composta pelo operador aeroportuário; pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo; pelas empresas aéreas envolvidas e a ANAC. Sobre a revisão de capacidade copiamos os seguintes artigos do WSG – Worldwide Slot Guidelines- IATA Janeiro 2013, que tratam da participação de um Comitê de Coordenação na Declaração de Capacidade. 6.8.1 The coordination parameters are reviewed twice each year by stakeholders, normally at meetings of the Coordination Committee or an equivalent representative body. This review must occur in good time so that the declaration of coordination parameters can be made at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC. 5.4.2 After consultation with the Coordination Committee the airport managing body or other responsible authority must inform the coordinator of any capacity changes and of the coordination parameters. The coordinator will in turn inform the airlines. This declaration must be completed at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC. 5.6.1 The Coordination Committee is established at a Level 3 airport to advise the coordinator on matters relating to capacity, slot allocation and monitoring the use of slots at the airport. 5.6.2 Membership of the Coordination Committee is open to all airlines using the airport regularly and their representative organizations, the airport managing body, air traffic control authorities and representatives of general/business aviation (where relevant). The coordinator attends all meetings as an observer. 5.6.3 Meetings of the Coordination Committee should be held to review the coordination parameters on a seasonal basis, or when changes in policy or capacity are planned which could significantly affect coordination. 6.5.3 All airlines should monitor operational or capacity changes at the airports they serve and should actively promote a re-designation of the airport to the coordinator, the Coordination Committee or IATA Management. Coordination Committee: a committee established at a Level 3 airport to advise the coordinator on matters relating to capacity, slot allocation and monitoring the use of slots at the airport.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece:</p> <p>Ressalta-se o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4° da presente proposta de resolução:</p> <p><i>Art. 4° Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.</i></p> <p>As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA):</p> <p><i>Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.</i> (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é</p>	

possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)

Bem como no item 5.5:

5.5 ROLE OF THE COORDINATOR

5.5.1 The coordinator will:

*a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and **any local guidelines and regulations**.*

*b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, **local guidelines and regulations**, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”*

5.5 Papel do Coordenador

5.5.1 O coordenador deverá

*a) Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de forma neutra, transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parâmetros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e **qualquer regulação ou práticas locais**.*

*b) Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, **práticas e regulações locais**, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7 dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível.*

(Tradução Livre - Grifo nosso)

Quanto ao pleito da existência de um Comitê de Capacidade, a ANAC entende ser esta uma iniciativa positiva, pois trata-se de envolvimento direto dos órgãos que disponibilizam a infraestrutura – administrador aeroportuário, autoridade aeronáutica, empresas de handling e órgãos governamentais – e dos usuários desta infraestrutura: empresas aéreas. A discussão sobre o uso racional da infraestrutura naturalmente traria além de uma declaração otimizada da capacidade, termos de cooperação e acordos de níveis de serviço entre as partes como forma de comprometimento de todos para alcançar ao objetivo comum. Não há necessidade, porém, de regulamento sobre a criação e funcionamento deste comitê. Basta a vontade e o envolvimento das partes para que o administrador do aeroporto se sinta seguro em declarar uma capacidade possível de ser operacionalizada. Nesse caso, é possível um aumento de capacidades sem que obras sejam necessárias, por exemplo, mas apenas com a adoção de parâmetros colaborativos. Entretanto, a declaração de capacidade final é do aeroporto, que não poderá dividir o ônus de onerar em demasiado ou deixar a capacidade ociosa.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	686
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 10
Contribuição	
<p>CAPÍTULO IV DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE AEROPORTO COORDENADO Art. 10. A declaração de capacidade de aeroporto coordenado para as temporadas de verão e de inverno será publicada conforme prazos definidos no calendário de atividades, atendidas as diretrizes da IATA. incluir</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece: Ressaltamos o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4º da presente proposta de resolução: <i>Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.</i> As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA): <i>Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.” (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)</i></p> <p>Bem como no item 5.5: 5.5 ROLE OF THE COORDINATOR 5.5.1 The coordinator will: a) <i>Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.</i> b) <i>Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”</i> 5.5 Papel do Coordenador 5.5.1 O coordenador deverá a) <i>Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de forma neutra, transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parâmetros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e qualquer regulação ou práticas locais.</i> b) <i>Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, práticas e regulações locais, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7 dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível. (Tradução Livre - Grifo nosso)</i></p> <p>Quanto à menção explícita do Calendário, das Atividades e da Conferência IATA na minuta de resolução, esta associação das empresas aéreas não está presente no sistema legal ou regulamento brasileiro para ser usado como referência. O fato de a minuta de norma fazer menção a nomes de atividades com a sigla não condizente com o nome em português, mas com a atividade mundial de coordenação; a sequência das atividades na mesma ordem; a</p>	

adoção de temporadas do hemisfério norte para a coordenação; a menção de conferências internacionais presenciais; e a equivalência de termos, significados e entendimentos são vínculos suficientes para que os regulados entendam que a ANAC está se inserindo, de forma similar, ao processo de coordenação estabelecido pela IATA. Reconhecemos as vantagens de se estar inserido num contexto mundial, mas sem abrir mão das necessidades internas, ideia reforçada no artigo 4º da proposta em tela.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	687
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO I DEFINIÇÕES Art. 2º Para os fins da presente Resolução, considera-se: XVIII - temporadas: períodos de coordenação, alocação e operação dos slots, definidos em duas temporadas por ano, verão e inverno (referente às estações no hemisfério norte). Os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades. Temporadas equivalentes se referem a duas temporadas de verão consecutivas ou duas temporadas de inverno consecutivas. Temporadas subsequentes se referem à continuação de diferentes temporadas, sejam verão e inverno do mesmo ano, ou inverno de um ano e verão do próximo. Incluir: Os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades, o qual tem como referencia o calendário de temporada de verão e inverno estabelecidos nas conferencias de slots da IATA.</p> <p>Justificativa: A noção “Calendário de Atividades” é mencionada ao longo de todo o regulamento sem ser clarificada (ou definida). Qualquer calendário de atividades que seja diferente do estipulado pela IATA irá causar graves prejuízos na gestão da operação. Tenha em consideração que qualquer “leg” tem de ter os slots sincronizados nos dois aeroportos. É pois desejável uma simultaneidade no processo de negociação de Slots.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece:</p> <p>Ressalta-se o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4º da presente proposta de resolução:</p> <p><i>Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.</i></p> <p>As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA):</p> <p><i>Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.</i> (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)</p> <p>Bem como no item 5.5:</p> <p>5.5 ROLE OF THE COORDINATOR</p> <p>5.5.1 The coordinator will:</p> <p>a) <i>Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.</i></p> <p>b) <i>Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”</i></p> <p>5.5 Papel do Coordenador</p> <p>5.5.1 O coordendador deverá</p>	

a) *Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de forma neutra, transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parâmetros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e **qualquer regulação ou práticas locais.***

b) *Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, **práticas e regulações locais**, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7 dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível.*
(Tradução Livre - Grifo nosso)

Quanto à menção explícita do Calendário, das Atividades e da Conferência IATA na minuta de resolução, esta associação das empresas aéreas não está presente no sistema legal ou regulamento brasileiro para ser usado como referência. O fato de a minuta de norma fazer menção a nomes de atividades com a sigla não condizente com o nome em português, mas com a atividade mundial de coordenação; a sequência das atividades na mesma ordem; a adoção de temporadas do hemisfério norte para a coordenação; a menção de conferências internacionais presenciais; e a equivalência de termos, significados e entendimentos são vínculos suficientes para que os regulados entendam que a ANAC está se inserindo, de forma similar, ao processo de coordenação estabelecido pela IATA. Reconhecemos as vantagens de se estar inserido num contexto mundial, mas sem abrir mão das necessidades internas, ideia reforçada no artigo 4º da proposta em tela.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	688
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
<p>CAPÍTULO IV DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE AEROPORTO COORDENADO Art. 11. O operador do aeroporto deverá dispor de meios para alterar a palavra obrigar por possibilitar as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos a cumprirem metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	689
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO V DO PROCESSO DE COORDENAÇÃO E DA ALOCAÇÃO DE SLOTS Seção II Primeira Etapa de Coordenação Art. 23. As novas solicitações de slots serão alocadas segundo a seguinte ordem: I - continuação da temporada substituir subsequente por equivalente anterior; Justificativa: A proposta é que novas solicitações de slots tenham como base a respectiva temporada. Se por exemplo temporada de Verão 2014, a base histórica seria a temporada de Verão 2013.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o critério de priorização apontado na contribuição diz respeito às solicitações de slots que não encontram correspondente na temporada equivalente anterior, ou que não atingiram o desempenho necessário para fosse identificada como histórico de slots. Nesse sentido não existe como fazer essa comparação com a temporada equivalente anterior, dando-se preferência para operações do tipo “year-round”.</p> <p>Além disso, a comparação com a temporada equivalente anterior está relacionada com a aplicação do artigo 21 da presente Resolução.</p> <p>Perceba que o Artigo 23 vem explicar a ordem de prioridade da alínea III do Artigo 21 ao <i>banco de slots</i>.</p> <p>Pela definição de histórico de slots (artigo 2º, inciso XV), tem-se: <i>XV - histórico de slots - série de slots de uma empresa de transporte aéreo alocada na base de referência da temporada equivalente anterior cuja operação tenha atingido as metas de regularidade e de pontualidade;</i></p> <p>Portanto, não faz sentido a comparação com a temporada equivalente anterior para o caso de novas solicitações de slots, visto que isso já é aplicado durante a concessão do histórico de slots. Além do mais, se o Slot é novo, é porque não existia na temporada equivalente ou foi mal operado de forma que não foi garantida sua permanência, fato que dá aos dois casos igualdade para a disputa.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	690
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 33
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO V DO PROCESSO DE COORDENAÇÃO E DA ALOCAÇÃO DE SLOTS Seção V Disposições Gerais Art. 33. Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, incluir em conjunto com a Comissão, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i></p> <p>Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6.</p> <p>Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: <i>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i></p> <p>Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.</p> <p>Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além</p>	

do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	691
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 37
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS Seção V Disposições Gerais Art. 37. Incluir Mediante decisão prévia e fundamentada da Comissão, a empresa de transporte aéreo terá garantido o histórico de slots para a temporada caso tenha atingido as metas de eficiência de regularidade e de pontualidade da série de slots da temporada equivalente anterior, conjuntamente, ressalvada a hipótese prevista no caput do artigo anterior. Incluir § 1º: Para fins de análise das metas de eficiência de regularidade e pontualidade previstas no caput deste artigo, deverá ser considerado o disposto no artigo 8º, parágrafo 7º.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: <i>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer</p>	

nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Quanto à menção do cumprimento das metas de regularidade e pontualidade estipuladas para cada aeroporto individualmente, tal informação é redundante pois o conceito já faz a referência necessária.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	692
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO VI DO MONITORAMENTO DAS OPERAÇÕES DOS SLOTS ALOCADOS Art. 43. Os índices de regularidade e de pontualidade são obtidos para cada série de slots, individualmente. § 1º Considera-se operação pontual, para os fins da presente Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada em um slot encontra-se dentro da tolerância especificada pela declaração de capacidade de aeroporto coordenado em comparação com a base de slots vigentes, conforme artigo 8º inciso XI, incluir observado o disposto nos parágrafos 5º, 6º e 7º.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que para o Artigo 43 parágrafo 1º o termo correto é “declaração de aeroporto coordenado” e não “declaração de capacidade de aeroporto coordenado, o que se alinha à presente contribuição mesmo sem a inclusão sugerida, até porque o Artigo 8º não possui parágrafo 7º. Entretanto, para facilitar a compreensão e garantir segurança previsibilidade ao regulado, o § 1º passou à seguinte redação:</p> <p><i>§ 1º Considera-se operação pontual, para os fins desta Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada desvie em até 30 (trinta) minutos do slot alocado na base de slots vigente.</i></p> <p>Assim, informamos que procedemos com a alteração do texto, o que torna esta contribuição alinhada com a nova redação, mas que a sugestão de inclusão não foi aceita.</p>	

Contribuição n°	693
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 44
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO VI DO MONITORAMENTO DAS OPERAÇÕES DOS SLOTS ALOCADOS Art. 44. Incluir Mediante decisão fundamentada da Comissão e considerado o desvio tolerado previsto no artigo 8º, inciso XI, a empresa de transporte aéreo não obterá o histórico de slots para a próxima temporada equivalente na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerando seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadoras (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: <i>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.</p>	

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Quanto à menção explícita do desvio tolerado da Declaração de Aeroporto Coordenado, se trata de uma redundância, já que o Artigo 8º traz todos os parâmetros e métricas de qualidade de serviço necessárias. Assim como é redundante o termo “decisão fundamentada”, já que toda decisão da administração pública deve ser fundamentada, apesar da base de cálculo ser proveniente da própria empresa.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	694
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 45
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO VI DO MONITORAMENTO DAS OPERAÇÕES DOS SLOTS ALOCADOS Art. 45. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de V - caso a empresa de transporte aéreo proceda à devolução de slots de maneira Incluir § 4º O procedimento previsto neste artigo será decidido em conjunto com a Comissão, devendo ser consideradas as circunstâncias previstas no parágrafo 7º inciso XI, do artigo 8º.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece: <i>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: <i>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer</p>	

nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Além do mais, não existe o referido parágrafo 7º citado, o que torna a sugestão sem sentido. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	695
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO VII DAS SANÇÕES Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ reduzir o valor da multa por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes. § 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação cujo slot ou série de slots tenham sido devolvidos com menos de dois dias de antecedência da operação, incluir: exceto se operação mantida sob voo renumerado mediante aprovação emergencial, a qual deverá ser previamente obtida junto ao operador do aeroporto em coordenado com o órgão responsável p pelo controle do espaço aéreo. Os valores das multas fixados nesta Resolução são excessivos e não atendem aos Princípios da Razoabilidade e Proporcionalidade.</p> <p>Justificativa: O regulamento não contempla o princípio de prova de intencionalidade e dano no capítulo relativo à aplicação de sanções (capítulo 7º). A irregularidade operacional ficará assim refém de ação sancionatória o que constitui uma pressão inoportuna sobre as transportadoras. Situações descritas como “go show” (1) e “no show” (2), existentes fruto de erro e sem qualquer má prática intencional, terão consequências muito gravosas para a transportadora. Fazemos notar uma vez mais pela importância do Princípio, que o Regulamento IATA subordina a imposição de sanções à prova clara de mau uso intencional. (1) – “Go show”: Slot utilizado e não atribuído (vulgo, operação sem slot) (2) – “No show”: Slot atribuído e não utilizado</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, com seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.</p> <p>Entendemos que as ações adotadas com este regramento sanearão as ações de reserva de infraestrutura sem devido uso, de forma que operações para atendimento de demanda não prevista possam ser atendidas – desde que exista infraestrutura aeroportuária – tal qual descrito no parágrafo primeiro do Art. 48 da Lei 11.182/05, e não a qualquer custo.</p> <p>Quanto a operações de reposicionamento, estas também utilizam-se de infraestrutura e devem existir apenas caso haja disponibilidade.</p> <p>Destaca-se também, que foram tipificadas em sanções apenas condutas que realmente trazem grandes prejuízos à operação aeroportuária, principalmente em um aeroporto com grandes limitações na infraestrutura.</p> <p>A título de comparação, a autoridade de aviação civil de Portugal estabeleceu sanções pela não operação de um slot alocado em aeroportos coordenados durante a EURO 2004 que poderiam variar de EUR 2.500 a EUR 250.000.</p> <p>Cumpra ainda esclarecer que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	696
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO VII DAS SANÇÕES Inclusão de mais um artigo ao capítulo Art. As sanções previstas no presente Capítulo não se aplicam quando de ocorrência de caso fortuito ou força maior, tais como problemas técnicos emergenciais da aeronave, greve, condições climáticas, tráfego aéreo e outras não previamente programadas, alheias à vontade do operador aéreo.</p> <p>Justificativa: Em nosso entendimento, a minuta ora proposta deve prever expressamente as excludentes, ou seja, as situações em que o conceito de pontualidade e regularidade pode ser flexibilizado em virtude de fatos alheios à vontade do operador aéreo. Fatos que fogem ao seu controle e não poderiam ter sido evitados, tais como falhas sistêmicas; greves; problemas no controle de tráfego aéreo; problemas técnicos imprevisíveis etc. Destacamos ainda que os artigos 37 e 44 da minuta, que tratam da garantia e perda do histórico de slots, devem contemplar as situações excepcionais acima descritas, haja vista que não existe razoabilidade em se condicionar a garantia do histórico de slots para a temporada unicamente aos índices de regularidade e pontualidade da empresa. Como dito, as normas internacionais, o regulamento da IATA e situações excepcionais (nas quais não se verifique o elemento “culpa”) devem ser consideradas pela ANAC na formulação da norma. O contrário poderia causar enormes prejuízos à indústria, levando até a quebra de empresas do setor. Neste contexto, destaca-se o Princípio da boa-fé, já que é evidente a necessidade de continuidade na prestação dos serviços oferecidos (as Cias. Aéreas prestam serviço público). Ademais, a Constituição Federal de 1988, claramente mostra a importância e função social das empresas privadas, a qual está positivada no Capítulo que trata da ‘Ordem Econômica’, no Art. 170: A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social [...]. (g.n) É cediço que não há mais uma completa discricionariedade da Administração Pública (nela inserido o órgão regulador) na atuação do seu mister. Essa ampla prerrogativa foi suprimida pela liberdade de atuação das concessionárias, assegurada no art. § 1º do art. 48 da Lei 11.482/2005. Logo, devem ser respeitados - na elaboração e na aplicação da norma - os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, previstos implicitamente na CRFB de 1988 e expressamente no art. 2º da Lei 9.784/1999 (Lei do Processo Administrativo Federal), assim como no artigo 1º da Resolução 25/2008 da ANAC. Ante a origem constitucional do Princípio da Razoabilidade, sua observância pelos Poderes Estatais apresenta-se imperiosa, constituindo uma diretriz de senso comum. Nesse sentido, cumpre ao legislador (neste caso à Diretoria da ANAC), para aferir a razoabilidade da medida posta à sua apreciação, indagar: Qual o meio mais eficaz para levar a cabo o fim almejado b</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. E conforme estabelecido, as regras de abono estabelecidas pelos regulamentos acima especificados serão aplicadas tanto para a questão de concessão do histórico de slots quanto para a aplicação das sanções estipuladas no capítulo VII da presente proposta de resolução e melhores esclarecidas no Art. 42, §3º. Cabe ressaltar também que no artigo 33 estão tipificadas as operações que não necessitam de slot e portanto não teriam punições relacionadas à conduta.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	697
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 53
Contribuição	
<p>TÍTULO II DOS AEROPORTOS DE INTERESSE Art. 53. Convém clarificar o que são Aeroportos de Interesse. A IATA estabelece 3 categorias: nível I – Aeroportos facilitados; nível II – Aeroportos semi coordenados (o Brasil tem Guarulhos como semi coordenado); e nível 3 – Aeroportos totalmente Coordenados (o Brasil não tem nenhum aeroporto nesta categoria). Pela leitura do regulamento compreendemos que aeroportos de Interesse sejam os Facilitados. Observamos também que a proposta ANAC, disponível na justificativa daquela Agência Reguladora, indica que os aeroportos de interesse também deverão seguir o critério de submissão de programações por temporadas de coordenação (favor vide texto abaixo). Proposta que tem sido defendida pela TAP nas reuniões GECOL (onde participam a ANAC, INFRAERO, Concessionários e CGNA), porém no texto da Minuta de Resolução não explícita tal proposta. Portanto recomendamos a inclusão de artigo adicional ao Título II, como segue: As submissões de programações de voos aos aeroportos de interesse deverão ser submetidas de acordo com o mesmo calendário estabelecido para os aeroportos coordenados, e seguirão o mesmo princípio estabelecido pela IATA sob a categoria de aeroportos facilitados. 4.1.3.8. Dos Aeroportos de Interesse 67. A classificação como aeroporto de interesse impõe às as empresas aéreas a obrigação de submeter suas programações de voos aos “aeroportos de interesse” duas vezes por ano, conforme as temporadas de coordenação, o que possibilitará aos aeroportos terem à disposição todas as informações necessárias para planejar sua ocupação de infraestrutura. Em contrapartida os operadores dos aeroportos seriam obrigados a tratar essas submissões observando princípios de transparência, não discriminação e publicidade.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, de fato, ao se comparar o disposto na proposta de Resolução sobre os aeroportos de interesse com as classificações de aeroportos propostos no <i>Worldwide Slots Guidelines</i> da IATA, os mesmos se aproximariam de aeroportos nível 2. Contudo é importante ressaltar que diferentemente do documento da IATA, no caso dos aeroportos de interesse o planejamento da alocação de horários de voos será responsabilidade do próprio operador do aeroporto, e não de um terceiro como sugere o WSG. Por fim, todos os procedimentos que devem ser seguidos pelos operadores dos aeroportos de interesse, bem como empresas e operadores aéreos que lá operem ou pretendam operar, estarão descritos em ato específico da Superintendência competente da ANAC.</p> <p>Contribuição não aceita</p>	

Contribuição n°	698
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO I DEFINIÇÕES Art. 2º Para os fins da presente Resolução, considera-se: XVIII - temporadas: períodos de coordenação, alocação e operação dos slots, definidos em duas temporadas por ano, verão e inverno (referente às estações no hemisfério norte). Os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades. Temporadas equivalentes se referem a duas temporadas de verão consecutivas ou duas temporadas de inverno consecutivas. Temporadas subseqüentes se referem à continuação de diferentes temporadas, sejam verão e inverno do mesmo ano, ou inverno de um ano e verão do próximo. Incluir: Os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades, o qual tem como referencia o calendário de temporada de verão e inverno estabelecidos nas conferencias de slots da IATA.</p> <p>Justificativa: A noção “Calendário de Atividades” é mencionada ao longo de todo o regulamento sem ser clarificada (ou definida). Qualquer calendário de atividades que seja diferente do estipulado pela IATA irá causar graves prejuízos na gestão da operação. Tenha em consideração que qualquer “leg” tem de ter os slots sincronizados nos dois aeroportos. É pois desejável uma simultaneidade no processo de negociação de Slots.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece:</p> <p>Ressalta-se o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4º da presente proposta de resolução:</p> <p><i>Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.</i></p> <p>As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA):</p> <p><i>Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.</i> (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)</p> <p>Bem como no item 5.5:</p> <p>5.5 ROLE OF THE COORDINATOR</p> <p>5.5.1 The coordinator will:</p> <p>a) <i>Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.</i></p> <p>b) <i>Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.</i></p> <p>5.5 Papel do Coordenador</p> <p>5.5.1 O coordenador deverá</p> <p>a) <i>Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de foma neutra,</i></p>	

*transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parâmetros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e **qualquer regulação ou práticas locais**.*

*b) Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, **práticas e regulações locais**, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7 dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível. (Tradução Livre - Grifo nosso)*

Quanto à menção explícita do Calendário, das Atividades e da Conferência IATA na minuta de resolução, esta associação das empresas aéreas não está presente no sistema legal ou regulamento brasileiro para ser usado como referência. O fato de a minuta de norma fazer menção a nomes de atividades com a sigla não condizente com o nome em português, mas com a atividade mundial de coordenação; a sequência das atividades na mesma ordem; a adoção de temporadas do hemisfério norte para a coordenação; a menção de conferências internacionais presenciais; e a equivalência de termos, significados e entendimentos são vínculos suficientes para que os regulados entendam que a ANAC está se inserindo, de forma similar, ao processo de coordenação estabelecido pela IATA. Reconhecemos as vantagens de se estar inserido num contexto mundial, mas sem abrir mão das necessidades internas, ideia reforçada no artigo 4º da proposta em tela.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	699
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 3°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS DA COORDENAÇÃO DE SLOTS Art. 3º A atividade de coordenação e alocação de slots nos aeroportos coordenados deve ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando os princípios da transparência, não discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada, devendo ainda: I - zelar pelo cumprimento dos prazos estabelecidos no calendário de atividades e daqueles previstos nesta Resolução; II - responder fundamentada e tempestivamente a todas as solicitações de slots; III - respeitar os parâmetros de declaração de capacidade do aeroporto; e IV - monitorar as operações aéreas nos aeroportos coordenados. Alteração do § 1º Será criada uma Comissão composta pelo operador aeroportuário, pelo órgão responsável pelo tráfego aéreo, pela ANAC, através da superintendência competente, e por representante das companhias aéreas para realização das atividades de coordenação e alocação de slots, levando ainda em consideração o Worldwide Slots Guidelines (WSG) da IATA.</p> <p>Justificativa: A existência de uma comissão composta pelas partes acima mencionadas já é uma realidade no âmbito da Comunidade Europeia e nas diretrizes da IATA, refletindo uma tendência mundial, demonstrando a importância da participação do operador aéreo durante todo o processo. O WSG é publicado pela IATA para oferecer à comunidade de transporte aéreo global com um único conjunto de normas para a gestão de faixas horárias. A gestão de faixas horárias é necessária em alguns aeroportos onde a infra-estrutura aeroportuária disponível é insuficiente para atender a demanda das companhias aéreas e operadores de aeronaves outros. A WSG é o padrão da indústria reconhecida por muitas autoridades reguladoras para a gestão e atribuição de faixas horárias. Em alguns casos, este texto foi incorporado regulamentos locais e da legislação nacional. A IATA aéreas membros e da comunidade dos coordenadores dos aeroportos de todo o mundo em conjunto produzir o SGT. As normas contidas neste documento têm sido desenvolvidos desde 1974 e são o resultado de uma consulta entre companhias aéreas e coordenadores do aeroporto. Eles refletem a melhor prática comprovada para a coordenação e gestão de faixas horárias.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de</p>	

serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6.

Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: *Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.*

Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Ressalta-se o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4º da presente proposta de resolução:

Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.

As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA):

*Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, **it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.***” (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)

Bem como no item 5.5:

5.5 ROLE OF THE COORDINATOR

5.5.1 The coordinator will:

a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and **any local guidelines and regulations**.

b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, **local guidelines and regulations**, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”

5.5 Papel do Coordenador

5.5.1 O coordenador deverá

a) Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de foma neutra, transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parâmetros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e **qualquer regulação ou práticas locais**.

b) Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, **práticas e regulações locais**, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7 dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível.
(Tradução Livre - Grifo nosso)

Ademais, a discricionariedade que o IATA WSG dá ao coordenador é suficiente para que as empresas aéreas não possam tomar por base os mesmos parâmetros de coordenação de aeroporto para aeroporto. Se considerarmos costumes e entendimentos do regulador e do judiciário de cada país estas diferenças podem ser ressaltadas.

O IATA WSG utiliza de termos subjetivos, tais como “significativos”, “repetitivos” e “intencionais” que podem ser entendidos de diferentes formas, a depender da cultura e dos interesses envolvidos. No Brasil não é diferente. Com certeza existirá divergências de aplicabilidade destes termos tanto entre ANAC, aeroporto, empresas aéreas e o judiciário brasileiro, onde tradicionalmente muitas causas são levadas até as últimas instâncias.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	700
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 5°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO III DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO Art. 5° Nos casos em que o nível de saturação de determinado aeroporto comprometa a utilização de um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, dias da semana, ou períodos do ano, a ANAC, incluir em conjunto com a Comissão, poderá declará-lo coordenado, nos termos da presente Resolução.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4° da Lei 11182/2005: <i>Art. 4° A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.</p>	

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	701
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 6°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO III Art. 6º A declaração de aeroporto coordenado, incluir após procedimento prévio no âmbito da Comissão, será feita por ato da Diretoria da ANAC em qualquer das seguintes circunstâncias: I - as limitações de capacidade sejam graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo; II - não for possível uma coordenação adequada entre as empresas de transporte aéreo, o operador do aeroporto e o responsável pelo controle do espaço aéreo; III - situação emergencial; IV - caso fortuito e força maior; ou V - interesse público. § 1º A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC. § 2º A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: <i>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em</p>	

complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	702
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 7°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO III DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO Art. 7° A declaração de aeroporto coordenado poderá ser feita de ofício pela ANAC, incluir em conjunto com a Comissão, ou mediante solicitação: XI - desvio tolerado em relação ao horário de slot alocado para as chegadas e partidas.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:</p> <p><i>Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i></p> <p><i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i></p> <p>Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6.</p> <p>Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4° da Lei 11182/2005:</p> <p><i>Art. 4° A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i></p> <p>Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.</p> <p>Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.</p>	

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	703
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO III DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO Art. 8º Devem constar na declaração de aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação: XI - desvio tolerado em relação ao horário de slot alocado para as chegadas e partidas. Incluir §7º Para fins de definição do desvio tolerado e dos parâmetros previstos no inciso XI, deverá ser observada a prova do mau uso intencional pelo operador aéreo, assim como as situações de caso fortuito e/ou força maior.</p> <p>Justificativa: Segundo as diretrizes da IATA, através da publicação do WSG, o mau uso intencional é fator determinante na imposição de sanções, principalmente nos casos de perda de histórico de slots e multas administrativas. O item 5.5.1 frisa o diálogo com o operador aéreo e o item 7.9 prevê a prova do mau uso intencional e a necessidade de se estabelecer um diálogo com a empresa aérea.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece:</p> <p>Ressalta-se o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4º da presente proposta de resolução:</p> <p><i>Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.</i></p> <p>As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA):</p> <p><i>Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.</i> (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)</p> <p>Bem como no item 5.5:</p> <p>5.5 ROLE OF THE COORDINATOR</p> <p>5.5.1 The coordinator will:</p> <p>a) <i>Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.</i></p> <p>b) <i>Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.</i></p> <p>5.5 Papel do Coordenador</p> <p>5.5.1 O coordenador deverá</p> <p>a) <i>Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de foma neutra, transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parametros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e qualquer regulação ou práticas locais.</i></p> <p>b) <i>Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, práticas e regulações locais, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7</i></p>	

*dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível.
(Tradução Livre - Grifo nosso)*

Ademais, a discricionariedade que o IATA WSG dá ao coordenador é suficiente para que as empresas aéreas não possam tomar por base os mesmos parâmetros de coordenação de aeroporto para aeroporto. Se considerarmos costumes e entendimentos do regulador e do judiciário de cada país estas diferenças podem ser ressaltadas.

O IATA WSG utiliza de termos subjetivos, tais como “significativos”, “repetitivos” e “intencionais” que podem ser entendidos de diferentes formas, a depender da cultura e dos interesses envolvidos. No Brasil não é diferente. Com certeza existirá divergências de aplicabilidade destes termos tanto entre ANAC, aeroporto, empresas aéreas e o judiciário brasileiro, onde tradicionalmente muitas causas são levadas até as últimas instâncias.

A pontualidade é um critério tão importante quanto à regularidade. Os voos não pontuais trazem ao aeroporto uma saturação ainda maior, principalmente em horários de pico, degradando sobremaneira o nível de conforto e colocando em risco a capacidade de processamento do aeroporto e até a segurança do sistema como um todo. Ao passo que a regularidade afeta critérios econômicos e concorrenciais. Uma partida cancelada gera severos danos à infraestrutura em aeroportos saturados, tendo o risco de uma aeronave permanecer no pátio por períodos longos – fato agravado pelos aeroportos Brasileiros não realizarem Acordos de Níveis de Serviço com as empresas aéreas.

Cumprir esclarecer ainda que tanto a regularidade quanto a pontualidade são medidas ao longo da temporada operacional – conjuntamente – e o desempenho de cada série de slot separadamente determinará se tal série terá o benefício da continuidade da operação na temporada subsequente. Tanto a regularidade quanto a pontualidade estão sujeitos a fatores exógenos à empresa detentora da série de slots. Para tanto, faz-se necessário esclarecer que no Brasil a informação a ser considerada para tais medições são de origem da própria empresa detentora da série. E não do aeroporto como tradicionalmente acontece com os outros coordenadores. Assim sendo, a ANAC já faz o expurgo de atrasos e cancelamentos ocorridos por fatores alheios à operação como em casos de aeródromos fechados por fatores climáticos ou operacionais, por exemplo (vide IAC 1502 e IAC 1504). Outros fatores de responsabilidade da empresa devem ser geridos de forma a compor a tolerância dada se a própria empresa informa à ANAC a responsabilidade em um atraso, cabe a esta Agência apenas a auditoria da informação e nesse caso o estabelecimento de informativo sobre a incompatibilidade da informação apresentada ou uma demanda adicional de esclarecimentos.

Não obstante, é longa a discussão e os pontos de vista sobre determinados fatores não intencionais como é o caso de greve e de atraso intencional para chegada de um passageiro em conexão.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	704
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 9°
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO IV DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE AEROPORTO COORDENADO Alteração Art. 9º A Comissão, composta pelo operador do aeroporto, pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo e pelo representante do operador aéreo, serão responsáveis pela análise e definição da capacidade do aeroporto coordenado, conforme regulamentação específica, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no calendário de atividades.</p> <p>Justificativa: Os artigos 5º, 7º e 9º deverão incluir as companhias aéreas que atuam ou pretendam atuar naquele aeroporto. Uma boa solução seria a criação de uma comissão, composta pelo operador aeroportuário; pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo; pelas empresas aéreas envolvidas e a ANAC. Sobre a revisão de capacidade copiamos os seguintes artigos do WSG – Worldwide Slot Guidelines- IATA Janeiro 2013, que tratam da participação de um Comitê de Coordenação na Declaração de Capacidade. 6.8.1 The coordination parameters are reviewed twice each year by stakeholders, normally at meetings of the Coordination Committee or an equivalent representative body. This review must occur in good time so that the declaration of coordination parameters can be made at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC. 5.4.2 After consultation with the Coordination Committee the airport managing body or other responsible authority must inform the coordinator of any capacity changes and of the coordination parameters. The coordinator will in turn inform the airlines. This declaration must be completed at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC. 5.6.1 The Coordination Committee is established at a Level 3 airport to advise the coordinator on matters relating to capacity, slot allocation and monitoring the use of slots at the airport. 5.6.2 Membership of the Coordination Committee is open to all airlines using the airport regularly and their representative organizations, the airport managing body, air traffic control authorities and representatives of general/business aviation (where relevant). The coordinator attends all meetings as an observer. 5.6.3 Meetings of the Coordination Committee should be held to review the coordination parameters on a seasonal basis, or when changes in policy or capacity are planned which could significantly affect coordination. 6.5.3 All airlines should monitor operational or capacity changes at the airports they serve and should actively promote a re-designation of the airport to the coordinator, the Coordination Committee or IATA Management. Coordination Committee: a committee established at a Level 3 airport to advise the coordinator on matters relating to capacity, slot allocation and monitoring the use of slots at the airport.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece:</p> <p>Ressalta-se o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4º da presente proposta de resolução:</p> <p><i>Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.</i></p> <p>As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA):</p> <p><i>Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.” (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)</i></p>	

Bem como no item 5.5:

5.5 ROLE OF THE COORDINATOR

5.5.1 The coordinator will:

a) *Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and **any local guidelines and regulations.***

b) *Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, **local guidelines and regulations**, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible."*

5.5 Papel do Coordenador

5.5.1 O coordenador deverá

a) *Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de forma neutra, transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parâmetros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e **qualquer regulação ou práticas locais.***

b) *Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, **práticas e regulações locais**, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7 dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível. (Tradução Livre - Grifo nosso)*

Quanto ao pleito da existência de um Comitê de Capacidade, a ANAC entende ser esta uma iniciativa positiva, pois trata-se de envolvimento direto dos órgãos que disponibilizam a infraestrutura – administrador aeroportuário, autoridade aeronáutica, empresas de handling e órgãos governamentais – e dos usuários desta infraestrutura: empresas aéreas. A discussão sobre o uso racional da infraestrutura naturalmente traria além de uma declaração otimizada da capacidade, termos de cooperação e acordos de níveis de serviço entre as partes como forma de comprometimento de todos para alcançar ao objetivo comum. Não há necessidade, porém, de regulamento sobre a criação e funcionamento deste comitê. Basta a vontade e o envolvimento das partes para que o administrador do aeroporto se sinta seguro em declarar uma capacidade possível de ser operacionalizada. Nesse caso, é possível um aumento de capacidades sem que obras sejam necessárias, por exemplo, mas apenas com a adoção de parâmetros colaborativos. Entretanto, a declaração de capacidade final é do aeroporto, que não poderá dividir o ônus de onerar em demasiado ou deixar a capacidade ociosa.

O produto deste comitê é vinculativo às atribuições do coordenador, já que a recepção da capacidade está prevista no Art.9 e sua aplicação prevista no Art. 3, III da presente proposta de resolução.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	705
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 10
Contribuição	
<p>CAPÍTULO IV DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE AEROPORTO COORDENADO Art. 10. A declaração de capacidade de aeroporto coordenado para as temporadas de verão e de inverno será publicada conforme prazos definidos no calendário de atividades, atendidas as diretrizes da IATA. incluir</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece: Ressaltamos o papel da IATA como uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC no Brasil). As regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, portanto não gera obrigações para a Administração Pública. Entretanto em que pese o disposto no Art 4º da presente proposta de resolução: <i>Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.</i> As melhores práticas de slots da IATA, por sua vez, reconhecem que podem existir particularidades regulatórias em determinados estados. Este entendimento está no prefácio do World Schedule Guideline (WSG - IATA): <i>Although the policies, principles and processes outlined in this document are intended as best practice for worldwide application, it is possible that some States or Regions may also have regulations governing some of these issues.</i>” (Apesar das políticas, princípios e processos definidos neste documento visarem a aplicação das melhores práticas no mundo, é possível que alguns Estados ou Regiões tenham normativos regulando algumas destas questões. (Tradução Livre - Grifo nosso)</p> <p>Bem como no item 5.5: 5.5 ROLE OF THE COORDINATOR 5.5.1 The coordinator will: a) <i>Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.</i> b) <i>Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”</i> 5.5 Papel do Coordenador 5.5.1 O coordenador deverá a) <i>Alocar Slots à empresas aéreas e demais operadores aéreos em de foma neutra, transparente e não discriminatória, com base na aplicação dos parametros de coordenação, de acordo com os critérios de prioridade do WSG e qualquer regulação ou práticas locais.</i> b) <i>Tornar disponível aos interessados detalhes dos parâmetros de coordenação, práticas e regulações locais, e qualquer outro critério utilizado na alocação de slots, com pelo menos 7 dias de antecedência à data final da submissão de slots para cada SC, quando possível.</i> (Tradução Livre - Grifo nosso)</p> <p>Quanto à menção explícita do Calendário, das Atividades e da Conferência IATA na minuta de resolução, esta associação das empresas aéreas não está presente no sistema legal ou regulamento brasileiro para ser usado como referência. O fato de a minuta de norma fazer menção a nomes de atividades com a sigla não condizente com o nome em português, mas com a atividade mundial de coordenação; a sequencia das atividades na mesma ordem; a adoção de temporadas do hemisfério norte para a coordenação; a menção de conferências</p>	

internacionais presenciais; e a equivalência de termos, significados e entendimentos são vínculos suficientes para que os regulados entendam que a ANAC está se inserindo, de forma similar, ao processo de coordenação estabelecido pela IATA. Reconhecemos as vantagens de se estar inserido num contexto mundial, mas sem abrir mão das necessidades internas, ideia reforçada no artigo 4º da proposta em tela.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	706
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
<p>CAPÍTULO IV DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE AEROPORTO COORDENADO Art. 11. O operador do aeroporto deverá dispor de meios para alterar a palavra obrigar por possibilitar as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos a cumprirem metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	707
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO V DO PROCESSO DE COORDENAÇÃO E DA ALOCAÇÃO DE SLOTS Seção II Primeira Etapa de Coordenação Art. 23. As novas solicitações de slots serão alocadas segundo a seguinte ordem: I - continuação da temporada substituir subsequente por equivalente anterior; Justificativa: A proposta é que novas solicitações de slots tenham como base a respectiva temporada. Se por exemplo temporada de Verão 2014, a base histórica seria a temporada de Verão 2013.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o critério de priorização apontado na contribuição diz respeito às solicitações de slots que não encontram correspondente na temporada equivalente anterior, ou que não atingiram o desempenho necessário para fosse identificada como histórico de slots. Nesse sentido não existe como fazer essa comparação com a temporada equivalente anterior, dando-se preferência para operações do tipo “year-round”.</p> <p>Além disso, a comparação com a temporada equivalente anterior está relacionada com a aplicação do artigo 21 da presente proposta de resolução: <i>Art. 22. A alocação inicial (SAL) de slots para cada temporada observará a seguinte ordem de prioridade:</i> <i>I - histórico de slots;</i> <i>II - alteração do histórico de slots; e</i> <i>III - novas solicitações de slots (banco de slots).</i></p> <p>Perceba que o Artigo 23 vem explicar a ordem de prioridade da alínea III do Artigo 21 ao <i>banco de slots</i>.</p> <p>Pela definição de histórico de slots: “<i>série de slots de uma empresa de transporte aéreo alocada na base de referência da temporada equivalente anterior cuja operação tenha atingido as metas de regularidade e de pontualidade</i>”.</p> <p>Portanto, não faz sentido a comparação com a temporada equivalente anterior para o caso de novas solicitações de slots, visto que isso já é aplicado durante a concessão do histórico de slots. Além do mais, se o Slot é novo, é porque não existia na temporada equivalente ou foi mal operado de forma que não foi garantida sua permanência, fato que dá aos dois casos igualdade para a disputa. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	708
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 33
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO V DO PROCESSO DE COORDENAÇÃO E DA ALOCAÇÃO DE SLOTS Seção V Disposições Gerais Art. 33. Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, incluir em conjunto com a Comissão, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: <i>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado. Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além</p>	

do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	709
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 37
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS Seção V Disposições Gerais Art. 37. Incluir Mediante decisão prévia e fundamentada da Comissão, a empresa de transporte aéreo terá garantido o histórico de slots para a temporada caso tenha atingido as metas de eficiência de regularidade e de pontualidade da série de slots da temporada equivalente anterior, conjuntamente, ressalvada a hipótese prevista no caput do artigo anterior. Incluir § 1º: Para fins de análise das metas de eficiência de regularidade e pontualidade previstas no caput deste artigo, deverá ser considerado o disposto no artigo 8º, parágrafo 7º.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: <i>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o</p>	

mercado.

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Quanto à menção do cumprimento das metas de regularidade e pontualidade estipuladas para cada aeroporto individualmente, tal informação é redundante pois o conceito já faz a referência necessária.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	710
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO VI DO MONITORAMENTO DAS OPERAÇÕES DOS SLOTS ALOCADOS Art. 43. Os índices de regularidade e de pontualidade são obtidos para cada série de slots, individualmente. § 1º Considera-se operação pontual, para os fins da presente Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada em um slot encontra-se dentro da tolerância especificada pela declaração de capacidade de aeroporto coordenado em comparação com a base de slots vigentes, conforme artigo 8º inciso XI, incluir observado o disposto nos parágrafos 5º, 6º e 7º.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que para o Artigo 43 parágrafo 1º o termo correto é “declaração de aeroporto coordenado” e não “declaração de capacidade de aeroporto coordenado, o que se alinha à presente contribuição mesmo sem a inclusão sugerida, até porque o Artigo 8º não possui parágrafo 7º</p> <p>Informamos que procederemos à correção do texto, o que torna esta contribuição alinhada com a nova redação, mas que a sugestão de inclusão não foi aceita.</p>	

Contribuição n°	711
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 44
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO VI DO MONITORAMENTO DAS OPERAÇÕES DOS SLOTS ALOCADOS Art. 44. Incluir Mediante decisão fundamentada da Comissão e considerado o desvio tolerado previsto no artigo 8º, inciso XI, a empresa de transporte aéreo não obterá o histórico de slots para a próxima temporada equivalente na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: <i>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadoras (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: <i>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado. Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além</p>	

do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Quanto à menção explícita do desvio tolerado da Declaração de Aeroporto Coordenado, entendemos que se trataria de uma redundância, já que o Artigo 8º traz todos os parâmetros e métricas de qualidade de serviço necessárias. Assim como é redundante o termo “decisão fundamentada”, já que toda decisão da administração pública deve ser fundamentada, apesar da base de cálculo ser proveniente da própria empresa.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	712
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 45
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO VI DO MONITORAMENTO DAS OPERAÇÕES DOS SLOTS ALOCADOS Art. 45. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de V - caso a empresa de transporte aéreo proceda à devolução de slots de maneira Incluir § 4º O procedimento previsto neste artigo será decidido em conjunto com a Comissão, devendo ser consideradas as circunstâncias previstas no parágrafo 7º inciso XI, do artigo 8º.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece: <i>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i> <i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i> Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infraestrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadores (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infraestrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6. Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: <i>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</i> Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o</p>	

mercado.

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Além do mais, não existe o referido parágrafo 7º citado, o que torna a sugestão sem sentido. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	713
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO VII DAS SANÇÕES Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ reduzir o valor da multa por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes. § 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação cujo slot ou série de slots tenham sido devolvidos com menos de dois dias de antecedência da operação, incluir: exceto se operação mantida sob voo renumerado mediante aprovação emergencial, a qual deverá ser previamente obtida junto ao operador do aeroporto em coordenado com o órgão responsável p pelo controle do espaço aéreo. Os valores das multas fixados nesta Resolução são excessivos e não atendem aos Princípios da Razoabilidade e Proporcionalidade.</p> <p>Justificativa: O regulamento não contempla o princípio de prova de intencionalidade e dano no capítulo relativo à aplicação de sanções (capítulo 7º). A irregularidade operacional ficará assim refém de ação sancionatória o que constitui uma pressão inoportável sobre as transportadoras. Situações descritas como “go show” (1) e “no show” (2), existentes fruto de erro e sem qualquer má prática intencional, terão consequências muito gravosas para a transportadora. Fazemos notar uma vez mais pela importância do Princípio, que o Regulamento IATA subordina a imposição de sanções à prova clara de mau uso intencional. (1) – “Go show”: Slot utilizado e não atribuído (vulgo, operação sem slot) (2) – “No show”: Slot atribuído e não utilizado</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, com seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.</p> <p>Entendemos que as ações adotadas com este regramento saneará as ações de reserva de infraestrutura sem devido uso, de forma que operações para atendimento de demanda não prevista possam ser atendidas – desde que exista infraestrutura aeroportuária – tal qual descrito no parágrafo primeiro do Art. 48 da Lei 11.182/05, e não a qualquer custo.</p> <p>Quanto a operações de reposicionamento, estas também utilizam-se de infraestrutura e devem existir apenas caso haja disponibilidade.</p> <p>Assim sendo, apenas o coordenador de slots pode autorizar a operação caso esteja prevista no rol de serviços a serem coordenados. E esta será condição SINE QUA NON para a aprovação da ANAC.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	714
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
<p>TÍTULO I DOS AEROPORTOS COORDENADOS CAPÍTULO VII DAS SANÇÕES Inclusão de mais um artigo ao capítulo Art. As sanções previstas no presente Capítulo não se aplicam quando de ocorrência de caso fortuito ou força maior, tais como problemas técnicos emergenciais da aeronave, greve, condições climáticas, tráfego aéreo e outras não previamente programadas, alheias à vontade do operador aéreo.</p> <p>Justificativa: Em nosso entendimento, a minuta ora proposta deve prever expressamente as excludentes, ou seja, as situações em que o conceito de pontualidade e regularidade pode ser flexibilizado em virtude de fatos alheios à vontade do operador aéreo. Fatos que fogem ao seu controle e não poderiam ter sido evitados, tais como falhas sistêmicas; greves; problemas no controle de tráfego aéreo; problemas técnicos imprevisíveis etc. Destacamos ainda que os artigos 37 e 44 da minuta, que tratam da garantia e perda do histórico de slots, devem contemplar as situações excepcionais acima descritas, haja vista que não existe razoabilidade em se condicionar a garantia do histórico de slots para a temporada unicamente aos índices de regularidade e pontualidade da empresa. Como dito, as normas internacionais, o regulamento da IATA e situações excepcionais (nas quais não se verifique o elemento “culpa”) devem ser consideradas pela ANAC na formulação da norma. O contrário poderia causar enormes prejuízos à indústria, levando até a quebra de empresas do setor. Neste contexto, destaca-se o Princípio da boa-fé, já que é evidente a necessidade de continuidade na prestação dos serviços oferecidos (as Cias. Aéreas prestam serviço público). Ademais, a Constituição Federal de 1988, claramente mostra a importância e função social das empresas privadas, a qual está positivada no Capítulo que trata da ‘Ordem Econômica’, no Art. 170: A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social [...]. (g.n) É cediço que não há mais uma completa discricionariedade da Administração Pública (nela inserido o órgão regulador) na atuação do seu mister. Essa ampla prerrogativa foi suprimida pela liberdade de atuação das concessionárias, assegurada no art. § 1º do art. 48 da Lei 11.482/2005. Logo, devem ser respeitados - na elaboração e na aplicação da norma - os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, previstos implicitamente na CRFB de 1988 e expressamente no art. 2º da Lei 9.784/1999 (Lei do Processo Administrativo Federal), assim como no artigo 1º da Resolução 25/2008 da ANAC. Ante a origem constitucional do Princípio da Razoabilidade, sua observância pelos Poderes Estatais apresenta-se imperiosa, constituindo uma diretriz de senso comum. Nesse sentido, cumpre ao legislador (neste caso à Diretoria da ANAC), para aferir a razoabilidade da medida posta à sua apreciação, indagar: Qual o meio mais eficaz para levar a cabo o fim almejado b</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. E conforme estabelecido, as regras de abono estabelecidas pelos regulamentos acima especificados serão aplicadas tanto para a questão de concessão do histórico de slots quanto para a aplicação das sanções estipuladas no capítulo VII da presente proposta de resolução. Cabe ressaltar também que no artigo 34 estão tipificadas as operações que não necessitam de slot e portanto não teriam punições relacionadas à conduta.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	715
Dados do Colaborador	
Nome:	ARI DE SOUZA JUNIOR
Organização:	
E-mail:	ajunior@tap.pt
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 53
Contribuição	
<p>TÍTULO II DOS AEROPORTOS DE INTERESSE Art. 53. Convém clarificar o que são Aeroportos de Interesse. A IATA estabelece 3 categorias: nível I – Aeroportos facilitados; nível II – Aeroportos semi coordenados (o Brasil tem Guarulhos como semi coordenado); e nível 3 – Aeroportos totalmente Coordenados (o Brasil não tem nenhum aeroporto nesta categoria). Pela leitura do regulamento compreendemos que aeroportos de Interesse sejam os Facilitados. Observamos também que a proposta ANAC, disponível na justificativa daquela Agência Reguladora, indica que os aeroportos de interesse também deverão seguir o critério de submissão de programações por temporadas de coordenação (favor vide texto abaixo). Proposta que tem sido defendida pela TAP nas reuniões GECOL (onde participam a ANAC, INFRAERO, Concessionários e CGNA), porém no texto da Minuta de Resolução não explícita tal proposta. Portanto recomendamos a inclusão de artigo adicional ao Título II, como segue: As submissões de programações de voos aos aeroportos de interesse deverão ser submetidas de acordo com o mesmo calendário estabelecido para os aeroportos coordenados, e seguirão o mesmo princípio estabelecido pela IATA sob a categoria de aeroportos facilitados. 4.1.3.8. Dos Aeroportos de Interesse 67. A classificação como aeroporto de interesse impõe às as empresas aéreas a obrigação de submeter suas programações de voos aos “aeroportos de interesse” duas vezes por ano, conforme as temporadas de coordenação, o que possibilitará aos aeroportos terem à disposição todas as informações necessárias para planejar sua ocupação de infraestrutura. Em contrapartida os operadores dos aeroportos seriam obrigados a tratar essas submissões observando princípios de transparência, não discriminação e publicidade.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, de fato, ao se comparar o disposto na proposta de Resolução sobre os aeroportos de interesse com as classificações de aeroportos propostos no <i>Worldwide Slots Guidelines</i> da IATA, os mesmos se aproximariam de aeroportos nível 2. Contudo é importante ressaltar que diferentemente do documento da IATA, no caso dos aeroportos de interesse o planejamento da alocação de horários de voos será responsabilidade do próprio operador do aeroporto, e não de um terceiro como sugere o WSG. Por fim, todos os procedimentos que devem ser seguidos pelos operadores dos aeroportos de interesse, bem como empresas e operadores aéreos que lá operem ou pretendam operar, estarão descritos em ato específico da Superintendência competente da ANAC, nos termos dos Art. 55 presente proposta de resolução.</p>	

Contribuição n°	716
Dados do Colaborador	
Nome:	RENATO PIRES DE LACERDA ABREU
Organização:	
E-mail:	renato_pires@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 1°
Contribuição	
<p>Ao longo de toda a minuta que regulamenta a alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados e dispõe sobre os aeroportos de interesse eh designada uma Superintendencia Competente responsável por emissão de Portaria especificando atividades e regras. Pergunta: Esta Superintendencia Competente pertence aos quadros funcionais da ANAC ?</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Superintendência responsável pela emissão de portaria especificando atividades e regras deve ser uma unidade organizacional do regulador - Agência Nacional de Aviação Civil.</p>	

Contribuição n°	717
Dados do Colaborador	
Nome:	RENATO PIRES DE LACERDA ABREU
Organização:	
E-mail:	renato_pires@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>No CAPÍTULO II - DOS PRINCÍPIOS DA COORDENAÇÃO DE SLOTS, Art. 7° eh informado que a declaração de aeroporto coordenado poderá ser feita de ofício pela ANAC ou mediante solicitação: I - das empresas de transporte aéreo que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo; II - do operador do aeroporto; ou III - do responsável pelo controle do espaço aéreo. No Art. 8°, é informado que devem constar na declaração de aeroporto coordenado informações e parâmetros de coordenação, incluindo no item VII - metas de eficiência de regularidade e de pontualidade na utilização das séries de slots no aeroporto, descrevendo ainda que: §1° A definição dos parâmetros de coordenação será feita de forma individualizada para cada aeroporto coordenado. § 2° O parâmetro mencionado no inciso VIII deverá ser fixado em, no mínimo, quatro slots. § 3° O parâmetro mencionado no inciso IX deverá ser fixado em, no mínimo, cinquenta por cento. § 4° O parâmetro mencionado no inciso X deverá ser fixado em, no mínimo, cinco slots. § 5° Os parâmetros para as metas de regularidade e de pontualidade deverão ser fixados em, no mínimo, oitenta por cento e setenta e cinco por cento, respectivamente. § 6° O parâmetro mencionado no inciso XI deverá ser de no máximo sessenta minutos, e sua definição deverá observar a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo. Pergunta: Quem definirá os parâmetros supracitados: a ANAC ou a empresa aérea-operador aeroportuário-DECEA (de quem partiu a solicitação de coordenação) ?</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: “Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</p> <p>(...)</p> <p>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</p> <p>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</p> <p>Sendo slot insumo à realização dos serviços aéreos, recai sobre a ANAC a competência de regulação econômica deste insumo, dispondo sobre o acesso à infraestrutura escassa. Sendo a atividade de coordenação de slots uma composição de conflito ao acesso de infraestrutura aeroportuária, compete à ANAC a execução dessa atividade, que pode, a seu critério, convidar os interessados a aconselha-la no processo, sem que isso vincule as suas decisões.</p> <p>A resposta encontra-se também no Art. 6° “A declaração de aeroporto coordenado será feita por ato da Diretoria da ANAC”.</p>	

Contribuição n°	718
Dados do Colaborador	
Nome:	RENATO PIRES DE LACERDA ABREU
Organização:	
E-mail:	renato_pires@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
<p>Art. 11. O operador do aeroporto deverá dispor de meios para obrigar as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos a cumprirem metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados. Pergunta: Poderá ser criado instrumento contratual pelo operador aeroportuário a ser assinado pelas empresas aéreas que operam ou pretendem operar no aeroporto para este fim, inclusive, incluindo em tal instrumento que a não observância dos parâmetros de coordenação no aeroporto poderá gerar sanções pecuniárias ou procedimentais as empresas aéreas descumpridoras por parte do operador aeroportuário?</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroprotoos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	719
Dados do Colaborador	
Nome:	RENATO PIRES DE LACERDA ABREU
Organização:	
E-mail:	renato_pires@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 30
Contribuição	
CAPÍTULO V - DO PROCESSO DE COORDENAÇÃO E DA ALOCAÇÃO DE SLOTS, Art. 30. A terceira etapa de coordenação envolve o monitoramento das operações, e corresponde ao período compreendido entre o primeiro e o último dia de operações na temporada. Pergunta: Quem fará este monitoramento, o DECEA, O operador aeroportuário ou a ANAC ?	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que esse monitoramento será realizado pela Agência, nos termos da regulação específica.	

Contribuição n°	720
Dados do Colaborador	
Nome:	RENATO PIRES DE LACERDA ABREU
Organização:	
E-mail:	renato_pires@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>Art. 43. Os índices de regularidade e de pontualidade são obtidos para cada série de slots, individualmente. § 1º Considera-se operação pontual, para os fins da presente Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada em um slot encontra-se dentro da tolerância especificada pela declaração de capacidade de aeroporto coordenado em comparação com a base de slots vigentes, conforme artigo 8º inciso XI. § 2º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade. Pergunta: Desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado, não acaba por não penalizar as empresas aéreas, tornando de difícil aplicação as sanções de perda ou realocação dos SLOTS ?</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o desvio que trata o § 2º é o limite para que uma operação continue sendo avaliada como um atraso.</p> <p>Nesse sentido, a aplicação desse dispositivo aumenta o incentivo às empresas a operarem pontualmente, pois limita o desvio em relação aos slots alocados, e tende a ser mais restritivo já que o índice de regularidade é mais exigente que o de pontualidade.</p> <p>Por fim, cabe o esclarecimento que a obtenção dos históricos de slots é um benefício concedido às empresas aéreas pelo cumprimento de metas de desempenho, dessa forma não se caracteriza como sanção a eventualidade de uma empresa não conseguir esse histórico ao não atingir as metas de desempenho.</p>	

Contribuição n°	721
Dados do Colaborador	
Nome:	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO
Organização:	
E-mail:	SNETA@SNETA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>Art. 2º - Alterações (...) III - banco de slots: conjunto de slots disponíveis para alocação às empresas de transporte aéreo e aos operadores aéreos na temporada, após a alocação das séries de slots e das séries de slots de operadores aéreos provenientes do histórico de slots e do histórico de slots de operadores aéreos e suas alterações; Art. 2º - Inserção de definições empresa de transporte aéreo: a pessoa jurídica que tem a concessão ou permissão dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros operador aéreo: a pessoa jurídica que tem a autorização dos serviços de transporte aéreo não-regular ou de serviços aéreos especializados, o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos não-comerciais, o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação e o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação. histórico de slots de operadores aéreos: série de slots dos operadores aéreos na temporada equivalente anterior. série de slots de operadores aéreos: conjunto de slots alocados para operadores aéreos e deduzidos do número de slots totais do aeroporto coordenado, todos os dias, calculado com base no percentual que representa o número de pousos e decolagens de operadores aéreos em relação ao percentual total de pousos e decolagens no aeroporto coordenado; slot de oportunidade: slot destinado à operação de decolagem ou pouso de uma aeronave de um operador aéreo em aeroporto coordenado que, em razão da não utilização de um slot, pode ser atribuído a uma aeronave de operador aéreo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que apesar de a aplicação de série de slots estar diretamente ligada às características de serviços aéreos regulares, que possuem condições de realizar com previsibilidade as suas operações no sentido de maximizar o transporte frente aos insumos, a minuta de resolução não exclui as empresas aéreas prestadores de voos não-regulares, serviços aéreos especializados e taxi aéreo, que prestam um serviço aéreo público não-regular, tampouco o operador aéreo, já que todos estes prestam serviços aéreo nos termos do Art. 177 do CBA. Entretanto, devido à característica de saturação de infraestrutura de um aeroporto coordenado e dos serviços aéreos privados ou públicos cuja característica seja demanda eventual e pontual, realmente não faz sentido que sejam incluídos no rol de elegíveis às séries de slots, mas pode fazer sentido que sejam dispensados da requisição de slots. O tema deve ser abordado por outro ponto de vista.</p> <p>A coordenação passará a trabalhar com três parâmetros:</p> <p>a) Pista: cuja utilização é compartilhada por aeronaves de Serviços Aéreos Públicos de Passageiros, Cargas, Mala postal, especializados e Serviços Aéreos privados.</p> <p>b) Pátio: cuja utilização pode ser compartilhada ou não, sendo o mais comum que haja um pátio para aviação de passageiro próximo ao terminal; pátio de carga ou mala postal junto a um terminal para empresas que exerçam este serviço de forma exclusiva; e um pátio de aviação geral ou hangares;</p> <p>c) Terminal: cujo foco é a operação de passageiros, podendo se subdividir em: embarque doméstico; desembarque doméstico; embarque internacional; desembarque internacional.</p> <p>Portanto, ao ser avaliada a solicitação de uma empresa aérea ou operador aéreo será analisada a modalidade de serviço aéreo e que componente aeroportuário será utilizado, podendo, inclusive, não haver conflitos de interesse dependendo do tipo de saturação aeroportuária que o aeroporto possui. Como exemplo, em um aeroporto em que o pátio da aviação comercial está completamente saturado e a pista não, caso existisse uma solicitação</p>	

de uma empresa aérea regular nos mesmos horários que uma solicitação de um operador aéreo, a solicitação do operador aéreo seria alocada em detrimento da solicitação da empresa aérea regular. Logo, a análise deverá ser feita caso a caso.

Nesse aspecto, a ANAC não entende que esteja limitando o direito dos operadores aéreos (operação não regular) ou de qualquer prestador de Serviços Aéreos, mesmo porque, após alocação das séries de slots, e caso haja disponibilidade de infraestrutura, poderão ser disponibilizados slots para a aviação não regular.

Cabe destacar ainda o grande investimento que o governo federal está realizando para melhorar a capacidade dos aeroportos, minimizando a possibilidade de declaração de um aeroporto como coordenado, bem como a ampliação e restauração de aeroportos voltados a aviação regional, e a possibilidade de exploração de um particular na área da infraestrutura aeroportuária. Com todas essas medidas, espera-se que espaços sejam naturalmente criados. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	722
Dados do Colaborador	
Nome:	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO
Organização:	
E-mail:	SNETA@SNETA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>Art. 8° - Alteração Art. 8° Devem constar na declaração de aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação: I - nome do aeroporto; II - motivo da coordenação; III - período, dias da semana e horários que serão coordenados; IV - modalidades de serviços aéreos e operadores aéreos que devem solicitar slots; V - modalidades de serviços aéreos que são elegíveis para constituição de séries de slots; VI – operadores aéreos que são elegíveis para constituição de séries de slots de operadores aéreos; VII - limitações de operação, relacionadas a aspectos técnicos; VIII - metas de eficiência de regularidade e de pontualidade na utilização das séries de slots no aeroporto; IX - número de slots alocados por dia, por empresa de transporte aéreo, para ser considerada empresa aérea entrante no aeroporto; X - percentual do banco de slots que será distribuído inicialmente aos operadores aéreos no aeroporto; XI - percentual do banco de slots que será distribuído inicialmente às empresas aéreas entrantes no aeroporto; XII - quantidade mínima de slots para ser considerada uma série de slots no aeroporto; XIII - quantidade mínima de slots para ser considerada uma série de slots de operadores aéreos no aeroporto; e XIV - desvio tolerado em relação ao horário de slot alocado para as chegadas e partidas. §1º A definição dos parâmetros de coordenação será feita de forma individualizada para cada aeroporto coordenado. § 2º O parâmetro mencionado no inciso IX deverá ser fixado em, no mínimo, quatro slots. § 3º O parâmetro mencionado no inciso XI deverá ser fixado em, no mínimo, cinquenta por cento. § 4º O parâmetro mencionado no inciso XII deverá ser fixado em, no mínimo, cinco slots. § 5º Os parâmetros para as metas de regularidade e de pontualidade deverão ser fixados em, no mínimo, oitenta por cento e setenta e cinco por cento, respectivamente. § 6º O parâmetro mencionado no inciso XIV deverá ser de no máximo sessenta minutos, e sua definição deverá observar a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que apesar de a aplicação de série de slots estar diretamente ligada às características de serviços aéreos regulares, que possuem condições de realizar com previsibilidade as suas operações no sentido de maximizar o transporte frente aos insumos, a minuta de resolução não exclui as empresas aéreas prestadores de voos não-regulares, serviços aéreos especializados e taxi aéreo, que prestam um serviço aéreo público não-regular, tampouco o operador aéreo, já que todos estes prestam serviços aéreo nos termos do Art. 177 do CBA. Entretanto, devido à característica de saturação de infraestrutura de um aeroporto coordenado e dos serviços aéreos privados ou públicos cuja característica seja demanda eventual e pontual, realmente não faz sentido que sejam incluídos no rol de elegíveis às séries de slots, mas pode fazer sentido que sejam dispensados da requisição de slots. O tema deve ser abordado por outro ponto de vista.</p> <p>A coordenação passará a trabalhar com três parâmetros:</p> <ol style="list-style-type: none"> Pista: cuja utilização é compartilhada por aeronaves de Serviços Aéreos Públicos de Passageiros, Cargas, Mala postal, especializados e Serviços Aéreos privados. Pátio: cuja utilização pode ser compartilhada ou não, sendo o mais comum que haja um pátio para aviação de passageiro próximo ao terminal; pátio de carga ou mala postal junto a um terminal para empresas que exerçam este serviço de forma exclusiva; e um pátio de aviação geral ou hangares; Terminal: cujo foco é a operação de passageiros, podendo se subdividir em: embarque doméstico; desembarque doméstico; embarque internacional; desembarque internacional. 	

Portanto, ao ser avaliada a solicitação de uma empresa aérea ou operador aéreo será analisada a modalidade de serviço aéreo e que componente aeroportuário será utilizado, podendo, inclusive, não haver conflitos de interesse dependendo do tipo de saturação aeroportuária que o aeroporto possui. Como exemplo, em um aeroporto em que o pátio da aviação comercial está completamente saturado e a pista não, caso existisse uma solicitação de uma empresa aérea regular nos mesmos horários que uma solicitação de um operador aéreo, a solicitação do operador aéreo seria alocada em detrimento da solicitação da empresa aérea regular. Logo, a análise deverá ser feita caso a caso.

Nesse aspecto, a ANAC não entende que esteja limitando o direito dos operadores aéreos (operação não regular) ou de qualquer prestador de Serviços Aéreos, mesmo porque, após alocação das séries de slots, e caso haja disponibilidade de infraestrutura, poderão ser disponibilizados slots para a aviação não regular.

Cabe destacar ainda o grande investimento que o governo federal está realizando para melhorar a capacidade dos aeroportos, minimizando a possibilidade de declaração de um aeroporto como coordenado, bem como a ampliação e restauração de aeroportos voltados a aviação regional, e a possibilidade de exploração de um particular na área da infraestrutura aeroportuária. Com todas essas medidas, espera-se que espaços sejam naturalmente criados. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	723
Dados do Colaborador	
Nome:	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO
Organização:	
E-mail:	SNETA@SNETA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 12
Contribuição	
Art. 12 - Inserção Art. 12 (...) (...) II – (...) validação do histórico de slots de operadores aéreos	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que, conforme Art. 8º da minuta proposta, a declaração de aeroporto coordenado constará quais modalidades de serviços aéreos devem solicitar slots e que são elegíveis para constituição de séries de slots. Assim consideramos desnecessário limitar a validação aos operadores aéreos. Contribuição não aceita.	

Contribuição n°	724
Dados do Colaborador	
Nome:	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO
Organização:	
E-mail:	SNETA@SNETA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 14
Contribuição	
<p>Art. 14 - Alteração Art. 14. A primeira etapa de coordenação tem por objetivo definir a base de referência (BDR) que será utilizada para o monitoramento das operações nos aeroportos coordenados, visando à identificação dos históricos de slots e do histórico de slots de operadores aéreos que serão utilizados na próxima temporada equivalente.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que apesar de a aplicação de série de slots estar diretamente ligada às características de serviços aéreos regulares, que possuem condições de realizar com previsibilidade as suas operações no sentido de maximizar o transporte frente aos insumos, a minuta de resolução não exclui as empresas aéreas prestadores de voos não-regulares, serviços aéreos especializados e taxi-aéreo, que prestam um serviço aéreo público não-regular, tampouco o operador aéreo, já que todos estes prestam serviços aéreo nos termos do Art. 177 do CBA. Entretanto, devido à característica de saturação de infraestrutura de um aeroporto coordenado e dos serviços aéreos privados ou públicos cuja característica seja demanda eventual e pontual, realmente não faz sentido que sejam incluídos no rol de elegíveis às séries de slots, mas pode fazer sentido que sejam dispensados da requisição de slots .O tema deve ser abordado por outro ponto de vista.</p> <p>A coordenação passará a trabalhar com três parâmetros:</p> <p>a) Pista: cuja utilização é compartilhada por aeronaves de Serviços Aéreos Públicos de Passageiros, Cargas, Mala postal, especializados e Serviços Aéreos privados.</p> <p>b) Pátio: cuja utilização pode ser compartilhada ou não, sendo o mais comum que haja um pátio para aviação de passageiro próximo ao terminal; pátio de carga ou mala postal junto a um terminal para empresas que exerçam este serviço de forma exclusiva; e um pátio de aviação geral ou hangares;</p> <p>c) Terminal: cujo foco é a operação de passageiros, podendo se subdividir em: embarque doméstico; desembarque doméstico; embarque internacional; desembarque internacional.</p> <p>Portanto, ao ser avaliada a solicitação de uma empresa aérea ou operador aéreo será analisada a modalidade de serviço aéreo e que componente aeroportuário será utilizado, podendo, inclusive, não haver conflitos de interesse dependendo do tipo de saturação aeroportuária que o aeroporto possui. Como exemplo, em um aeroporto em que o pátio da aviação comercial está completamente saturado e a pista não, caso existisse uma solicitação de uma empresa aérea regular nos mesmos horários que uma solicitação de um operador aéreo, a solicitação do operador aéreo seria alocada em detrimento da solicitação da empresa aérea regular. Logo, a análise deverá ser feita caso a caso.</p> <p>Nesse aspecto, a ANAC não entende que esteja limitando o direito dos operadores aéreos (operação não regular) ou de qualquer prestador de Serviços Aéreos, mesmo porque, após alocação das séries de slots, e caso haja disponibilidade de infraestrutura, poderão ser disponibilizados slots para a aviação não regular.</p> <p>Cabe destacar ainda o grande investimento que o governo federal está realizando para melhorar a capacidade dos aeroportos, minimizando a possibilidade de declaração de um aeroporto como coordenado, bem como a ampliação e restauração de aeroportos voltados a aviação regional, e a possibilidade de exploração de um particular na área da infraestrutura aeroportuária. Com todas essas medidas, espera-se que espaços sejam naturalmente criados. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	725
Dados do Colaborador	
Nome:	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO
Organização:	
E-mail:	SNETA@SNETA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 45
Contribuição	
Art. 45 - Alteração Art. 45. A empresa de transporte aéreo pode perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item em questão se faz necessário dada a identificação de condutas de empresas aéreas e operadores aéreos que podem causar perturbações na ordem pública. Nesse sentido todos aqueles que possuem slots alocados em aeroportos coordenados devem cumprir o disposto no regulamento. Contribuição não aceita.	

Contribuição n°	726
Dados do Colaborador	
Nome:	Secretaria de Acompanhamento Econômico
Organização:	
E-mail:	cogtl.seae@fazenda.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>Segue a transcrição do documento que foi anexado à contribuição n° 726:</p> <p>MINISTÉRIO DA FAZENDA Secretaria de Acompanhamento Econômico Coordenação Geral de Transportes e Logística Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias n° 45 COGTL/SEAE/MF Brasília, 01 de março de 2013.</p> <p>Assunto: Audiência Pública n° 2/2013 da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, que trata da proposta de Resolução que regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados – e dispõe sobre os aeroportos de interesse.</p> <p>Referência: Consulta Pública ANAC n° 02, de 01 de fevereiro de 2013. Acesso: Público.</p> <p>1. Introdução</p> <p>1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Audiência Pública n° 2/2013, da ANAC, com a intenção de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor, nos termos de suas atribuições legais, definidas na Lei n° 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Anexo I ao Decreto n° 7.482, de 16 de maio de 2011.</p> <p>2. A Audiência Pública n° 2/2013 trata de proposta de resolução que regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados – e dispõe sobre os aeroportos de interesse.</p> <p>3. Neste contexto, o objetivo deste parecer é apresentar as contribuições desta Secretaria para aperfeiçoamento do documento mencionado. Acesso: Público</p> <p>2. Da Análise</p> <p>4. Inicialmente, avalia-se que, no art. 8°, incisos VIII, IX e X que tem os valores citados nos § 2°, 3° e 4° do mesmo artigo, não foram explicados porque se adotaram determinados parâmetros de cálculo.</p> <p>5. Nesse contexto, sugere-se explicitar o porquê de se ter definido em 4 a quantidade de <i>slots</i> que definem uma empresa entrante. Inclusive, esclarecendo se se trata de uma quantidade mínima ou máxima para que a empresa entrante esteja no aeroporto, ou seja, considerada entrante no aeroporto.</p> <p>6. Além disso, o art. 33 da proposta prevê a possibilidade de duas empresas trocarem <i>slots</i> entre si, mediante aprovação da ANAC. Assim, com o intuito de aperfeiçoar a matéria, sugere-se explicitar que, a exemplo da Resolução n° 2, de 2006 (art. 38°), em vigor, que a troca tenha por finalidade a otimização do uso da infraestrutura.</p> <p>7. A propósito, não está claro o motivo pelo qual as entrantes não poderão trocar <i>slots</i> entre si. Sugere-se avaliar essa possibilidade, ainda que, como mencionado, esteja vinculada à otimização do uso da infraestrutura.</p> <p>8. Outro aspecto a mencionar é que não parece claro o que será feito com os <i>slots</i> perdidos nas situações previstas no art. 45, I a V (perda da outorga pela empresa; prestação de informação errada pela empresa aérea; etc.).</p> <p>9. No referido caso o § 1° do mesmo artigo diz que todos os <i>slots</i> provenientes das regras desse artigo serão transferidos para o banco de <i>slots</i> da temporada, mas não fica claro como e quando estes <i>slots</i> serão destinados à outra empresa e por quanto tempo ficarão sem utilização.</p> <p>10. Ademais, avalia-se que, para a melhor compreensão da matéria, se poderia explicitar o</p>	

significado de alguns conceitos, para evitar dúvidas futuras de interpretação.

Por exemplo, há dúvidas sobre o sentido do conceito de “descaracterização de uma série de *slots*” citados no parágrafo único do art. 26 e no inciso V do art. 45, motivo pelo qual se sugere explicitar o seu significado. Do mesmo modo, sugere-se ainda esclarecer o significado da expressão “rodadas de ajuste”, que constam dos arts. 25 e 27.

11. Por fim, sugere-se explicitar o alcance da Resolução proposta sobre os *slots* de voos internacionais.

3. Considerações finais

12. Ante o exposto, no âmbito de suas competências, a SEAE considera oportuna e adequada a proposta de resolução da ANAC.

13. Entretanto, visando o aperfeiçoamento da proposta, esta Secretaria apresenta as seguintes sugestões:

i. Que sejam explicitados os critérios para adoção dos parâmetros de cálculo dos valores indicados no art. 8º, incisos VIII, IX e X e nos § 2º, 3º e 4º.

Acesso: Público

ii. Que se avalie a possibilidade de permitir que empresas entrantes possam trocar *slots* entre si.

iii. Que a agência possa definir o que será feito com os *slots* perdidos nas situações previstas no art. 45, I a V.

iv. Que se defina com maior clareza os conceitos de “descaracterização de uma série de *slots*” e de “rodadas de ajuste”.

v. Que seja explicitado o alcance da resolução proposta sobre os *slots* de voos internacionais.

À consideração superior.

GRAZIELE ARAUJO MOURA
Assistente

MAURÍCIO ESTELLITA LINS COSTA
Coordenador-Geral de Transportes e Logística

De acordo.

EDUARDO XAVIER
Assessor Especial do Ministro

ANTÔNIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA
Secretário de Acompanhamento Econômico

Resposta da ANAC

A ANAC agrade a contribuição e, com base no documento anexo a essa contribuição, esclarece que:

1. Os valores estabelecidos foram adotados por se tratarem dos parâmetros internacionalmente utilizados pelos coordenadores para identificar empresas entrantes e séries de *slots*, bem como distribuir os *slots* do banco de *slots*;

2. Uma empresa será considerada entrante se forem alocados a ela no máximo cinco *slots* num determinado dia da semana.

3. As empresas podem trocar *slots* desde que em número equivalente e que a troca respeite os limites de capacidade declarados pelo aeroporto. O objetivo de permitir trocas de *slots* vem do reconhecimento por parte da Agência de que se trata de um mecanismo válido para o aumento da eficiência no uso da infraestrutura escassa;

4. Foi acatada a sugestão da possibilidade de troca de *slots* entre empresas entrantes;

5. Quaisquer *slots* que venham a se enquadrar nos casos previstos no Art. 45 (publicado como Art. 44 na Resolução 338) serão revertidos ao banco de *slots* e estarão disponíveis para alocação ainda durante a terceira etapa de coordenação;

6. A alocação de *slots* disponíveis durante a terceira etapa de coordenação será feita no

sistema de *first come, first serve, ou seja, o primeiro que pedir terá prioridade*, seja compondo uma série de slots ou isolados, respeitados os limites da declaração de capacidade do aeroporto, inclusive quanto à avaliação de solicitações de slots que não foram atendidas;

7. Uma série de slots é caracterizada segundo o Art. 2º da resolução, dessa forma se ao devolver um ou mais slots uma empresa aérea termina com uma alocação que não respeita o disposto no referido inciso a série de slots está desconfigurada, sendo que tal pedido não poderia ter sido pedido na alocação inicial – em que séries de slots são distribuídas – configurando-se portanto uma burla temporal no processo de pedido de slots.

8. Rodada de ajuste são as oportunidades de encontro pessoal entre o coordenador e as empresas aéreas e das empresas aéreas entre si, proporcionado pela *Conferência Internacional de slots (SC)* e pela *Conferência Nacional de slots (SCB)* nas quais existe a possibilidade apenas de ajustes que promovam a melhoria da malha das empresas, sem nova concessão de slots.

9. Quanto ao alcance desta proposta de resolução, diferentemente do que foi especificado pela Resolução ANAC nº 02, de 06 de julho de 2006, que limitava o escopo apenas às operações aéreas domésticas regulares, todos os tipos de operações serão considerados: operações aéreas domésticas e internacionais, regulares e não regulares, de passageiros e de carga, inclusive taxi aéreo, serviços aéreos especializados e serviços privados. Em suma, esta norma tem o condão de alcançar todas as operações. É claro que para todos os casos se avaliará a disponibilidade de infraestrutura aeroportuária para cada tipo de operação.

Contribuição n°	727
Dados do Colaborador	
Nome:	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO
Organização:	
E-mail:	SNETA@SNETA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
Art. 46 - Alteração Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a criação de uma obrigação secundária ao descumprimento do disposto na proposta de resolução se faz necessário dada a identificação de condutas de empresas aéreas e operadores aéreos que podem causar perturbações na ordem pública. Nesse sentido todos aqueles que possuem slots alocados devem cumprir o disposto no regulamento. Contribuição não aceita.	

Contribuição n°	728
Dados do Colaborador	
Nome:	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO
Organização:	
E-mail:	SNETA@SNETA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 47
Contribuição	
Art. 47 - Alteração Art. 47. Aplica-se à empresa de transporte aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) por operar deliberadamente em desacordo com as características dos slots alocados na base de slots vigentes.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a criação de uma obrigação secundária ao descumprimento do disposto na proposta de resolução se faz necessário dada a identificação de condutas de empresas aéreas e operadores aéreos que podem causar perturbações na ordem pública. Nesse sentido todos aqueles que possuem slots alocados devem cumprir o disposto no regulamento. Contribuição não aceita.	

Contribuição n°	729
Dados do Colaborador	
Nome:	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO
Organização:	
E-mail:	SNETA@SNETA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 48
Contribuição	
Art. 48 - Alteração Art. 48. Aplica-se à empresa de transporte aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 90.000,00 (noventa mil reais) por realizar operação aérea sem prévia alocação do slot na base de slots vigentes.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a criação de uma obrigação secundária ao descumprimento do disposto na proposta de resolução se faz necessário dada a identificação de condutas de empresas aéreas e operadores aéreos que podem causar perturbações na ordem pública. Nesse sentido todos aqueles que possuem slots alocados devem cumprir o disposto no regulamento. Contribuição não aceita.	

Contribuição n°	730
Dados do Colaborador	
Nome:	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO
Organização:	
E-mail:	SNETA@SNETA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 62
Contribuição	
<p>INSERÇÃO DE ARTIGOS: (FOI SELECIONADO O ÚLTIMO ARTIGO POIS NÃO TEM A OPÇÃO DE INSERÇÃO DE NOVOS ARTIGOS) Art. Preliminarmente à divulgação da lista de histórico de slots, será estabelecida a lista do histórico de slots de operadores aéreos, com alocação subsequente da série de slots de operadores aéreos aos operadores aéreos com base no histórico de slots. Art. Os operadores aéreos deverão solicitar cada slot objeto da série de slots de operadores aéreos com antecedência mínima de 01 (uma) e máxima de 24 (vinte e quatro) horas do horário desejado. Art. Os operadores aéreos que não tenham obtido slot objeto da série de slots de operadores aéreos até uma hora antes do horário pretendido poderão solicitar um slot de oportunidade de decolagem e/ou pouso.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que apesar de a aplicação de série de slots estar diretamente ligada às características de serviços aéreos regulares, que possuem condições de realizar com previsibilidade as suas operações no sentido de maximizar o transporte frente aos insumos, a minuta de resolução não exclui as empresas aéreas prestadoras de voos não-regulares, serviços aéreos especializados e taxi aéreo, que prestam um serviço aéreo público não-regular, tampouco o operador aéreo, já que todos estes prestam serviços aéreo nos termos do Art. 177 do CBA. Entretanto, devido à característica de saturação de infraestrutura de um aeroporto coordenado e dos serviços aéreos privados ou públicos cuja característica seja demanda eventual e pontual, realmente não faz sentido que sejam incluídos no rol de elegíveis às séries de slots, mas pode fazer sentido que sejam dispensados da requisição de slots .O tema deve ser abordado por outro ponto de vista.</p> <p>A coordenação passará a trabalhar com três parâmetros:</p> <p>a) Pista: cuja utilização é compartilhada por aeronaves de Serviços Aéreos Públicos de Passageiros, Cargas, Mala postal, especializados e Serviços Aéreos privados.</p> <p>b) Pátio: cuja utilização pode ser compartilhada ou não, sendo o mais comum que haja um pátio para aviação de passageiro próximo ao terminal; pátio de carga ou mala postal junto a um terminal para empresas que exerçam este serviço de forma exclusiva; e um pátio de aviação geral ou hangares;</p> <p>c) Terminal: cujo foco é a operação de passageiros, podendo se subdividir em: embarque doméstico; desembarque doméstico; embarque internacional; desembarque internacional.</p> <p>Portanto, ao ser avaliada a solicitação de uma empresa aérea ou operador aéreo será analisada a modalidade de serviço aéreo e que componente aeroportuário será utilizado, podendo, inclusive, não haver conflitos de interesse dependendo do tipo de saturação aeroportuária que o aeroporto possui. Como exemplo, em um aeroporto em que o pátio da aviação comercial está completamente saturado e a pista não, caso existisse uma solicitação de uma empresa aérea regular nos mesmos horários que uma solicitação de um operador aéreo, a solicitação do operador aéreo seria alocada em detrimento da solicitação da empresa aérea regular. Logo, a análise deverá ser feita caso a caso.</p> <p>Nesse aspecto, a ANAC não entende que esteja limitando o direito dos operadores aéreos (operação não regular) ou de qualquer prestador de Serviços Aéreos, mesmo porque, após alocação das séries de slots, e caso haja disponibilidade de infraestrutura, poderão ser disponibilizados slots para a aviação não regular.</p> <p>Cabe destacar ainda o grande investimento que o governo federal está realizando para melhorar a capacidade dos aeroportos, minimizando a possibilidade de declaração de um aeroporto como coordenado, bem como a ampliação e restauração de aeroportos voltados a</p>	

aviação regional, e a possibilidade de exploração de um particular na área da infraestrutura aeroportuária. Com todas essas medidas, espera-se que espaços sejam naturalmente criados. Sobre a sugestão de se “solicitar cada slot objeto da série”, há uma impropriedade de conceito, já que slots de série já estão pedidos e confirmados desde o *SRD* por parte da empresa aérea. Assim sendo, não há que se confirmar o que está confirmado e será cobrado a correta utilização por parte do solicitante.

Quanto ao prazo mínimo de solicitação de slot, este será estipulado em portaria da Superintendência Competente, mas o entendimento é de não restringir acesso caso haja infraestrutura disponível desde que seja feita antes da operação.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	731
Dados do Colaborador	
Nome:	Marco Antonio Lopes Porto
Organização:	
E-mail:	marco.porto@aviacaocivil.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>Abono de penalização por atraso em voos que transportem órgãos, tecidos e partes extraídos do corpo de pessoas falecidas para transplante, bem como de equipes de captação composta de profissionais de saúde especialistas, autorizados pelo Ministério da Saúde a realizar a captação e acompanhamento dos órgãos, tecidos e partes do corpo de pessoas falecidas</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme disposto no Art. 33, II, da resolução, operações de transporte aeromédico ou de órgãos vitais para transplante humano independem da alocação de slots. Assim sendo, além de não ser necessária a alocação de slot para um voo engajado no transporte de órgãos, o voo que tinha um slot alocado não estará sujeito a penalidade por mal cumprimento, ou penação em regularidade ou pontualidade.</p>	

Contribuição n°	732
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>Alterar incisos XIV e XVIII, conforme abaixo: XIV - parâmetros de coordenação (parâmetros): expressão, em termos operacionais, de toda a capacidade declarada de atribuição de slots em um aeroporto durante cada período de coordenação, que leva em conta todos os fatores técnicos, operacionais, ambientais e, principalmente, de transporte aéreo que privilegie um maior fluxo de pessoas, que afetam o desempenho da infraestrutura aeroportuária e seus vários subsistemas; (</p> <p>JUSTIFICATIVA: os parâmetros de coordenação, além dos aspectos técnicos, operacionais e ambientais, deve levar em consideração, principalmente, o favorecimento do fluxo de pessoas, o que só ocorrerá com a aprovação de rotas com maiores demandas, maiores aeronaves, maior número de assentos, etc) XVIII - temporadas: períodos de coordenação, alocação e operação dos slots, definidos em duas temporadas por ano, verão e inverno (referente às estações no hemisfério norte). Os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades. A temporada, individualizada e para fins do processo de coordenação, equivale a um único verão ou inverno (referente às estações no hemisfério norte). Temporadas equivalentes se referem a duas temporadas de verão consecutivas ou duas temporadas de inverno consecutivas. Temporadas subsequentes se referem à continuação de diferentes temporadas, sejam verão e inverno do mesmo ano, ou inverno de um ano e verão do próximo; (</p> <p>JUSTIFICATIVA: Melhor esclarecer que o termo temporada (não utilizado no plural será de uma única estação, para fins do processo de submissão inicial e alocação inicial previsto no Capítulo V)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o acesso aos slots em aeroportos coordenados deve ser condicionado apenas à adequação da infraestrutura aeroportuária disponível, conforme disposto nos Arts. 8°, XIX, e 48, Parágrafo Primeiro, da Lei 11.182/05:</p> <p><i>Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i></p> <p><i>Art. 48. (VETADO)</i></p> <p><i>§ 1° Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC.</i></p> <p>Dessa forma, deve ser incentivado e reconhecido a prioridade de precedência ao slot as operações cuja operação tenha sido efetuada de forma adequada, e não aquelas que proporcionam uma melhor regulação econômica mas uma instabilidade ao mercado e aos operadores. Vide que o Plano Nacional de Aviação Civil traz a seguinte diretriz:</p> <p><i>Assegurar regulação econômica clara e bem definida, que propicie a estabilidade aos investidores públicos e privados, visando ao aumento dos investimentos e a ampliação da oferta de serviços de transporte aéreo.</i></p> <p>Assim sendo, deixamos claro que não deve ser desincentivada a operação de qualquer prestador de Serviço Aéreo no aeródromo, e que o aeroporto deve buscar formas de atender o nicho de mercado de maior rentabilidade, expandindo a infraestrutura de forma a atender toda</p>	

a demanda.

Com relação à sugestão de alteração do inciso XVIII a ANAC não visualiza o problema apresentado e considera a definição apresentada bastante clara.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	733
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 3°
Contribuição	
<p>Alterar inciso IV e incluir inciso V, conforme abaixo: IV - monitorar as operações aéreas nos aeroportos coordenados e o atendimento das regras previstas por esta Resolução. (JUSTIFICATIVA: Melhor esclarecer que o monitoramento também deve prever o acompanhamento dos índices e metas durante e temporada e não na apenas na validação do histórico de slots para a temporada seguinte) V - preferir, nos aeroporto habilitados ao tráfego internacional de aeronaves, voos internacionais em relação aos voos domésticos, e aviões de maior categoria em relação aos de menor categoria, nos termos do §8º do artigo 3.5 da Política Nacional da Aviação Civil. (JUSTIFICATIVA: o processo para determinar um aeroporto como habilitado ao tráfego internacional já deve levar em consideração a vocação da localidade para ser uma porta de entrada e saída do país, de tal modo que os aeroportos internacionais não podem deixar de ter novos voos internacionais, em razão de um histórico de slot de um voo doméstico.)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a análise do acesso a slots em aeroportos coordenados deve ser condicionada apenas à capacidade de infraestrutura, não cabendo qualquer vinculação com o interesse econômico do operador do aeroporto, conforme a legislação vigente:</p> <p>Art. 37 da Lei 7.565/86: <i>Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.</i></p> <p>Art. 8 da Lei 11182/2005: <i>Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i> (...) <i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i></p> <p>Por outro lado, nos causa preocupação a visão do aeroporto acerca avaliação do mercado da aviação, já que no Brasil os voos internacionais são suportados pelos domésticos e vice-versa, e a carga que chega em voos cargueiros podem ser distribuídas nos porões dos passageiros, E a simbiose do mercado é algo que deve ser incentivada e proporcionada com a correta dimensão da infraestrutura, regras claras que exijam o bom uso da infraestrutura e estabilidade regulatória. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	734
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 7°
Contribuição	
<p>Alterar redação do caput, conforme abaixo: Art. 7° A declaração de aeroporto coordenado poderá ser feita, por meio de decisão fundamentada da ANAC, seja de ofício ou mediante solicitação: (</p> <p>JUSTIFICATIVA: Melhor esclarecer que a declaração de aeroporto coordenado deve ser feita sempre por meio de decisão fundamentada da ANAC e não ocorrerá automaticamente pelo simples pedidos dos interessados, dependendo sempre de fundamentação e aprovação pela ANAC)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a declaração de aeroporto coordenado é um ato administrativo da Agência de Aviação Civil, que por definição deve ser motivado e fundamentado, não existindo a necessidade da alteração sugerida. Mesmo porque, a declaração de aeroporto como coordenado nunca será realizada automaticamente pelo simples pedidos dos interessados. Para todo e qualquer caso, a ANAC avaliará as solicitações e tomará a decisão de forma fundamentada. Conforme preconiza o art. 6° da minuta Resolução.</p> <p>Portanto, sempre existirá um ato administrativo da Diretoria da ANAC declarando o aeroporto como coordenado. Para que tal necessidade seja inequívoca, foi alterado o Art. 7° da resolução ANAC 338/2014.</p> <p>Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	735
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>Alterar a redação dos incisos IV e V, bem como dos parágrafos 1º, 5º e 6º, conforme abaixo: IV – que todas modalidades de serviços aéreos podem solicitar slots, com exceção das indicadas no artigo 34; V – que todas as modalidades de serviços aéreos são elegíveis para constituição de séries de Slots, com exceção das indicadas no artigo 34; (JUSTIFICATIVA: ter claro que todas as modalidades de serviços aéreos podem solicitar slot e já listar quais são as exceções – aqueles que independem de slot - a fim de termos uma regra objetiva). §1º A definição dos parâmetros de coordenação será feita de forma individualizada para cada aeroporto coordenado mediante proposta fundamentada do operador do aeroporto para a ANAC. (JUSTIFICATIVA: Melhor esclarecer que a declaração de aeroporto coordenado, quando não realizada de ofício, não ocorrerá automaticamente pelo simples pedidos dos interessados, mas sim por pedido fundamental e aprovação pela ANAC) § 5º Os parâmetros para as metas de regularidade e de pontualidade deverão ser fixados em, no mínimo, oitenta por cento cada. § 6º O parâmetro mencionado no inciso XI deverá ser de no máximo trinta minutos (até 15 minutos de antecipação e até 15 minutos de atraso), e sua definição deverá observar a natureza do voo, conforme abaixo: - Internacional - 30 minutos (até 15 minutos de antecipação e até 15 minutos de atraso); - Nacional- 25 minutos (10 minutos na antecipação e 15 minutos de atraso); e - Regional - 10 minutos (total somando-se antecipação e atraso). (JUSTIFICATIVA: Referências internacionais, além de ter parâmetros por origens e distâncias dos voos em tempos que sejam direcionadores para a eficiência e já são atualmente atingíveis, visando uma não dilação injustificada).</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que em relação ao Art. 8º da minuta de resolução, os dispositivos visam estabelecer obrigações e direitos às empresas aéreas, especificando quais as modalidades de serviços devem solicitar slots e dessas, quais as modalidades de serviços são elegíveis para históricos de slots, fazendo essa distinção de acordo com cada aeroporto especificamente. As implicações desses dispositivos são: a) uma determinada modalidade de serviço deve solicitar slots para operar em um aeroporto coordenado e a correta utilização dos mesmos pode dar à empresa o benefício da obtenção do histórico de slots; b) uma determinada modalidade de serviço deve solicitar slots para operar em um aeroporto coordenado, mas ainda que opere adequadamente não haverá avaliação quanto à obtenção de histórico de slots; e c) uma determinada modalidade de serviço não precisa de um slot para operar num aeroporto coordenado. Quanto à sugestão do §1º, a Lei 11.182/05 estabelece no seu Art. 8º que: “Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe: (...) XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;” Sendo a atividade de coordenação de slots uma composição de conflito ao acesso de infraestrutura aeroportuária, compete à ANAC a execução dessa atividade, que pode, a seu</p>	

critério, convidar os interessados a aconselha-la no processo, sem que isso esteja necessariamente expresso no regulamento ou que vincule as suas decisões.

Por fim, em relação às sugestões apresentadas para os parágrafos 5º e 6º, cabe esclarecer que para cada aeroporto declarado coordenado, à meta de pontualidade será realizado estudo técnico específico por parte da ANAC, de forma a estabelecer o melhor valor do parâmetro a fim de se atingir o objetivo pretendido pelo ente regulador. Quanto ao desvio máximo, ficou previamente estabelecido podendo ser majorado. Quanto a este critério, entretanto, deve-se levar em conta a variedade de elementos que influenciam uma operação aérea, parâmetros muito exíguos podem dificultar a identificação daquelas operações intencionalmente atrasadas ou antecipadas, ou poder-se ia gerar alta instabilidade regulatória.

Contribuições não aceitas.

Contribuição n°	736
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 9°
Contribuição	
<p>Alterar redação do caput, conforme abaixo: Art. 9º O operador do aeroporto, em coordenação com o órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, é responsável pela análise e definição da capacidade do aeroporto coordenado, conforme regulamentação específica e/ou contratos de concessão, conforme o caso, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no calendário de atividades. (JUSTIFICATIVA: ter claro que os índices dos contratos de concessão de aeroportos precisam ser levados em consideração).</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC esclarece que o Anexo 10 do Contrato de Concessão - que estabelece as capacidades asseguradas de pista para os aeroportos concedidos - objetivam garantir ao concessionário a previsibilidade na operação e nos investimentos aeroportuários. Estes índices não obrigam o DECEA/CGNA a declarar a citada capacidade de pista caso o Administrador Aeroportuário não ofereça contrapartida em criar condições para a devida declaração de capacidade do anexo 10. Portanto, cabe ao DECEA/CGNA, amparado na legislação específica, e não no contrato de concessão, definir a capacidade de pista dos aeroportos concedidos.</p> <p>O fim do Art. 9º é obrigar o aeroporto a declarar a capacidade que possui e não garantir ao concessionário as capacidades de pistas estabelecidas no contrato. Foi adicionada à Resolução o Art. 10 que exige a declaração de capacidade do sistema de pistas pelo DECEA. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	737
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
<p>Alterar a redação do caput, conforme abaixo: Art. 11. O operador do aeroporto deverá dispor de meios legais, a serem estabelecidos em regulamentação específica da ANAC, para obrigar as empresas de transporte aéreo, os operadores aéreos e as empresas de ESATAS (Empresa de Serviço Auxiliar de Transporte Aéreo) a cumprirem metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados. Após a publicação da regulamentação específica que trata este artigo, os operadores do aeroporto terão o prazo de 6 (seis) meses para implementar as metas e indicadores de níveis de serviço, observando, para cada aeroporto, os eventuais contratos de concessão que estiverem vigorando. (JUSTIFICATIVA: ter claro que atualmente não há base legal que permita ao operador de aeroporto obrigar as Cias. Aéreas e as ESATAS a cumprir com os índices que o operador do aeroporto entende que devem ser cumpridos. Importante ainda termos claro que o operador do aeroporto não tem como cumprir com os seus índices previstos em legislação e/ou contrato de concessão sem que as companhias aéreas e as ESATAS que as apoiam tenham uma operação eficiente.)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 da minuta inicial não necessariamente refletia esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroprotoos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 da minuta que foi a consulta pública por esta norma não versar sobre níveis de serviço conforme sugerido em diversas contribuições. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	738
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 18
Contribuição	
<p>Alterar a redação do caput, conforme abaixo: Art. 18. Em caso de discordância quanto ao resultado da lista de histórico de slots (SHL), as empresas de transporte aéreo e/ou os operadores aeroportuários poderão requerer reconsideração no prazo estabelecido no calendário de atividades. (JUSTIFICATIVA: também permitir ao operador de aeroporto se manifestar sobre o histórico de slot que é realizado na infraestrutura aeroportuária e que afeta a sua eficiência, notadamente para ajudar a ANAC a ter mais dados e fatos para tomar a sua decisão).</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as informações do desempenho das empresas na operação dos slots de uma dada temporada são obtidas pela ANAC através dos procedimentos descritos na IAC 1502 e IAC 1504, que já preveem uma validação com os dados do operador do aeroporto e com o órgão responsável pelo controle do espaço aéreo. Quando divulgada pelo coordenador, a lista de histórico de slots é de interesse da empresa aérea, cabendo a ela a contestação em caso de discordância.</p> <p>Portanto, o histórico de slots será obtido pela ANAC utilizando-se, conforme IAC 1502 e IAC 1504, os dados oficiais das operações aéreas no Brasil. Esses dados relativos às operações aéreas serão apenas os dados de entrada nesse processo, e serão controlados e validados, conforme normativo específico.</p> <p>Em todo caso, entendemos legítimo o aeroporto requerer retificação das causas imputadas aos aeroportos pela empresa da causa de atraso e cancelamento, mas tal ação deve ser fruto da discussão das revisões da IAC 1502 e 1504, apesar de o aeroporto não ter em tempo algum se manifestado interessado que não por esta contribuição em colaborar com tal validação.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	739
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 22
Contribuição	
<p>Inclusão de incisos, conforme abaixo: Art. 22. A alocação inicial (SAL) de slots para cada temporada observará a seguinte ordem de prioridade: Aeroportos Internacionais I - histórico de slots dos voos internacionais; II - alteração do histórico de slots dos voos internacionais; e III - novas solicitações de slots internacionais (banco de slots e histórico de slots de voos domésticos) com prioridade sobre os voos domésticos. Caso a submissão inicial para alocação de slots para voos internacionais gere a necessidade de redução dos slots para voos nacionais, serão aplicadas as regras de prioridade complementares estabelecidas em Portaria da Superintendência competente, segundo critérios objetivos e fundamentados e de acordo com as regras desta Resolução, observados os princípios estabelecidos no artigo 3º. Aeroportos Nacionais e Regionais I - histórico de slots; II - alteração do histórico de slots; e III - novas solicitações de slots (banco de slots). (</p> <p>JUSTIFICATIVA: O processo de coordenação previsto no artigo 12 já estabelece que primeiro devem ser tratados os voos internacionais e depois os nacionais. Além disso, o processo para determinar um aeroporto como habilitado ao tráfego internacional já deve levar em consideração a vocação da localidade para ser uma porta de entrada e saída do país, de tal modo que os aeroportos internacionais não podem deixar de ter novos voos internacionais, em razão de um histórico de slot de um voo doméstico. Com isso, a existência de requisitos próprios para a ordem de prioridade e preferência entre operações em Aeroporto Internacionais e Aeroportos Regionais.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o acesso ao slots em aeroportos coordenados deve ser condicionado apenas à adequação da infraestrutura aeroportuária disponível, conforme disposto nos Arts. 8º, XIX, e 48, Parágrafo Primeiro, da Lei 11.182/05:</p> <p>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:(...)”</p> <p>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;”</p> <p>Art. 48. (VETADO) § 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”</p> <p>Não existe no Art. 12 da minuta de resolução qualquer distinção da natureza do serviço (doméstico ou internacional), e observando o disposto no Art. 48, §1º, da Lei 11.182/05 percebe-se que a alocação de um voo aéreo doméstico poderá ser restrita apenas no caso de indisponibilidade de infraestrutura aeroportuária e regras de prestação de serviço aéreo adequado expedidas pela ANAC.</p> <p>Dessa forma, deve ser incentivado e reconhecido a prioridade de precedência ao slot as operações cuja operação tenha sido efetuada de forma adequada, e não aquelas que proporcionam uma melhor regulação econômica mas uma instabilidade ao mercado e aos operadores. Vide que o Plano Nacional de Aviação Civil traz a seguinte diretriz:</p> <p><i>Assegurar regulação econômica clara e bem definida, que propicie a estabilidade aos investidores públicos e privados, visando ao aumento dos investimentos e a ampliação da oferta de serviços de transporte aéreo.</i></p> <p>Assim sendo, deixamos claro que não deve ser desincentivado a operação de qualquer prestador de Serviço Aéreo no aeródromo, e que o aeroporto deve buscar formas de atender o nicho de mercado de maior rentabilidade expandindo a infraestrutura de forma a atender toda</p>	

a demanda. Outro ponto de consideração é a instabilidade regulatória com tal contribuição. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	740
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>Alteração na redação do parágrafo 3º, conforme abaixo: § 3º Durante a alocação de novas solicitações de slots (banco de slots), caso o número de solicitações de séries de slots exceda toda a quantidade de slots disponíveis do banco de slots, a alocação de slots para uma empresa será proporcional ao seu índice de eficiência operacional, conforme descrito no Artigo 42º, para temporada equivalente anterior. Às empresas aéreas a iniciar a sua operação no Brasil, será atribuído o valor de eficiência operacional médio do mercado nacional para a temporada equivalente anterior.</p> <p>JUSTIFICATIVA: ter claro que a regra para slots disponíveis deve preferir novos entrantes e, portanto, não podem ter dados anteriores de participação no mercado com um dos requisitos para a prioridade, pois do contrario o que se estaria seria a criação de mais uma barreira de entrada).</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que em virtude das contribuições recebidas sobre o tema, o critério para a determinação do Coeficiente de Distribuição foi alterado, mas não para o sugerido nesta contribuição.</p> <p>Quanto ao critério de desempate (Art. 23) a ser adotado para empresas que não tenham operação no Brasil, entendemos que para aeroportos plenamente saturados a empresa deva entrar no mercado nacional para atingir um índice estipulado e então ter acesso a slots em aeroportos com infraestrutura escassa, ou aceitar horários menos nobres – caso haja – e melhorar sua operação com o tempo, mas nada substitui a ação do aeroporto em expandir sua infraestrutura de forma a suportar a demanda.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	741
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 26
Contribuição	
<p>Alteração na redação do caput, conforme abaixo: Art. 26. Após o processamento de todas as mensagens na alocação inicial (SAL), as empresas de transporte aéreo deverão proceder à devolução de slots que não serão operados na temporada até a data limite definida no calendário de atividades. Parágrafo único. Caso a devolução de slots descaracterize a série de slots, poderá ser determinada a perda de todos os slots da série. (JUSTIFICATIVA: a devolução de quem não irá operar o slot deve ser um dever e não uma possibilidade).</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que foi aceita.</p>	

Contribuição n°	742
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 31
Contribuição	
<p>Alteração da redação do caput, conforme abaixo: Art. 31. O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, sendo um ato administrativo de natureza precária, pessoal e intransferível. (</p> <p>JUSTIFICATIVA: ter claro que a alocação de slot é um ato administrativo da ANAC (autorização administrativa de natureza precária), nos termos do art. 8º inciso XIX da Lei 11.182/2005 e da boa doutrina e jurisprudência administrativista).</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece sua contribuição e entende que a adição do texto proposto é redundante, posto que a jurisprudência administrativa já prevê as condições do ato administrativo. Ademais, já está previsto na norma a precariedade do slot, pois tem data de termino e, considerado o disposto no Art. 45, pode ser cancelado caso o serviço não seja adequadamente iniciado. O caráter pessoal e intransferível do slot também está caracterizado pela norma, mas é permitido a troca entre diferentes empresas e a cessão do direito de uso às empresas do mesmo grupo econômico (este último adicionado à norma após a audiência pública).</p> <p>Assim, as naturezas do slot são previstas na norma que, inclusive, versa sobre em quais condições o slot perde sua validade, é cambiável ou é transferível, evitando-se assim, arbitrariedades.</p> <p>Contribuição não aceita</p>	

Contribuição n°	743
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 33
Contribuição	
<p>Alterar a redação do caput e parágrafo 1º, conforme abaixo: Art. 33. Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, que avaliará as características de cada operação, a capacidade declarada para o aeroporto e, como pré-requisitos, que tais trocas devem, necessariamente, ser entre slots das mesmas características de capacidade, rota, frequência e fluxo de pessoas, conforme definido nos parâmetros de coordenação. § 1º A troca de slots entre diferentes empresas poderá ser anulada caso uma delas deixe de operar o slot na temporada depois de efetuada a troca. (</p> <p>JUSTIFICATIVA: ter claro que após a troca a obrigação de cumprir com o que lhe foi autorizado deve ser durante toda a temporada em que aquela autorização administrativa está válida).</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os requisitos observados quando da alocação de um slot em um aeroporto coordenado não pode levar em consideração a rota que se pretende operar, e sim a natureza do serviço (doméstico ou internacional, de passageiros ou de carga) e o tipo e quantidade de infraestrutura aeroportuária demandada pela operação. Assim, quando da avaliação de uma troca de slots entre empresas, os itens de dia da operação, número de passageiros (quando for o caso), tipo de equipamento, tipo de operação (pouso ou decolagem) e demais requisitos aplicáveis serão levados em consideração mas estão todos inseridos na verificação da “capacidade declarada para o aeroporto”, e que a rota que se pretende operar não faz parte desse conjunto pois entendemos que vai de encontro ao parágrafo primeiro do Art. 48 da Lei 11.182/2005.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	744
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 36
Contribuição	
<p>Alterar redação do caput, conforme abaixo: Art. 36. Em caso de redução de capacidade em aeroporto coordenado que impossibilite a alocação de todos os históricos de slots solicitados, serão aplicadas as regras de prioridade complementares estabelecidas em Portaria da Superintendência competente, segundo critérios objetivos e fundamentados e de acordo com as regras desta Resolução, observados os princípios estabelecidos no artigo 3º e os critérios de prioridade já estabelecidos nos artigos 22 a 24 desta Resolução. (JUSTIFICATIVA: ter claro que já critério de prioridade e, inclusive critérios subsidiários de prioridade que podem ser utilizado para o desempate no caso se falta de slot, de tal modo que a nova Portaria deve ser complemente, notadamente para evitar conflito com esta Resolução.)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os princípios estabelecidos no Art. 3º devem orientar todo o processo de alocação de slots, e o objetivo do Art. 36 (Publicado como Art. 35) é estabelecer como serão tratadas as alocações de slots justamente nos casos onde não for possível aplicar os critérios descritos nos artigos 22 a 24 (Publicados 21 a 23). Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	745
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 37
Contribuição	
<p>Alterar a redação do caput, conforme abaixo: Art. 37. A empresa de transporte aéreo terá preferência no histórico de slots para a temporada caso tenha atingido as metas de eficiência de regularidade e de pontualidade da série de slots da temporada equivalente anterior, conjuntamente, ressalvada a hipótese prevista no caput do artigo anterior, observadas as regras dos artigos 22 a 24 e o interesse público. (</p> <p>JUSTIFICATIVA: se o histórico de slot não integra o patrimônio da empresa, como menciona o artigo 31 acima, então não há que se falar em garantia, e sim em preferência, observadas as regras de prioridade e o interesse público.)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, nos termos do artigo 31, o slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>A garantia está na precedência da alocação dos slots, assim consideramos adequado utilizar o termo “precedência” à “preferência”.</p> <p>Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	746
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>Alterar redação dos parágrafos 2º e 3º, conforme abaixo: §2 Operações realizadas com desvio maior do que os parâmetros de coordenação serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade. (JUSTIFICATIVA: ter a penalidade vinculada a outro índice que não os parâmetros de coordenados é fraudar a cumprimento de tais parâmetros pela sua alteração para índice mais facilitado, de modo a transformar tais parâmetros em norma imperfeita, ou seja, que não tem sanção.) § 3º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, em situações de emergência, caso fortuito ou força maior, ou interesse público. (JUSTIFICATIVA: já ter estabelecidos os critérios de abono, a fim de não ser uma subjetividade passível de ferir os princípios previstos no artigo 3º desta resolução)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o disposto no § 2º do artigo 43 (Publicado como 42) tem como objetivo incentivar uma empresa a limitar o atraso na partida de um voo, evitando que ela adote a conduta de alternar entre atrasos e cancelamentos de modo a atingir as metas de desempenho que poderão levar à obtenção do histórico de slots. Caso a sugestão fosse aceita, não haveria punição por pontualidade pois a empresa seria pontual ou punida por regularidade, o que não faz sentido.</p> <p>Em relação ao § 3º do mesmo artigo, os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	747
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 44
Contribuição	
<p>Incluir incisos V e VI, conforme abaixo: V - Descumprimento da Declaração de Capacidade ou dos parâmetros de coordenação do aeroporto. VI - Por interesse econômico e operacional do operador aeroportuário. (JUSTIFICATIVA: já claro que o não cumprimento dos parâmetros de coordenação, além de gerar prejuízos aos usuários dos serviços público de transporte aérea, também gera prejuízos aos operadores que aeroportos que, com isso, não podem gerar os recursos e estímulos necessários para continuar a investir na infraestrutura aeroportuário, em benefício de todo o sistema.)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e ressalta que é responsabilidade do aeroporto a disponibilização da capacidade declarada, não sendo aplicável a não obtenção de histórico de slots quando o mesmo não a disponibiliza. O artigo também já dispõe sobre quais parâmetros de coordenação serão avaliados para fins de identificação de histórico de slots. Por outro lado, não serão aprovados slots sem que haja a devida capacidade. Assim sendo, voos em desacordo com o slot reservado receberão punição, mas sem que perca a precedência de slots.</p> <p>Quanto à contribuição sobre perda de históricos em virtude de preferências comerciais do operador do aeroporto, cumpre ressaltar que a infraestrutura aeroportuária por ele administrada é pública e, portanto, o direcionamento do seu uso só pode ser feito pelo estabelecimento de políticas públicas, que são de competência exclusiva do Governo Federal. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	748
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 49
Contribuição	
<p>Alterar redação do caput, conforme abaixo: Art. 49. Aplica-se ao operador aeroportuário a pena de multa no valor de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais) por descumprimento do disposto no artigo 11, mediante comprovação da sua exclusiva responsabilidade. (JUSTIFICATIVA: ter claro que os operadores de aeroportos não podem ser penalizados por eventos que não deram causa)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	749
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 59
Contribuição	
<p>Alterar redação do caput, conforme abaixo: Art. 59. Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, aplica-se ao operador do aeroporto a pena de multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) pelo descumprimento das obrigações elencadas no presente Título, mediante comprovação da sua exclusiva responsabilidade. (JUSTIFICATIVA: ter claro que os operadores de aeroportos não podem ser penalizados por eventos que não deram causa)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o processo sancionatório desta agência cumpre os princípios da administração pública e salvaguarda os direitos de ampla defesa e contraditório. Assim, entendemos que esta salvaguarda está prevista em resolução específica da ANAC que dispõe sobre processo sancionatório. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	750
Dados do Colaborador	
Nome:	Ana Maria de Castro Rovai
Organização:	
E-mail:	ana.rovai@gru.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 60
Contribuição	
<p>Alterar a redação do caput, conforme abaixo: Art. 60. Os slots alocados às empresas de transporte aéreo e aos operadores aéreos não os desobrigam de cumprir com os demais regulamentos da ANAC ou de outros órgãos, bem como normas do operador do aeroporto.</p> <p>(JUSTIFICATIVA: ter claro que as Cias Aéreas e empresas de ESATAS devem respeitar as normas de segurança do aeroporto.)</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece sua contribuição e entende que a existência do termo “outros órgãos” é suficiente para, caso haja, englobar as regras dos operadores de aeródromo. Ainda assim, mesmo não havendo normas do operador do aeroporto mas, como explicitado na justificativa, acordos entre as ESATAS ou Cias Aéreas e o administrador aeroportuário, caso os acordos sejam caracterizados como contratos privados, estes serão sujeitos a regime jurídico próprio e não são regulados ou garantidos pela ANAC.</p>	

Contribuição n°	751
Dados do Colaborador	
Nome:	Victor Kaneo Mizusaki
Organização:	
E-mail:	victor.mizusaki@ubs.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 41
Contribuição	
<p>1) Em quais situações o índice de pontualidade poderá sofrer correções (exemplo: aeroporto fechado por conta da chuva)? 2) Na definição de empresa aérea entrante, qual seria a participação de mercado máxima para que uma companhia aérea tenha esta classificação? 3) As definições abrangem uma companhia aérea ou o todo o grupo econômico?</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece as contribuições e esclarece que os normativos que regulam o envio das informações, bem como os casos excludentes de responsabilidade pelo cumprimento dos slots alocados, são as IACs 1502 e 1504.</p> <p>A definição de empresa entrante e seu quantitativo para caracterização como tal está disposta no Art. 2.</p> <p>A ANAC agradece esta observação e reconhece que a definição e inserção de Grupo Econômico na regra de slots é fato de relevante importância. O reconhecimento de Grupo Econômico vem ao encontro de uma tendência de mercado na qual as empresas tendem a se unir em grupos para se tornarem mais competitivas e complementares no serviço, com ganho de escala nos ativos e na exploração de mercado de forma a maximizar lucros e diminuir custos, garantindo a posição no mercado.</p> <p>Essa união em grupos através de fusões e aquisições além de reduzir o custo operacional das empresas aéreas e aumentar a sua eficiência operacional, também traz benefícios relativos aos slots alocados em aeroportos saturados, a minuta de resolução publicada na Audiência Pública nº 02/2013 não coíbe a transferência dos slots em caso de aquisição, bem como a troca de slot de uma empresa para com outra, desde que respeitada a capacidade aeroportuária instalada.</p> <p>No entanto, em que pese o benefício das fusões e aquisições para as empresas aéreas, também poderia existir um prejuízo para o nível de concorrência existente no mercado. Ora, como objetivo precípua a norma busca a maximização do uso eficiente da infraestrutura aeroportuária, mas também busca aumentar a competição no mercado, quando garantimos às empresas aéreas entrantes o benefício na priorização da alocação do banco de slots.</p> <p>É entendimento desta área técnica que, durante a alocação dos slots, serão consideradas as associações entre as empresas aéreas na contabilização do número de slots do dia para ser considerada uma empresa aérea entrante. Portanto, caso uma empresa aérea pertença ao mesmo Grupo Econômico de outra empresa que também já opera ou tenha a intenção de operar em um determinado aeroporto o número de slots serão contabilizados conjuntamente, para fins de avaliar a condição de uma empresa aérea ser considerada atuante ou entrante, conforme artigo 2º. Portanto, com o objetivo de incluir o aspecto do Grupo Econômico a Resolução foi publicada com tal definição.</p> <p>O objetivo do reconhecimento do Grupo Econômico foi de evitar que uma empresa aérea, isoladamente, fosse considerada uma empresa aérea entrante e tivesse o benefício na alocação inicial de slots, sendo que existe outra empresa aérea já atuante no aeroporto e que pertence ao mesmo Grupo Econômico. Essa proposta tem como objetivo criar uma regra de acesso ao aeroporto que proporcione o aumento da concorrência no setor.</p> <p>Além disso, devido às alterações propostas acima, não existe motivo de coibir a cessão ou troca de slots entre empresas aéreas do mesmo Grupo Econômico, desde que respeitada a capacidade do aeroporto coordenado, já que nenhuma das empresas terá prioridade na alocação inicial, por não serem consideradas empresa aéreas entrantes. Entretanto, cumpre destacar que as empresas continuarão a ser tratadas como empresas diferentes, e não como um único grupo, mas empresas com benefícios exclusivos na operação. Portanto, a Resolução foi publicada com alteração principalmente nos art. 2º e 31 para incorporar a questão do Grupo Econômico.</p> <p>Contribuição Parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	752
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>Texto sugerido: Art. 8º Devem constar na declaração do aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação: ... §3º O parâmetro mencionado no inciso IX deverá ser fixado em cinquenta por cento. ... § 5º Os parâmetros para as metas de regularidade deverão ser fixados em oitenta por cento e setenta cinco por cento, respectivamente. § 6º O parâmetro mencionado no inciso XI deverá ser de no máximo cento e vinte minutos, e sua definição deverá observar a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo. § 7º O parâmetro mencionado no inciso XI será de vinte e quatro horas para as empresas exclusivamente cargueiras.</p> <p>Justificativa: Na Declaração de aeroporto coordenado, caso sejam definidos parâmetros de coordenação mínimos, de forma individualizada por aeroporto, de acordo com o Art.8º, §3º e § 5º, gera insegurança jurídica e dificulta a previsibilidade mercadológica, por deixar aberta a possibilidade de ocorrer a elevação desses parâmetros. Quanto à pontualidade a nossa proposta é retirar de toda a resolução como parâmetro de classificação, tendo em vista que esse quesito não é utilizado internacionalmente. No § 6º que estabelece em, no máximo sessenta minutos (parâmetro indicado - inciso XI), para o desvio tolerado em relação ao horário de slot alocado para as chegadas e partidas, devendo a sua definição considerar a categoria da aeronave ou o tempo de duração de voo. No entanto, nos parece que este desvio tolerado máximo está em desacordo com o Art. 43º, § 2º (Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade). Desta forma, sugerimos a compatibilização dos valores, utilizando-se o período de 120 minutos.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece:</p> <p>Ao se estabelecer que cada aeroporto declarado coordenado terá de forma individualizada diferentes parâmetros de coordenação, a ANAC está ratificando o seu entendimento de que cada aeroporto possui as suas especificidades e deve ser tratado diferentemente, dependendo do nível de saturação de sua infraestrutura aeroportuária, do grau de contestação do aeroporto e das condições em que seja declarada sua coordenação.</p> <p>A introdução dos parâmetros de que tratam os parágrafos do artigo 8º da presente proposta de resolução tem por objetivo garantir o desempenho mínimo das empresas aéreas para a obtenção dos históricos de slots nos aeroportos coordenados e indica às empresas aéreas e aos operadores aéreos quais parâmetros serão monitorados. A introdução de um limite para que o voo seja considerado atrasado tem o objetivo de incentivar a recuperação desse atraso. Por sua vez, o aumento do percentual do Banco de Slots a novo entrante busca corrigir distorções de mercado e aumentar a concorrência.</p> <p>Todos os parâmetros serão estabelecidos segundo avaliação técnica da ANAC, de forma a alcançar o objetivo proposto.</p> <p>Antes da declaração de cada aeroporto como coordenado, a ANAC precisará traçar os objetivos e metas a serem alcançados, estabelecendo através de um estudo técnico específico todos os parâmetros de coordenação. Dessa forma, é possível calibrar adequadamente o mecanismo de incentivo para a manutenção dos históricos de slots e a distribuição do banco de slots de cada ativo específico.</p> <p>A questão da segurança jurídica e da previsibilidade ao mercado, quanto à publicação da presente proposta de resolução e à aplicação de suas regras, foram preocupações constantes</p>	

da ANAC, como pode ser visto nos artigos 6º (parágrafos 1º e 2º), 37 e 50 da Resolução: Portanto, antes de se iniciar qualquer etapa no processo de coordenação de um aeroporto, a publicação de aeroporto coordenado e dos seus parâmetros de coordenação deverão respeitar o calendário de atividades de forma que todo o processo ocorra com bastante antecedência e harmonia. Além disso, existem disposições transitórias que permitem às empresas aéreas uma melhor adaptação ao processo. Ou seja, antecipadamente à aplicação das regras da presente Resolução, como por exemplo, da concessão do histórico de slots, as empresas aéreas saberão como serão os parâmetros de coordenação e o grau de exigência estipulado.

Além disso, a pontualidade é um critério tão importante quanto a regularidade. Os voos não pontuais trazem ao aeroporto uma saturação ainda maior, principalmente em horários de pico, degradando sobremaneira o nível de conforto e colocando em risco a capacidade de processamento do aeroporto. Ao passo que a regularidade afeta critérios econômicos e concorrenciais. Uma partida cancelada gera severos danos à infraestrutura em aeroportos saturados, tendo o risco de uma aeronave permanecer no pátio por períodos longos – fato agravado pelos aeroportos Brasileiros não realizarem Acordos de Níveis de Serviço com as empresas aéreas.

Cumpra esclarecer ainda que tanto a regularidade quanto a pontualidade são medidas ao longo da temporada operacional – conjuntamente – e o desempenho de cada série de slot separadamente determinará se tal série terá o benefício da continuidade da operação na temporada subsequente. Tanto a regularidade quanto a pontualidade estão sujeitos a fatores exógenos à empresa detentora da série de slots. Para tanto, faz-se necessário esclarecer que no Brasil a informação a ser considerada para tais medições são de origem da própria empresa detentora da série, e não do aeroporto como tradicionalmente acontece com os outros coordenadores. Assim sendo, a ANAC já faz o expurgo de atrasos e cancelamentos ocorridos por fatores alheios à operação como em casos de aeródromos fechados por fatores climáticos ou operacionais, por exemplo (vide IAC 1502 e IAC 1504). Outros fatores de responsabilidade da empresa devem ser geridos de forma a compor a tolerância dada se a própria empresa informa à ANAC a responsabilidade em um atraso, cabe a esta Agência apenas a auditoria da informação e nesse caso o estabelecimento de informativo sobre a incompatibilidade da informação apresentada ou uma demanda adicional de esclarecimentos. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	753
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 9°
Contribuição	
<p>Texto sugerido: Art. 9 O operador do aeroporto, em coordenação com o órgão responsável pelo controle do espaço aéreo e as empresas aéreas que nele operam, é responsável pela análise e definição da capacidade do aeroporto coordenado, conforme regulamentação específica, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no calendário de atividades.</p> <p>Justificativa: A participação dos operadores aéreos no processo de determinação da capacidade é fundamental para maximizar o aproveitamento da infraestrutura existente em qualquer aeroporto. Esta afirmação baseia-se no fato de que a partir de determinado índice de ocupação somente medidas operacionais permitirão o aproveitamento da infraestrutura aeroportuária em seu limite, e basicamente este comprometimento deve ser realizado com base nas melhores práticas dos operadores aéreos.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a atuação das empresas aéreas poderia ser por meio de um Comitê de Capacidade, por exemplo. A ANAC entende ser esta uma iniciativa positiva, pois trata-se de envolvimento direto dos órgãos que disponibilizam a infraestrutura – administrador aeroportuário, autoridade aeronáutica, empresas de handling e órgãos governamentais – e dos usuários desta infraestrutura: empresas aéreas e operadores aéreos. A discussão sobre o uso racional da infraestrutura naturalmente traria além de uma declaração otimizada da capacidade, termos de cooperação e acordos de níveis de serviço entre as partes como forma de comprometimento de todos para alcançar ao objetivo comum. Não há necessidade, porém, de regulamento sobre a criação e funcionamento deste comitê. Basta a vontade e o envolvimento das partes para que o administrador do aeroporto se sinta seguro em declarar uma capacidade possível de ser operacionalizada. Nesse caso, é possível um aumento de capacidades sem que obras sejam necessárias, por exemplo, mas apenas com a adoção de parâmetros colaborativos.</p> <p>O produto deste comitê é vinculativo às atribuições do coordenador, já que a recepção da capacidade está prevista no Art.9 e sua aplicação prevista no Art. 3° da Resolução.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	754
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
<p>Texto sugerido: Sugere-se a exclusão total do dispositivo. Justificativa: As funções de fiscalização e de Poder de Polícia devem ser realizadas diretamente pelo órgão responsável, qual seja, a ANAC, não cabendo delegação de tal competência. É importante apontar que ao dizer que o Operador do aeroporto deverá dispor de meios para obrigar as empresas de transporte aéreo a cumprirem metas, a Agência está concedendo poder quase ilimitado ao operador aeroportuário e colocando as partes (empresas aéreas e operador aeroportuário) em condições desiguais na relação. Entendemos que o operador aeroportuário deverá ser fiscalizado, assim como as companhias aéreas e não ser agente fiscalizador, prerrogativa setorial desta Agência. É relevante, também, apontar que nos aeroportos passados por concessão à iniciativa privada, a relação existente entre operador aeroportuário e empresa aérea será contratual, regida em sua totalidade pelas normas de direito privado não cabendo, portanto, qualquer ingerência à ANAC nesse tema. Qualquer obrigação, bem como penalidade pelo seu descumprimento deverá ser pactuada diretamente entre as partes envolvidas sujeitando-se tão somente à eventual homologação e fiscalização da ANAC. Verificando descumprimento das normas dessa resolução, caberá ao operador aeroportuário apenas reportar à ANAC para que esta exerça sua competência fiscalizadora.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	755
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 12
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 12. O processo de coordenação para alocação de slots deverá seguir as etapas previstas nas Seções do presente Capítulo: I-Ativação do Comitê Local de Coordenação, composto por: ANAC, DECEA, Empresas Aéreas e Operador Aeroportuário. II - publicação do calendário de atividades; III - primeira etapa de coordenação, que compreende as seguintes fases: a) divulgação da lista de histórico de slots (SHL); b) validação do histórico de slots (AHD); c) submissão inicial (ISD); d) alocação inicial (SAL); e) Conferência Internacional de slots (SC); f) data limite para devolução de slots (SRD); g) Conferência Nacional de slots (SCB); e h) definição da base de referência (BDR). IV - segunda etapa de coordenação; e V - terceira etapa de coordenação. Parágrafo único. Para qualquer alocação de slots deve-se respeitar a declaração de capacidade do aeroporto em todas as etapas do processo de coordenação.</p> <p>Justificativa: Devido à complexidade do processo de coordenação e alocação de slots em aeroportos é de fundamental importância a criação de um mecanismo de consulta aos Stakeholders, com vistas a buscar a melhor solução, observando os princípios da transparência, não discriminação, imparcialidade e busca da utilização mais eficiente da capacidade instalada no aeroporto, além do que se tratam de melhores práticas recomendadas pela IATA. Em complemento, cabe salientar que o mercado internacional adota a prática ora recomendada em diversos outros países.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:</p> <p><i>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</i></p> <p><i>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</i></p> <p>Sobre o questionamento da ANAC como coordenador do processo, conforme apresentado, ressalta-se que cabe exclusivamente à ANAC, conforme Art. 8 da lei 11.182, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível”. Esta proposta de regulação garante a observância dos condicionantes de infra-estrutura aeroportuária disponíveis, gerindo seu acesso. Cabe também à ANAC, segundo mesmo artigo “compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária”. O acesso à infra-estrutura escassa é um recorrente conflito entre empresas prestadoras (que tendem a demandar o mesmo horário de operação) e entre empresa aérea e um operador aeroportuário. Ora, a infra-estrutura deve ainda ser olhada pela ótica da demanda da sociedade, enquanto seu real anseio é ter um serviço regular, pontual, seguro, atual, com continuidade, preços módicos, cortês e que atenda a maior malha possível – conforme desejo do legislador consignado na lei nº 8.987, Art. 6.</p> <p>Pois bem, no Brasil, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa</p>	

e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. No caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005: *Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.*

Outro ponto importante é a independência do seu corpo diretivo, eleito a mandatos fixos e alternados, com pessoas escolhidas pelo executivo e ratificado pelo legislativo. Em complemento, os servidores da ANAC são regidos pela Lei 8.112/90, o que dá estabilidade ao servidor que desempenha suas funções de acordo com princípios morais, éticos e de respeito às leis e normas. Significa que um servidor, mesmo que pressionado por opiniões próprias e alheias sobre determinado tema, deve sempre escolher o caminho legal, dificultando qualquer nível de captura a que o coordenador possa estar sujeito e uma estabilidade regulatória para o mercado.

Sobre todos estes pontos, ainda soma-se sistemas rígidos de controle interno e externo. Além do controle da própria sociedade.

Por fim, e mais relevante, tanto a entidade quanto os servidores estão regidos por um código constitucional que determina que a administração pública de qualquer dos Poderes da União obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Portanto, a ANAC além de ter a exclusividade da competência na composição de conflitos, é independente nas suas decisões e seus servidores tem comprometimento apenas com os normativos estabelecidos. Qualquer ato a ser tomado deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG, sem contar com os outros princípios mencionados aqui e não abordados pelo documento da IATA.

Quanto ao Comitê de Coordenação, o WSG o recomenda apenas um coordenador. A presença de empresas aéreas no comitê de coordenação ensejaria que as partes interessadas participem da resolução de conflitos, o que muito possivelmente não funcionaria. A participação do Administrador Aeroportuário e Aeronáutico podem ser requisitadas como auxílio ao coordenador para determinadas partes do processo como a alocação inicial, por exemplo, mas a participação destes atores no dia a dia poderia ensejar uma demora na resposta de slots, o que não seria algo desejável.

Enfim, a coordenação de slots enseja que um ente – que não o próprio aeroporto – realize a distribuição de slots de forma isonômica e sobre parâmetros predefinidos.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	756
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 31
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 31. O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo ou do governo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, salvaguardado seu uso enquanto operado dentro dos padrões estabelecidos na presente Resolução e demais normas aplicáveis (grandfather rights).</p> <p>Justificativa: O "slot" é um ativo do sistema e, enquanto for operado dentro dos padrões estabelecidos, deverá ficar alocado à empresa que o detém, tendo em vista o significado da sua consolidação e aplicação no valor mercadológico das empresas aéreas nacionais, de capital aberto ou não. Referência IATA (policies – key principals): 1.7.1H 3rd edition. Além do mais, a salvaguarda de direitos àquelas empresas aéreas que operam dentro dos padrões estabelecidos proporcionam maior segurança e previsibilidade para a manutenção e desenvolvimento deste mercado.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nem a empresa, nem o sistema possuem slot como ativo, tendo a empresa somente o direito de uso daquela infraestrutura.</p> <p>Não cabe também garantir salvaguarda, pois só é garantido que, caso a empresa tenha alcançado a os limites de regularidade e pontualidade, estará habilitada para pleitear direitos de histórico para a próxima temporada. O direito histórico não é uma salvaguarda, é o benefício concedido aos melhores operadores em escolher manter ou alterar seus slots antes dos demais operadores que não tenham se habilitado. Não obstante os slots não podem ser salvaguardados em caso de intervenções ou obras no aeroporto que por ventura reduzam capacidade operacional.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	757
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Artigo 23... § 1º Serão alocados inicialmente slots às empresas aéreas entrantes, perfazendo 50% do banco de slots. § 2º Os slots restantes serão alocados a empresas aéreas atuantes, observada a ordem definida no caput. O entrante, ao atingir o número mínimo de slots para ser considerado entrante (por dia da semana) será automaticamente passado a atuante participando da distribuição como empresa atuante. § 3º Durante a alocação de novas solicitações de slots (banco de slots), caso o número de solicitações de séries de slots exceda toda a quantidade de slots disponíveis do banco de slots, a alocação destes slots do banco de slots para uma empresa será proporcional a sua participação no mercado nacional – PM (medido em termos de número de passageiros transportados) entre as empresas aéreas solicitantes (Coeficiente de Distribuição – CD). Os equipamentos utilizados pelas empresas exclusivamente cargueiras serão equiparados em número por seu porte em número de assentos para sua qualificação e enquadramento no índice de PM.</p> <p>Justificativa: O texto original induzia a interpretação de que poderia haver retomada de slot. Desta forma, propomos que o novo texto deixe claro que os slots a serem distribuídos serão apenas os slots remanescentes no Banco de Slots. Além disso propomos que a alocação de novas solicitações de slots no caso de exceder a quantidade de slots disponíveis a norma deve manter uma fórmula para equivaler passageiros transportados com quilos transportados, para que desta feita as empresas aéreas de carga não fiquem prejudicadas na disputa de alocação de slots.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece não há o que se falar em retomada de slots quando a Resolução é clara em afirmar que há precedência na alocação aqueles voos que atingirem a eficiência operacional exigida por cada aeroporto.</p> <p>Quanto ao critério de equivalência de slots para excesso de demanda, para os casos em que o número de solicitações de slots exceda a quantidade de slots disponíveis, foi considerado o critério igualitário por entender que a medida incrementa a competição no aeroporto.</p> <p>Considerando então a permanência do art. 23, com suas devidas alterações, permanece a necessidade de regrar as prioridades na alocação dos slots provenientes caso haja excesso de demanda relativa ao número de slots disponíveis no banco de slots.</p> <p>Quanto à equivalência entre movimentos de carga e passageiros, a Resolução manteve o critério de priorização por tipo de serviço apresentado na minuta de resolução, em especial por ele estar alinhado com o objetivo estratégico n° 3 da ANAC: aumento do número de passageiros transportados. Não visualizamos conflito de alocação entre voos de passageiro e carga, já que esses tipos de serviço utilizam diferentemente os recursos de infraestrutura aeroportuária. No caso dos voos cargueiros, estes não utilizam o terminal de passageiros e, em muitos casos, há um pátio de estacionamento de aeronaves dedicado a este tipo de operação. Portanto, no limite, esse conflito poderia ocorrer apenas nas alocações do componente “pista”, que é o de mais fácil oferta de slots próximos aos horários de solicitação da empresa. Os grandes limitadores de acesso aos aeroportos brasileiros são terminal de passageiros e pátio.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	758
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 24
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 24. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos artigos 22 e 23 os seguintes critérios em casos de empate ou conflito na alocação de slots, na seguinte ordem de prioridade: I - serviço aéreo regular: a) maior série de slots (período de operação) b) maior aeronave c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) na temporada equivalente. anterior . II Demais operações</p> <p>Justificativa: As resoluções da ANAC não podem criar políticas de discriminação entre as empresas aéreas. Nesse sentido as empresas de transporte de Carga devem poder disputar em igualdade de condições os slots disponibilizados pelo aeroporto, utilizando-se apenas um único critério de eleição. Pode-se adotar o critério de que aeroportos coordenados deverão alocar slots suficientes para garantia da plena operação das empresas de carga aérea com o fim de escoar a produção da indústria da região local do aeroporto. Indispensável mencionar que o quesito de desempate proposto fere o preâmbulo da Convenção de Chicago, que diz: “Os Governos abaixo assinados, e tendo concordado em certos princípios e entendimentos para que aviação civil internacional se desenvolva de maneira segura e sistemática, e que os serviços de transporte aéreo internacional se estabeleçam numa base de igualdade de oportunidades, e funcionem eficaz e economicamente (...)” Note que os Princípios da Igualdade de Oportunidades Comerciais e do Tratamento Não Discriminatório entre companhias aéreas foi reforçado pelo Brasil em todos os acordos bilaterais sobre aviação civil dos quais participou. Desse modo, estabelecer critério de desempate que privilegia o transporte de passageiros em detrimento do transporte de cargas é patente violação a inúmeros acordos, entendimentos e tratados internacionais dos quais o Brasil faz parte. A efetivação de tal medida redundará no cometimento de ilícito internacional.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a área técnica se posiciona por manter o critério de priorização por tipo de serviço apresentado na minuta de resolução, em especial por ele estar alinhado com o objetivo estratégico n° 3 da ANAC: aumento do número de passageiros transportados. Não visualizamos conflito de alocação entre voos de passageiro e carga, já que esses tipos de serviço utilizam diferentemente os recursos de infraestrutura aeroportuária. No caso dos voos cargueiros, estes não utilizam o terminal de passageiros e, em muitos casos, há um pátio de estacionamento de aeronaves dedicado a este tipo de operação. Portanto, no limite, esse conflito poderia ocorrer apenas nas alocações do componente “pista”, que é o de mais fácil oferta de slots próximos aos horários de solicitação da empresa. Os grandes limitadores de acesso aos aeroportos brasileiros são terminal de passageiros e pátio.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	759
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 26
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Sugere-se a exclusão do parágrafo único do artigo em comento.</p> <p>Justificativa: O texto do parágrafo único desencoraja a devolução dos slots, ainda que conforme o prazo. Ademais, a perda de slots pela não operação de certo voo não está prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica, cuja penalidade é tão somente a aplicação de multa (art. 302, III, n). Também é pertinente lembrar que a perda de slots deverá ser precedida de processo administrativo, conforme Lei 9.784, de 29 de janeiro de 1999 e Resolução ANAC nº 013 de 23 de agosto de 2007.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que na primeira etapa de coordenação serão alocadas apenas séries de slots. Caso uma empresa que tenha solicitado séries de slots proceda a uma devolução de slots que descaracterize a série é possível que todos os slots sejam retirados. Essa medida visa o desincentivo de condutas oportunistas por parte das empresas aéreas. No que tange aos processos administrativos pertinentes às infrações tipificadas pela proposta de Resolução, informamos que os mesmos seguirão as disposições legais e regulamentares aplicáveis.</p> <p>No que tange à legalidade levantada, lembramos que o próprio CBA estabelece:</p> <p><i>Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:</i></p> <p><i>I - multa;</i></p> <p><i>II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</i></p> <p><i>III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</i></p> <p><i>IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;</i></p> <p><i>V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.</i></p> <p>Ou ainda:</p> <p><i>Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita à multa e, na hipótese de reincidência, à suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:</i></p> <p><i>I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;</i></p> <p><i>II - às leis e regulamentos relativos à:</i></p> <p><i>a) entrada e saída de aeronaves;</i></p> <p><i>b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;</i></p> <p><i>c) entrada ou saída de passageiros;</i></p> <p><i>d) tripulação ou carga;</i></p> <p><i>e) despacho;</i></p> <p><i>f) imigração;</i></p> <p><i>g) alfândega;</i></p> <p><i>h) higiene;</i></p> <p><i>i) saúde.</i></p> <p><i>III - às tarifas, itinerários, frequências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;</i></p> <p><i>IV - à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.</i></p> <p>Entretanto, cabe esclarecer que a perda do Slot não é uma pena, mas um desincentivo à má operação.</p>	

Contribuição não aceita.	
Contribuição n°	760
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 33
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 33. Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, mediante convalidação da ANAC, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto. § 1º É permitida a troca de slots entre diferentes empresas de transporte aéreo ou entre empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico, ressalvado que caso uma delas ou ambas deixem de operar o slot objeto da troca, sujeitar-se-á as regras e penalidades previstas na presente Resolução. § 2º É vedada a troca da série de slots que tenha sido alocada para empresa aérea entrante, exceto se a mesma tiver atingido as metas para a obtenção de histórico de slots por duas temporadas equivalentes consecutivas.</p> <p>Justificativa: Revisar este artigo levando em consideração os princípios preconizados pelo WSG/IATA item 7.1.1-I, que estabelece que os slots podem ser livremente transferidos ou trocados entre as empresas aéreas visando dar maior flexibilidade e facilidade operacional. Creio que não deva haver possibilidade de anulação, desta monta a verificação deve ser feita previa à troca e uma vez executada não pode haver obrigatoriedade de voltar a traz, mas sim aplicação das conseqüências legais estabelecidas para aquele operador que deixou de operar determinado slot. Especial atenção para troca de slots de empresas do mesmo grupo que deve ser plenamente permitida.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme disposto no Art. 31, o slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo, sendo apenas uma autorização temporária para a utilização de infraestrutura em aeroportos saturados, em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, de forma que é legítimo o estabelecimento de restrições à sua utilização, principalmente as entrantes com a vantagem de escolher os slots primeiro.</p> <p>Quanto ao reconhecimento de Grupo Econômico, a ANAC agradece esta observação e reconhece que a definição e inserção deste conceito na regra de slots é fato deveras relevante. O reconhecimento de Grupo Econômico vem ao encontro de uma tendência de mercado na qual as empresas tendem a se unir em grupos para se tornarem mais competitivas e complementares no serviço, com ganho de escala nos ativos e na exploração de mercado de forma a maximizar lucros e diminuir custos, garantindo a posição no mercado. Essa união em grupos através de fusões e aquisições além de reduzir o custo operacional das empresas aéreas e aumentar a sua eficiência operacional, também traz benefícios relativos aos slots alocados em aeroportos saturados, a minuta de resolução publicada na Audiência Pública nº 02/2013 não coíbe a transferência dos slots em caso de aquisição, bem como a troca de slot de uma empresa para com outra, desde que respeitada a capacidade aeroportuária instalada.</p> <p>No entanto, em que pese o benefício das fusões e aquisições para as empresas aéreas, também poderia existir um prejuízo para o nível de concorrência existente no mercado. Ora, como objetivo precípuo a norma busca a maximização do uso eficiente da infraestrutura aeroportuária, mas também busca aumentar a competição no mercado, quando garantimos às empresas aéreas entrantes o benefício na priorização da alocação do banco de slots, conforme parágrafo 1º do artigo 23:</p> <p>É entendimento desta área técnica que, durante a alocação dos slots, serão consideradas as associações entre as empresas aéreas na contabilização do número de slots do dia para ser considerada uma empresa aérea entrante. Portanto, caso uma empresa aérea pertença ao</p>	

mesmo Grupo Econômico de outra empresa que também já opera ou tenha a intenção de operar em um determinado aeroporto o número de slots serão contabilizados conjuntamente, para fins de avaliar a condição de uma empresa aérea ser considerada atuante ou entrante, conforme artigo 2º da Resolução publicda.

O objetivo do reconhecimento do Grupo Econômico foi de evitar que uma empresa aérea, isoladamente, fosse considerada uma empresa aérea entrante e tivesse o benefício na alocação inicial de slots, sendo que existe outra empresa aérea já atuante no aeroporto e que pertence ao mesmo Grupo Econômico. Essa proposta tem como objetivo criar uma regra de acesso ao aeroporto que proporcione o aumento da concorrência no setor.

Além disso, devido às alterações propostas acima, não existe motivo de coibir a cessão ou troca de slots entre empresas aéreas do mesmo Grupo Econômico, desde que respeitada a capacidade do aeroporto coordenado, já que nenhuma das empresas terá prioridade na alocação inicial, por não serem consideradas empresa aéreas entrantes. Entretanto, cumpre destacar que as empresas continuarão a ser tratadas como empresas diferentes, e não como um único grupo, mas empresas com benefícios exclusivos na operação.

Contribuição parcialmente aceita.

Contribuição n°	761
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 34
Contribuição	
Texto Sugerido: Art. 34. Independem de alocação de slots as seguintes operações: I - emergência, salvamento ou resgate (SAR); II - transporte aeromédico ou de órgãos vitais para transplante humano; III – militar; IV - transporte de chefe de Estado; ou V – vôos da rede postal noturna/ Correios;	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os voos de Rede Postal Noturna podem ser feitos de forma exclusiva ou por qualquer linha aérea regular (CBA, Art. 176) e por isso sua operação em um aeroporto coordenado necessita de um slot alocado previamente, não devendo ser equiparado a voos humanitários, militares ou de estado pois se tratam de voos comerciais. A exceção à necessidade do Slot para este tipo de serviço é quando assim estabelecido na declaração de aeroporto coordenado. Contribuição não aceita.	

Contribuição n°	762
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 39
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 39. O monitoramento dos slots alocados em cada temporada será feito utilizando-se: I - a base de referência (BDR) para a apuração do índice de regularidade da série de slots; e §1º. Os slots alocados serão monitorados durante toda a temporada, de forma a se obter os índices de Regularidade. §2º. Para fins de determinação de histórico de slots serão consideradas as séries de slots alocadas na base de referência (BDR). §3º O monitoramento dos slots alocados é feito individualmente para cada aeroporto coordenado.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”. É sabido, ainda, que o Código Brasileiro de Aeronáutica penaliza a inobservância sem justa causa dos horários aprovados com multa e não com a perda do direito seguir operando seu slot, como dispõe o art. 302, III, n, da lei em alusão. Desse modo, não detém competência a ANAC para estipular pena mais gravosa, contrariando o que diz o Código Brasileiro de Aeronáutica. Por essa e outras razões é impertinente a manutenção da meta de pontualidade como algo a ser considerado quando da alocação dos slots e da manutenção do histórico de slots para a temporada subsequente. Necessário pontuar que qualquer medida que redunde em malefício ou penalidade, ainda que indireta, deverá ser precedida de processo administrativo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots. E tal critério está presente também no WSG sob o princípio do <i>Slot misuse</i>, cuja aplicabilidade no Brasil seria plenamente comprometida devido os critérios subjetivos que carrega consigo frente ao direito positivista brasileiro.</p> <p>No que tange à legalidade levantada, lembramos que o próprio CBA estabelece:</p> <p><i>Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:</i></p> <p><i>I - multa;</i></p> <p><i>II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</i></p> <p><i>III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</i></p> <p><i>IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;</i></p> <p><i>V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.</i></p> <p>Ou ainda:</p> <p><i>Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita à multa e,</i></p>	

na hipótese de reincidência, à suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:

I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;

II - às leis e regulamentos relativos à:

a) entrada e saída de aeronaves;

b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;

c) entrada ou saída de passageiros;

d) tripulação ou carga;

e) despacho;

f) imigração;

g) alfândega;

h) higiene;

i) saúde.

III - às tarifas, itinerários, frequências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;

IV - à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

Entretanto, cabe esclarecer que a perda do Slot não é uma pena, mas um desincentivo à má operação.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	763
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 39
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 39. O monitoramento dos slots alocados em cada temporada será feito utilizando-se: I - a base de referência (BDR) para a apuração do índice de regularidade da série de slots; e §1º. Os slots alocados serão monitorados durante toda a temporada, de forma a se obter os índices de Regularidade. §2º. Para fins de determinação de histórico de slots serão consideradas as séries de slots alocadas na base de referência (BDR). §3º O monitoramento dos slots alocados é feito individualmente para cada aeroporto coordenado.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”. É sabido, ainda, que o Código Brasileiro de Aeronáutica penaliza a inobservância sem justa causa dos horários aprovados com multa e não com a perda do direito seguir operando seu slot, como dispõe o art. 302, III, n, da lei em alusão. Desse modo, não detém competência a ANAC para estipular pena mais gravosa, contrariando o que diz o Código Brasileiro de Aeronáutica. Por essa e outras razões é impertinente a manutenção da meta de pontualidade como algo a ser considerado quando da alocação dos slots e da manutenção do histórico de slots para a temporada subsequente. Necessário pontuar que qualquer medida que redunde em malefício ou penalidade, ainda que indireta, deverá ser precedida de processo administrativo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots. E tal critério está presente também no WSG sob o princípio do <i>Slot misuse</i>, cuja aplicabilidade no Brasil seria plenamente comprometida devido os critérios subjetivos que carrega consigo frente ao direito positivista brasileiro.</p> <p>No que tange à legalidade levantada, lembramos que o próprio CBA estabelece:</p> <p><i>Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:</i></p> <p><i>I - multa;</i></p> <p><i>II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</i></p> <p><i>III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</i></p> <p><i>IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;</i></p> <p><i>V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.</i></p> <p>Ou ainda:</p> <p><i>Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita à multa e, na hipótese de reincidência, à suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:</i></p>	

I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;

II - às leis e regulamentos relativos à:

a) entrada e saída de aeronaves;

b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;

c) entrada ou saída de passageiros;

d) tripulação ou carga;

e) despacho;

f) imigração;

g) alfândega;

h) higiene;

i) saúde.

III - às tarifas, itinerários, frequências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;

IV - à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

Entretanto, cabe esclarecer que a perda do Slot não é uma pena, mas um desincentivo à má operação.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	764
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 41
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Sugere-se a exclusão integral do dispositivo. Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”. É sabido, ainda, que o Código Brasileiro de Aeronáutica penaliza a inobservância sem justa causa dos horários aprovados com multa e não com a perda do direito seguir operando seu slot, como dispõe o art. 302, III, n, da lei em alusão. Desse modo, não detém competência a ANAC para estipular pena mais gravosa, contrariando o que diz o Código Brasileiro de Aeronáutica. Por essa e outras razões é impertinente a manutenção da meta de pontualidade como algo a ser considerado quando da alocação dos slots e da manutenção do histórico de slots para a temporada subsequente.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto. Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura. Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots. E tal critério está presente também no WSG sob o princípio do <i>Slot misuse</i>, cuja aplicabilidade no Brasil seria plenamente comprometida devido os critérios subjetivos que carrega consigo frente ao direito positivista brasileiro. No que tange à legalidade levantada, lembramos que o próprio CBA estabelece:</p> <p><i>Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:</i></p> <p><i>I - multa;</i> <i>II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</i> <i>III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</i> <i>IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;</i> <i>V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.</i></p> <p>Ou ainda:</p> <p><i>Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita à multa e, na hipótese de reincidência, à suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:</i></p> <p><i>I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;</i> <i>II - às leis e regulamentos relativos à:</i></p> <p><i>a) entrada e saída de aeronaves;</i> <i>b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;</i></p>	

- c) entrada ou saída de passageiros;*
- d) tripulação ou carga;*
- e) despacho;*
- f) imigração;*
- g) alfândega;*
- h) higiene;*
- i) saúde.*

III - às tarifas, itinerários, frequências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;

IV - à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

Entretanto, cabe esclarecer que a perda do Slot não é uma pena, mas um desincentivo à má operação.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	765
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 42
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Sugerimos a exclusão integral do dispositivo. Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”. É sabido, ainda, que o Código Brasileiro de Aeronáutica penaliza a inobservância sem justa causa dos horários aprovados com multa e não com a perda do direito seguir operando seu slot, como dispõe o art. 302, III, n, da lei em alusão. Desse modo, não detém competência a ANAC para estipular pena mais gravosa, contrariando o que diz o Código Brasileiro de Aeronáutica. Por essa e outras razões é impertinente a manutenção da meta de pontualidade como algo a ser considerado quando da alocação dos slots e da manutenção do histórico de slots para a temporada subsequente.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a eficiência operacional é um indicador adequado para o estabelecimento de prioridades, dado o objetivo de aumentar a eficiência no uso dos slots alocados.</p> <p>No que tange à legalidade levantada, lembramos que o próprio CBA estabelece:</p> <p><i>Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:</i></p> <p><i>I - multa;</i> <i>II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</i> <i>III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</i> <i>IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;</i> <i>V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.</i></p> <p>Ou ainda:</p> <p><i>Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita à multa e, na hipótese de reincidência, à suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:</i></p> <p><i>I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;</i> <i>II - às leis e regulamentos relativos à:</i></p> <p><i>a) entrada e saída de aeronaves;</i> <i>b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;</i> <i>c) entrada ou saída de passageiros;</i> <i>d) tripulação ou carga;</i> <i>e) despacho;</i> <i>f) imigração;</i> <i>g) alfândega;</i> <i>h) higiene;</i> <i>i) saúde.</i></p> <p><i>III - às tarifas, itinerários, frequências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;</i> <i>IV - à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as</i></p>	

congêneres nacionais.

Entretanto, cabe esclarecer que a perda do Slot não é uma pena, mas um desincentivo à má operação.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	766
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 43. O índice de regularidade é obtido para cada série de slots, individualmente. §1º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocad;, considerando exclusivamente as empresas de carga, apenas o desvio maior que 24 horas será penalizado no cálculo do índice de regularidade. § 2º No cálculo dos índices de regularidade algumas operações aéreas deverão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, bem como no caso de cancelamentos programados e previamente aprovados no sistema. § 3º Sem prejuízo das demais hipóteses estabelecidas pela ANAC em regulamentação específica, na apuração do índice de regularidade serão abonadas as operações não realizadas motivadas por: 1 - sazonalidade das operações e feriados; 2. Manutenções não programadas, clima, fechamento de aeroporto; 3. Voos cancelados previamente e aprovados no sistema da ANAC; 4. Força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração e culpa exclusiva de terceiros; 5. Slots devolvidos com antecedência de até 12 horas da operação prevista no caso de empresas exclusivamente cargueiras.; e 6. Operações em desacordo com o slot aprovado decorrentes das condições estabelecidas nos demais incisos deste artigo. § 5º O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente pelo índice de regularidade para cada Temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de slots para a próxima temporada equivalente, conforme artigo 24.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”. Como controlar que a pontualidade não seja distinta para cada aeroporto não tenha levando muita complexidade ao sistema? Os casos de cancelamentos programados e previamente aprovados no sistema não deverão ser computados para efeito de regularidade. É sabido, ainda, que o Código Brasileiro de Aeronáutica penaliza a inobservância sem justa causa dos horários aprovados com multa e não com a perda do direito seguir operando seu slot, como dispõe o art. 302, III, n, da lei em alusão. Desse modo, não detém competência a ANAC para estipular pena mais gravosa, contrariando o que diz o Código Brasileiro de Aeronáutica. Por essa e outras razões é impertinente a manutenção da meta de pontualidade como algo a ser considerado quando da alocação dos slots e da manutenção do histórico de slots para a temporada subsequente.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Nesse sentido, todos aqueles que possuem slots alocados devem estar vinculados ao atingimento das metas de pontualidade e regularidade para receberem o benefício de terem uma série de slots alocada numa temporada identificada como histórico de slots para a</p>	

temporada equivalente seguinte, razão pela qual não é razoável que uma determinada modalidade de serviço obtenha o benefício sem cumprir todos os requisitos.

Quanto ao disposto no § 2º do artigo 43 (publicado como 42) tem como objetivo incentivar uma empresa a limitar o atraso na partida de um voo, evitando que ela adote a conduta de alternar entre atrasos e cancelamentos de modo a atingir as metas de desempenho que poderão levar à obtenção do histórico de slots.

Em relação ao § 3º do mesmo artigo, os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	767
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 44
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 44. A empresa de transporte aéreo poderá não obter o histórico de slots para a próxima temporada equivalente na ocorrência de qualquer dos seguintes casos: I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade; II - perda da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; ou III - caso se verifique, posteriormente, que a empresa de transporte aéreo não detinha histórico de slots. § 1º As séries de slots que não gerarem histórico de slots serão transferidas para o banco de slots da próxima temporada equivalente. § 2º Para o fim previsto no inciso III, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não-regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”. É sabido, ainda, que o Código Brasileiro de Aeronáutica penaliza a inobservância sem justa causa dos horários aprovados com multa e não com a perda do direito seguir operando seu slot, como dispõe o art. 302, III, n, da lei em alusão. Desse modo, não detém competência a ANAC para estipular pena mais gravosa, contrariando o que diz o Código Brasileiro de Aeronáutica. Por essa e outras razões é impertinente a manutenção da meta de pontualidade como algo a ser considerado quando da alocação dos slots e da manutenção do histórico de slots para a temporada subsequente.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	768
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 45
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 45. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos: I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade; II - perda ou suspensão da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; III - caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo não detinha o histórico de slots; IV – caso não sejam sanadas as pendências estabelecidas dentro de critérios de razoabilidade (há que se classificar o sejam pendências) informadas durante o processo de alocação de um slot em até dois dias da data de operação ou do início da série de slots; ou § 1º Todos os slots provenientes das regras deste artigo serão transferidos para o banco de slots da temporada, além de não gerarem histórico de slots para a próxima temporada equivalente. § 2º Para os fins previstos no inciso I, a perda da série de slots ocorrerá a partir do momento em que se verifique que a empresa de transporte aéreo não tenha condições de cumprir com a meta de regularidade até o final da temporada, apenas para os casos em que não tenha sido iniciado o serviço aéreo referente à série de slots alocada, ou a qualquer momento no caso dos incisos II, IV. § 3º Para os fins previstos no inciso II, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO. § 4º Sem prejuízo do previsto no § 4º do artigo 43 desta Resolução, é ainda facultada às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa em processo administrativo antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, operador de aeroporto e/ou empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável. § 5º O operador do aeroporto deverá disponibilizar em tempo real os slots disponíveis e devolvidos regular ou irregularmente, conforme conceituado no art. 46, § 1º.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”. Ademais, como as empresas aéreas poderão incorrer em eventos abonadores do descumprimento dos índices de regularidade, entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada uma completa averiguação da ocorrência ou não de tais elementos. A perda de slots pela não operação de certo vôo não está prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica, cuja penalidade é tão somente a aplicação de multa (art. 302, III, n). Também é pertinente lembrar que a perda de slots deverá ser precedida de processo administrativo, conforme Lei 9.784, de 29 de</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Ainda cabe esclarecer que o inciso V do artigo 45 (Publicado como 44) tem como objetivo criar um desincentivo às empresas aéreas quanto à solicitação de séries de slots durante a primeira</p>	

etapa de coordenação quando na verdade se tratam de operações *ad hoc*, e que todos os processos sancionadores da Agência devem seguir os ritos procedimentais estabelecidos em regulamentos específicos.

Por fim, em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	769
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até 1.000 (mil) valores de referência por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes. § 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação cujo slot ou série de slots tenham sido devolvidos com menos de dois dias de antecedência da operação, no caso de operações de passageiros e doze horas no caso de operações cargueiras e deliberadamente caracterizem mal uso ou má fé da empresa de transporte aéreo solicitante, seja ela entrante ou atuante; § 2º Na aplicação desta infração, será considerado cada slot individualmente § 3º Não serão penalizadas as operações não realizadas motivadas pelas circunstâncias estabelecidas na cláusula 43 da presente Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa: Neste artigo torna-se necessário incluir salvaguardas que explicitam justificativas aceitas para tratamento das falhas de cumprimentos dos HOTRANS autorizados, dentre elas: questões meteorológicas, feriados, sazonalidades, força maior, entre outras. Se operacionalmente acontece algo, como greve (até fora do território brasileiro), vulcão, intempéries como não seremos ainda mais cartigados pelas multas? Ademais, no que tange ao valor das multas a serem aplicadas, estas deverão seguir o que já está disposto nos artigos 299 e 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujos textos são: “Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos: ... Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: ... III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos: ... n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;” Note que a ANAC não tem competência para estipular nova penalidade, através de mera resolução, superior à que já consta taxativa na lei 7.565/ 86, diploma legal de hierarquia superior às resoluções da ANAC. A agência deverá se ater apenas na regulamentação do tema sem sobrepujar a legislação.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, tendo seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.</p> <p>A gradação das penas está prevista em regulamento específico que dispõe sobre o processo de autuação desta ANAC, não obstante, foram incluídas à minuta proposta demais considerações sobre agravantes ou atenuantes das infrações.</p> <p>No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	770
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 47
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 47. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até 1.000 (mil) valores de referência por operar deliberadamente em desacordo com as características dos slots alocados na base de slots vigentes, ressalvadas as excludentes de responsabilidade do art. 43. § 1º Para os fins previstos no caput, serão consideradas apenas as operações aéreas realizadas com categorias de equipamento, respeitando-se o conceito de famílias de aeronaves, ou aeronaves com capacidade de assentos semelhante, especialmente quando a operação visar à proteção aos passageiros sendo que para operações exclusivamente cargueiras independe o tipo de equipamento utilizado ou horários consistentemente (consistentemente da margem a dupla interpretação – idealmente deveria ser consistentemente utilizado de forma equivocada em vários dias) diferentes da alocação do slot. § 2º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente. § 3º Não serão penalizadas as operações não realizadas devido a criação de vôos para proteção de passageiros em situações adversas e vôos alternados, bem como motivadas pelas circunstâncias estabelecidas na cláusula 43 da presente Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável. § 4º É ainda facultada às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, operador de aeroporto e/ou empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa: Incluir as salvaguardas constantes no que tange aos diversos tipos de voos existentes e suas especificidades. Maior flexibilidade na proteção de passageiros em situações não previstas Novamente, no que diz respeito aos valores das multas, a observação do art. 46 (supra) se mostra pertinente. O valor deverá observar o disposto nos arts. 299, II e 302, I, g, i, III, u, do Código Brasileiro de Aeronáutica. Considerando que a infração elencada na minuta de resolução já está enquadrada nos dispositivos acima citados, a ANAC não poderá, por mera resolução, dispor de valores ou tipificações distintas e mais gravosas do que as constantes na lei. A exclusão do § 3º se mostra necessária face a ausência de previsão legal para tal penalidade, devendo obedecer aos parâmetros de circunstâncias agravantes e atenuantes do Código Brasileiro de Aeronáutica e da Resolução 03/ 2007 da ANAC.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, dando seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.</p> <p>A gradação das penas está prevista em regulamento específico que dispõe sobre o processo de autuação desta ANAC, não obstante, foram incluídas a minuta proposta demais considerações sobre agravantes ou atenuantes das infrações.</p> <p>No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que exigem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.</p>	

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	771
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 48
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 48. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até 1.000 (mil) valores de referência por realizar operação aérea sem prévia alocação do slot na base de slots vigentes. § 1º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente. § 2º Não serão penalizadas as operações realizadas após coordenação entre a ANAC, o DECEA e a Administração Aeroportuária pertinente. é ainda facultada às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, operador de aeroporto e/ou empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa: Esta alteração permite um aumento na capacidade da indústria a atender a uma demanda existente não planejada, aproveitando uma possível disponibilidade de infraestrutura aeroportuária. Também permite as empresas aéreas reposicionamentos de aeronaves visando atender a uma necessidade não programada e a contornar uma situação não prevista, inclusive voos extras e reposicionamento de aeronaves, muitas delas ocorridas no âmbito do CGNA. Novamente, no que diz respeito aos valores das multas, a observação do art. 46 (supra) se mostra pertinente. O valor deverá observar o disposto nos arts. 299, II e 302, I, g, i, III, u, do Código Brasileiro de Aeronáutica. Considerando que a infração elencada na minuta de resolução já está enquadrada nos dispositivos acima citados, a ANAC não poderá, por mera resolução, dispor de valores ou tipificações distintas das constantes na lei. A exclusão do § 2º se mostra necessária face a ausência de previsão legal para tal penalidade, devendo obedecer aos parâmetros de circunstâncias agravantes e atenuantes do Código Brasileiro de Aeronáutica e da Resolução 03/ 2007 da ANAC.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, tendo seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.</p> <p>No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que exigem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	772
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 49
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Sugere-se a exclusão do dispositivo em sua íntegra.</p> <p>Justificativa: Primeiramente apontamos que caso o art. 11 não seja excluído da futura resolução, as obrigações e sanções oriundas desse dispositivo deverão ser reguladas diretamente entre as partes, entre o operador aeroportuário e a empresa aérea. Dessa maneira, as obrigações, bem como as penalidades pelo seu descumprimento serão reguladas contratualmente. Releva notar, também, que nos aeroportos passados por concessão à iniciativa privada, as obrigações entre as partes serão todas elas regidas pelo direito privado, não cabendo qualquer ingerência à ANAC.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	773
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 50
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Sugere-se a exclusão do dispositivo em sua íntegra.</p> <p>Justificativa: Esse dispositivo deverá ser excluído, uma vez que está em desacordo com o art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujo texto é: “Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:” Veja que o dispositivo prevê a aplicação de multa OU a suspensão ou a cassação de qualquer ato de permissão para seguir com as operações, tal qual a designação de slot, sendo vedada sua aplicação conjunta/ cumulativa. A exceção fica apenas para a suspensão, que poderá, conforme expressamente determina o art. 295 do Código Brasileiro de Aeronáutica, ser imposta cumulativamente à multa.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as sanções de suspensão ou cassação apresentadas no Art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica são aplicáveis ao roll exclusivo do artigo referido artigo cujas alíneas não se referem à coordenação de slots aeroportuários. As capitulações de multas impultadas aos concessionários e permissionários de serviços aéreos estão estipuladas no art. 302, alínea II, do CBA. Neste não é construída nenhuma alternância de penalidade.</p> <p>Ademais, é falacioso mencionar a perda de slot, uma vez que não se trata de um bem da empresa operadora. Poderá ser negado à empresa a preferência da alocação de um determinado slot, isto somete se não atingida a regularidade e pontualidade necessárias para obter o benefício do direito histórico.</p> <p>Somente poderá perder o direito de uso do slot aquelas empresas que, após iniciada a temporada, não tenham iniciado o serviço aéreo associado e não tenham condição, frente a não utilização, de cumprir com a meta de regularidade, conforme Paragrafo 2º do Art. 45.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	774
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 56
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Sugere-se a extensão do Art. 56, II, também aos aeroportos coordenados, posto que cristaliza o tratamento isonômico a todas as companhias aéreas, sejam cargueiras, de passageiros ou mistas, brasileiras ou estrangeiras, refletindo o verdadeiro espírito da Convenção de Chicago e dos acordos aéreos multi ou bilaterais dos quais o Brasil é signatário.</p> <p>Justificativa: O inciso destacado cristaliza o tratamento isonômico a ser dispensado a todas as companhias aéreas, sejam cargueiras, de passageiros ou mistas, brasileiras ou estrangeiras, refletindo o verdadeiro espírito da Convenção de Chicago e dos acordos aéreos multi ou bilaterais dos quais o Brasil é signatário.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os princípios que devem ser observados para a atividade de coordenação e alocação de slots nos aeroportos coordenados estão expressos no <i>caput</i> do Art. 3º da Resolução, incluindo tratamento isonômico.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	775
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 39
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 39. O monitoramento dos slots alocados em cada temporada será feito utilizando-se: I - a base de referência (BDR) para a apuração do índice de regularidade da série de slots; e §1º. Os slots alocados serão monitorados durante toda a temporada, de forma a se obter os índices de Regularidade. §2º. Para fins de determinação de histórico de slots serão consideradas as séries de slots alocadas na base de referência (BDR). §3º O monitoramento dos slots alocados é feito individualmente para cada aeroporto coordenado.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”. É sabido, ainda, que o Código Brasileiro de Aeronáutica penaliza a inobservância sem justa causa dos horários aprovados com multa e não com a perda do direito seguir operando seu slot, como dispõe o art. 302, III, n, da lei em alusão. Desse modo, não detém competência a ANAC para estipular pena mais gravosa, contrariando o que diz o Código Brasileiro de Aeronáutica. Por essa e outras razões é impertinente a manutenção da meta de pontualidade como algo a ser considerado quando da alocação dos slots e da manutenção do histórico de slots para a temporada subsequente. Necessário pontuar que qualquer medida que redunde em malefício ou penalidade, ainda que indireta, deverá ser precedida de processo administrativo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	776
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>Texto Sugerido: Art. 43. O índice de regularidade é obtido para cada série de slots, individualmente. §1º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocad;, considerando exclusivamente as empresas de carga, apenas o desvio maior que 24 horas será penalizado no cálculo do índice de regularidade. § 2º No cálculo dos índices de regularidade algumas operações aéreas deverão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, bem como no caso de cancelamentos programados e previamente aprovados no sistema. § 3º Sem prejuízo das demais hipóteses estabelecidas pela ANAC em regulamentação específica, na apuração do índice de regularidade serão abonadas as operações não realizadas motivadas por: 1 - sazonalidade das operações e feriados; 2. Manutenções não programadas, clima, fechamento de aeroporto; 3. Voos cancelados previamente e aprovados no sistema da ANAC; 4. Força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração e culpa exclusiva de terceiros; 5. Slots devolvidos com antecedência de até 12 horas da operação prevista no caso de empresas exclusivamente cargueiras.; e 6. Operações em desacordo com o slot aprovado decorrentes das condições estabelecidas nos demais incisos deste artigo. § 5º O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente pelo índice de regularidade para cada Temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de slots para a próxima temporada equivalente, conforme artigo 24.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”. Como controlar que a pontualidade não seja distinta para cada aeroporto não tenha levando muita complexidade ao sistema? Os casos de cancelamentos programados e previamente aprovados no sistema não deverão ser computados para efeito de regularidade. É sabido, ainda, que o Código Brasileiro de Aeronáutica penaliza a inobservância sem justa causa dos horários aprovados com multa e não com a perda do direito seguir operando seu slot, como dispõe o art. 302, III, n, da lei em alusão. Desse modo, não detém competência a ANAC para estipular pena mais gravosa, contrariando o que diz o Código Brasileiro de Aeronáutica. Por essa e outras razões é impertinente a manutenção da meta de pontualidade como algo a ser considerado quando da alocação dos slots e da manutenção do histórico de slots para a temporada subsequente.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto e o desvio de 120 minutos é utilizado como limite para que uma operação continue sendo avaliada como um atraso. A partir desse desvio a operação passará a ser computada como um cancelamento.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuindo precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Quanto ao disposto no § 2º do artigo 43 (publicado como 42) tem como objetivo incentivar</p>	

uma empresa a limitar o atraso na partida de um voo, evitando que ela adote a conduta de alternar entre atrasos e cancelamentos de modo a atingir as metas de desempenho que poderão levar à obtenção do histórico de slots.

Em relação ao § 3º do mesmo artigo, os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 2º
Contribuição	
<p>Art. 2º. Para os fins da presente Resolução, considera-se:</p> <p>I - <i>aeroporto coordenado</i>: aeroporto cujo nível de saturação comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dias da semana, ou períodos do ano, bem como em outras hipóteses previstas na presente Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC;</p> <p>IA – aeroporto coordenado especial: aeroporto coordenado de saturação máxima, cujo nível de saturação comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), em 80 % das horas do dia, em cinco ou mais dias da semana, em uma temporada; onde houver horários de funcionamento limitados por questões ambientais (“curfew”); aqueles que permaneceram mais de 3 (três) temporadas consecutivas sem relevantes distribuições de slots; e onde tenha recém ocorrido a alteração da capacidade declarada reservada ao transporte regular, ainda que a capacidade total não tenha sido formalmente modificada.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A legislação deve possibilitar à ANAC uma ação de reequilíbrio do balanço competitivo do mercado, em face da carência de infraestrutura aeronáutica, visando refletir melhor a participação das empresas aéreas no mercado nacional. Para isso, devem ser definidos casos especiais, nos casos de aeroportos coordenados super-saturados.</p> <p>Devem ser considerados casos especiais, os aeroportos coordenados, cujo nível de saturação comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), em todas as horas do dia, em cinco ou mais dias da semana, em uma temporada; onde houver horários de funcionamento limitados por questões ambientais (“curfew”); aqueles que permaneceram mais de 3 (três) temporadas consecutivas sem novas distribuições de slots; e onde tenha recém ocorrido a alteração da capacidade declarada reservada ao transporte regular, ainda que a capacidade total não tenha sido formalmente modificada.</p> <p>Apesar da recomendação da IATA/WSG reservar apenas 50% para as empresas aéreas entrantes, nesses casos especiais, é razoável reservar, no mínimo, 80% para as novas solicitações destas empresas entrantes, visando o reequilíbrio concorrencial.</p> <p>Nesses casos especiais, a alocação dos slots disponíveis para uma empresa entrante deve ser proporcional a sua participação no mercado nacional – PM (medido em termos de número de assentos ofertados) entre as empresas aéreas solicitantes (Coeficiente de Distribuição – CD).</p> <p>Em particular, o aeroporto de Congonhas se destaca como caso especial, em função do longo período sem novas distribuições significativas, e onde a capacidade de operação disponível foi reduzida sem bases técnicas ou referências metodológicas, e está muito aquém do que se esperaria com o uso de padrões internacionais.</p> <p>Por outro lado, na prática, em Congonhas, somente o transporte aéreo regular tem sido restringido, já que a aviação geral vem se aproveitando de slots de oportunidade, criados pela capacidade técnica existente, os quais tem sua aprovação já costumeira pelos órgãos de controle do espaço aéreo. Ressalte-se ainda que a aviação geral não tem, em princípio, necessidade de trabalhar com o planejamento de longo prazo de horários de partida e chegada, podendo ser bem atendida por essas autorizações ditas de oportunidade.</p> <p>Segundo a ABEAR, o último estudo técnico sobre capacidade realizado em Congonhas, datado de 1999, estimou a capacidade nominal de Congonhas em 54 movimentos por hora. Em 2001, após ocorrência com a aviação geral, a capacidade foi reduzida em 10%, passando a 48 movimentos por hora. Finalmente, em 2007, após o acidente com o Airbus da TAM, foi novamente reduzida para 34 movimentos por hora.</p> <p>Na opinião da AZUL, a capacidade pode continuar limitada aos atuais 34 movimentos por</p>	

hora, desde que TODAS essas 17 decolagens e 17 pousos sejam dedicados ao planejamento das empresas aéreas da aviação comercial, as quais operam o transporte aéreo regular e precisam planejar, publicar e vender seus voos com grande antecedência. A aviação geral pode ser atendida satisfatoriamente com os atuais slots de oportunidade, os quais já vem sendo operados habitualmente em Congonhas. Dessa forma, a aviação civil brasileira (comercial e geral) continuará cumprindo seu papel como indutora do processo de desenvolvimento econômico do país, dentro dos mais elevados padrões de segurança. Por isso, a próxima distribuição no aeroporto de Congonhas deve priorizar a distribuição de novos slots com vistas ao aumento da concorrência, refletindo melhor a participação das companhias aéreas no mercado nacional (mais representativa que no mercado regional do ponto de vista dos usuários). Após a revisão da capacidade declarada reservada ao transporte aéreo regular e dos parâmetros de coordenação do aeroporto de Congonhas, devem ser alocados, no mínimo, 80% dos slots disponíveis para novas solicitações das empresas aéreas entrantes.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não existe a necessidade de definir uma nova categoria de aeroporto coordenado, visto que a norma em si já possibilita qualquer alteração de parâmetros de coordenação que visa a otimização da infraestrutura aeroportuária, bem como ao incentivo concorrencial, como alterar a regra de acesso ao aeroporto. E isso, poderá ser feito de forma diferenciada por aeroporto. Conforme o artigo 8º da Resolução.

Dessa forma, percebe-se claramente que a ANAC poderá, para qualquer aeroporto declarado coordenado, definir qual é o nível de contestação que um determinado aeroporto deva ter.

A ANAC esclarece ainda que a alteração da capacidade, bem como a partição do aeroporto de Congonhas não é objeto da presente proposta de resolução.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>Artigo 23. As novas solicitações de slots serão alocadas segundo a seguinte ordem:</p> <p>I - continuação da <i>temporada subsequente anterior</i>; e</p> <p>II - nova operação;</p> <p>§1º Serão alocados inicialmente slots às empresas aéreas entrantes, o percentual de 50% (cinquenta por cento) dos slots disponíveis, definido pela declaração de aeroporto <i>coordenado</i>.</p> <p>§ 2º Os slots restantes serão alocados às empresas aéreas entrantes e atuantes, observada a ordem definida no caput.</p> <p>§ 3º Para os aeroportos coordenados especiais, definidos no art 2º inciso IA, durante a alocação de novas solicitações de slots (banco de slots), caso o número de solicitações de séries de slots exceda toda a quantidade de slots disponíveis do banco de slots, a alocação para uma empresa será proporcional a sua participação no mercado nacional – PM (medido em termos de número de assentos ofertados) entre as empresas aéreas solicitantes (Coeficiente de Distribuição – CD).</p> <p>§ 4º Para os aeroportos coordenados especiais, definidos no art 2º inciso IA, o percentual de slots disponíveis alocados inicialmente às entrantes deverá ser de, no mínimo, 80% (oitenta por cento).</p> <p>Justificativa:</p> <p>Em princípio, devem ser alocados às empresas entrantes, da forma estabelecida, um percentual de 50% dos slots disponíveis, considerando como percentual fixo, visando dar segurança jurídica e previsibilidade mercadológica ao setor de transporte aéreo, enquanto os demais slots restantes deverão ser distribuídos segundo o padrão preconizado pelo WSG da IATA. Os demais slots disponíveis, devem ser distribuídos de forma equânime para as empresas atuantes e entrantes no aeroporto.</p> <p>Além disso, a legislação deve possibilitar à ANAC uma ação de reequilíbrio do balanço competitivo do mercado, em face da carência de infraestrutura aeronáutica, visando refletir melhor a participação das empresas aéreas no mercado nacional. Para isso, devem ser definidos casos especiais, nos casos de aeroportos coordenados super-saturados.</p> <p>Devem ser considerados casos especiais, os aeroportos coordenados, cujo nível de saturação comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), em todas as horas do dia, em cinco ou mais dias da semana, em uma temporada; onde houver horários de funcionamento limitados por questões ambientais (“curfew”); aqueles que permaneceram mais de 3 (três) temporadas consecutivas sem novas distribuições de slots; e onde tenha recém ocorrido a alteração da capacidade declarada reservada ao transporte regular, ainda que a capacidade total não tenha sido formalmente modificada.</p> <p>Apesar da recomendação da IATA/WSG reservar apenas 50% para as empresas aéreas entrantes, nesses casos especiais, é razoável reservar, no mínimo, 80% para as novas solicitações destas empresas entrantes, visando o reequilíbrio concorrencial.</p> <p>Nesses casos especiais, a alocação dos slots disponíveis para uma empresa entrante deve ser proporcional a sua participação no mercado nacional – PM (medido em termos de número de assentos ofertados) entre as empresas aéreas solicitantes (Coeficiente de Distribuição – CD).</p> <p>Em particular, o aeroporto de Congonhas se destaca como caso especial, em função do longo período sem novas distribuições significativas, e onde a capacidade de operação disponível foi reduzida sem bases técnicas ou referências metodológicas, e está muito aquém do que se esperaria com o uso de padrões internacionais.</p> <p>Por outro lado, na prática, em Congonhas, somente o transporte aéreo regular tem sido restringido, já que a aviação geral vem se aproveitando de slots de oportunidade, criados pela capacidade técnica existente, os quais tem sua aprovação já costumeira pelos órgãos de</p>	

controle do espaço aéreo. Ressalte-se ainda que a aviação geral não tem, em princípio, necessidade de trabalhar com o planejamento de longo prazo de horários de partida e chegada, podendo ser bem atendida por essas autorizações ditas de oportunidade.

Segundo a ABEAR, o último estudo técnico sobre capacidade realizado em Congonhas, datado de 1999, estimou a capacidade nominal de Congonhas em 54 movimentos por hora. Em 2001, após ocorrência com a aviação geral, a capacidade foi reduzida em 10%, passando a 48 movimentos por hora. Finalmente, em 2007, após o acidente com o Airbus da TAM, foi novamente reduzida para 34 movimentos por hora.

Na opinião da AZUL, a capacidade pode continuar limitada aos atuais 34 movimentos por hora, desde que TODAS essas 17 decolagens e 17 pousos sejam dedicados ao planejamento das empresas aéreas da aviação comercial, as quais operam o transporte aéreo regular e precisam planejar, publicar e vender seus voos com grande antecedência. A aviação geral pode ser atendida satisfatoriamente com os atuais slots de oportunidade, os quais já vem sendo operados habitualmente em Congonhas. Dessa forma, a aviação civil brasileira (comercial e geral) continuará cumprindo seu papel como indutora do processo de desenvolvimento econômico do país, dentro dos mais elevados padrões de segurança.

Por isso, a próxima distribuição no aeroporto de Congonhas deve priorizar a distribuição de novos slots com vistas ao aumento da concorrência, refletindo melhor a participação das companhias aéreas no mercado nacional (mais representativa que no mercado regional do ponto de vista dos usuários). Após a revisão da capacidade declarada reservada ao transporte aéreo regular e dos parâmetros de coordenação do aeroporto de Congonhas, devem ser alocados, no mínimo, 80% dos slots disponíveis para novas solicitações das empresas aéreas entrantes.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a possibilidade de se determinar metas de eficiência diferentes para cada aeroporto tem como objetivo calibrar adequadamente o mecanismo de incentivo para a manutenção dos históricos de slots e da distribuição do banco de slots de cada ativo específico.

A previsibilidade dos parâmetros de monitoramento é garantida nos termos do Art. 6º, parágrafos 1º e 2º, que especificam que:

“§ 1º A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC.

§ 2º A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.”

Os slots restantes após a distribuição para as empresas entrantes serão destinados a todas as interessadas, com o objetivo de permitir um aumento da contestabilidade do mercado.

Além disso, não existe a necessidade de definir uma nova categoria de aeroporto coordenado, visto que a norma em si já possibilita qualquer alteração de parâmetros de coordenação que visa a otimização da infraestrutura aeroportuária, bem como ao incentivo concorrencial, como alterar a regra de acesso ao aeroporto. E isso, poderá ser feito de forma diferenciada por aeroporto, conforme o artigo 8º da Resolução.

Dessa forma, percebe-se claramente que a ANAC poderá, para qualquer aeroporto declarado coordenado, definir qual é o nível de contestação que um determinado aeroporto deva ter.

A ANAC esclarece ainda que a alteração da capacidade, bem como a partição do aeroporto de Congonhas não é objeto da presente proposta de resolução.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 8º
Contribuição	
<p>Art. 8º Devem constar na declaração do aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação:.....</p> <p>§3º O <i>parâmetro</i> mencionado no inciso IX deverá ser fixado em, no mínimo, cinquenta por cento.</p> <p>§ 5º Os <i>parâmetros</i> para as metas de regularidade e de pontualidade deverão ser fixados em, no mínimo, oitenta por cento e setenta cinco por cento, respectivamente.</p> <p>§ 6º O <i>parâmetro</i> mencionado no inciso XI deverá ser de no máximo sessenta cento e vinte minutos, e sua definição deverá observar a categoria a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Na Declaração de <i>aeroporto coordenado</i> caso sejam definidos <i>parâmetros de coordenação mínimos</i>, de forma individualizada por aeroporto, de acordo com o Art.8º, §3º e § 5º, gera insegurança jurídica e dificulta a previsibilidade mercadológica, por deixar aberta a possibilidade de ocorrer desbalanceamento entre aeroportos, gerando ineficiência na malha aérea.</p> <p>Quanto à pontualidade, apesar de sua inegável relevância para avaliação da qualidade dos serviços, a proposta é retirar desta resolução como parâmetro para perda de slots, tendo em vista este quesito não ser utilizado internacionalmente.</p> <p>A pontualidade deve permanecer apenas como parâmetro de avaliação da prestação de serviço, devido à dificuldade de se estabelecer a real responsabilidade pelos atrasos, e de acordo com as melhores práticas internacionais, que não consideram para a perda de slots. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. A pontualidade deve ainda continuar sendo fiscalizada pela ANAC, nos atuais moldes já em operação, por meio do monitoramento da prestação de serviços e da transparência aos usuários.</p> <p>O § 6º estabelece que é, de no máximo sessenta minutos (parâmetro indicado - inciso XI), o desvio tolerado em relação ao horário de <i>slot</i> alocado para as chegadas e partidas, devendo a sua definição considerar a categoria da aeronave ou o tempo de duração de voo. No entanto, nos parece que este desvio tolerado máximo está em desacordo com o Art. 43º § 2º (Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade). Desta forma, sugerimos a compatibilização dos valores, utilizando-se o período de 120 minutos.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a possibilidade de se determinar metas de eficiência diferentes para cada aeroporto tem como objetivo calibrar adequadamente o mecanismo de incentivo para a manutenção dos históricos de slots e da distribuição do banco de slots de cada ativo específico.</p> <p>A previsibilidade dos parâmetros de monitoramento é garantida nos termos do Art. 6º, parágrafos 1º e 2º, que especificam que:</p> <p>“§ 1º A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim</p>	

dependerá de expressa manifestação da ANAC.

§ 2º A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.”

A introdução dos parâmetros mínimos de que tratam os parágrafos do Art. 8º têm por objetivo garantir o desempenho mínimo das empresas aéreas para a obtenção dos históricos de slots nos aeroportos coordenados e indica às empresas aéreas e operadores aéreos quais são parâmetros que serão monitorados. A introdução de um limite para que o voo seja considerado atrasado (Art. 43º, § 2º) tem o objetivo de incentivar a recuperação desse atraso. Todos os parâmetros serão estabelecidos segundo avaliação técnica da ANAC, de forma a alcançar o objetivo proposto.

Com relação à aplicação da pontualidade nos mecanismos de coordenação e alocação de slots em aeroportos coordenados no Brasil, a ANAC entende que deve ser considerada, pois em um aeroporto com alto grau de saturação qualquer desvio de conduta impacta significativamente na operação do aeroporto e no nível de serviço oferecido ao passageiro. De qualquer forma, toda e qualquer operação aérea que seja despontual, conforme parâmetros estabelecidos por aeroporto, e que seja alheia à vontade da empresa aérea, será desconsiderada do cálculo, conforme legislação específica.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuindo precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 9
Contribuição	
<p>Art. 9. O operador do aeroporto, em coordenação com o órgão responsável pelo controle do espaço aéreo e as empresas aéreas que nele operam, é responsável pela análise e definição da capacidade do aeroporto coordenado, conforme regulamentação específica, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no calendário de atividades.</p> <p>Justificativa: A participação dos operadores aéreos no processo de determinação da capacidade é fundamental para maximizar o aproveitamento da infraestrutura existente em qualquer aeroporto. Esta afirmação baseia-se no fato de que a partir de determinado índice de ocupação somente medidas operacionais permitirão o aproveitamento da infraestrutura aeroportuária em seu limite, e basicamente este comprometimento deve ser realizado com base nas melhores práticas dos operadores aéreos.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende que a responsabilidade pela declaração de capacidade do aeroporto é do operador do mesmo, que deve fazê-la em coordenação com o órgão responsável pelo controle de tráfego aéreo, mas não vê prejuízo que o operador do aeroporto procure as empresas que lá operam para trabalhar essa declaração de capacidade. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
<p>Art. 11. O Operador do aeroporto deverá celebrar um acordo operacional com os compromissos das partes, contratante e prestador de serviço (empresas aéreas e administração aeroportuária), com vistas ao cumprimento de metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados.</p> <p>Justificativa: A proposta consiste uma delegação de funções do regulador para fiscalização das empresas aéreas, afetando a segurança jurídica pelos preceitos estabelecidos no CBA e na Lei 11.182/05. As empresas aéreas entendem ser necessário estabelecer um instrumento hábil a regular a relação com o operador aeroportuário, que, em nosso ponto de vista, será atingido por meio de um acordo operacional entre as partes.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroprotos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 12
Contribuição	
<p>Art. 12. O processo de coordenação para alocação de slots deverá seguir as etapas previstas nas Seções do presente Capítulo:</p> <p>I-Ativação do Comitê de Coordenação, composto por: ANAC, DECEA, Empresas Aéreas e Operador Aeroportuário.</p> <p>II - publicação do calendário de atividades;</p> <p>III - primeira etapa de coordenação, que compreende as seguintes fases:</p> <p>a) divulgação da lista de histórico de slots (SHL);</p> <p>b) validação do histórico de slots (AHD);</p> <p>c) submissão inicial (ISD);</p> <p>d) alocação inicial (SAL);</p> <p>e) Conferência Internacional de slots (SC);</p> <p>f) data limite para devolução de slots (SRD);</p> <p>g) Conferência Nacional de slots (SCB); e</p> <p>h) definição da base de referência (BDR).</p> <p>IV - segunda etapa de coordenação; e</p> <p>V - terceira etapa de coordenação.</p> <p>Parágrafo único. Para qualquer alocação de slots deve-se respeitar a declaração de capacidade do aeroporto em todas as etapas do processo de coordenação.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Devido à complexidade do processo de coordenação e alocação de slots em aeroportos é de fundamental importância a criação do Comitê de Coordenação, composto de todos os Stakeholders, com vistas a buscar a melhor solução, observando os princípios da transparência, não discriminação, imparcialidade e busca da utilização mais eficiente da capacidade instalada no aeroporto.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:</p> <p>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</p> <p>(...)</p> <p>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</p> <p>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</p> <p>Sendo slot insumo à realização dos serviços aéreos, recai sobre a ANAC a competência de regulação econômica deste insumo, dispondo sobre o acesso à infraestrutura escassa.</p> <p>Sendo a atividade de coordenação de slots uma composição de conflito ao acesso de infraestrutura aeroportuária, compete à ANAC a execução dessa atividade, que pode, a seu critério, convidar os interessados a aconselha-la no processo, sem que isso vincule as suas decisões.</p> <p>Além disso, conforme estabelecido no artigo 3º da presente resolução, qualquer atividade de coordenação deverá ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando-se ainda os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da</p>	

capacidade declarada.
Contribuição não aceita.

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 24
Contribuição	
<p>Art. 24. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos artigos 22 e 23 os seguintes critérios em casos de empate ou conflito na alocação de <i>slots</i>, na seguinte ordem de prioridade:</p> <p>I – serviço aéreo regular de passageiros:</p> <p>a) maior <i>série de slots</i> (período de operação);</p> <p>b) maior aeronave (número de assentos);</p> <p>c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) na temporada equivalente anterior.</p> <p>II – ...</p> <p>Justificativa:</p> <p>De uma forma geral, a AZUL considera que as melhores práticas internacionais da indústria de transporte aéreo mundial quanto ao processo de coordenação de aeroportos com a finalidade de alocação eficiente dos horários de partida e chegadas (<i>slots</i>) estão contidas no World Slots Guidelines – WSG da Internacional Air Transport Association – IATA, em sua 4ª edição, com efeito a partir 01 de janeiro de 2013. Este documento está disponível no site da International Air Transport Association (IATA) – Worldwide Slot Guidelines (WSG), tem sido aplicado em mais de 140 países e vem sendo aprimorado há mais de 60 anos. Com esta perspectiva, a AZUL propõe que sejam mantidos apenas os critérios de desempate sugeridos pela IATA/WSG.</p> <p>De acordo com a prática da IATA/WSG, a eficiência operacional, em particular, a regularidade é considerada na validação do histórico de <i>slots</i>, contudo, não deve ser fator de desempate na distribuição.</p> <p>Nem tampouco, o tamanho da aeronave deve ser critério de desempate, com risco de prejuízo às ligações regionais. Esta situação prejudica o consumidor final, que permanece com opções limitadas de serviço neste aeroporto. O uso ineficiente do bem público causa prejuízo à população, à medida que reduz as opções de escolhas nas viagens aéreas.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os critérios secundários para a alocação de <i>slots</i> têm por objetivo o aumento da eficiência econômica na utilização do aeroporto, dada à escassez de infraestrutura. Além deste ponto, a prioridade por tamanho de aeronave também está alinhada com o objetivo estratégico Número 3 da ANAC: Ampliação do número de passageiros transportados.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 31
Contribuição	
<p>Art. 31. O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, salvaguardado seu uso enquanto operado dentro dos padrões estabelecidos.</p> <p>Justificativa: O "slot" é um ativo do sistema e, enquanto for operado dentro dos padrões estabelecidos, deverá ficar alocado à empresa que o detém, tendo em vista o significado da sua consolidação e aplicação no valor mercadológico das empresas aéreas nacionais, de capital aberto ou não.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nem a empresa, nem o sistema possuem slot como ativo, tendo a empresa somente o direito de uso daquela infraestrutura. Não cabe também garantir salvaguarda, pois só é garantido que, caso a empresa tenha alcançado a os limites de regularidade e pontualidade, estará habilitada para pleitear direitos de histórico para a próxima temporada. O direito histórico não é uma salvaguarda, é o benefício concedido aos melhores operadores em escolher manter ou alterar seus slots antes dos demais operadores que não tenham se habilitado. Não obstante os slots não podem ser consideradas em caso de intervenções ou obras no aeroporto que por ventura reduzam capacidade operacional. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 33
Contribuição	
<p>Art. 33. Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto.</p> <p>§ 1º A troca de slots entre diferentes empresas poderá ser anulada caso uma delas deixe de operar o slot depois de efetuada a troca.</p> <p>§ 2º É vedada a troca da série de slots que tenha sido alocada para empresa aérea entrante, exceto se a mesma tiver atingido as metas para a obtenção de histórico de slots por duas temporadas equivalentes consecutivas.</p> <p>Justificativa: Revisar este artigo levando em consideração os princípios preconizados pelo WSG/IATA item 7.1.1-I, que estabelece que os slots podem ser livremente transferidos ou trocados entre as empresas aéreas visando dar maior flexibilidade e facilidade operacional. Quanto aos critérios para anulação de uma troca, se torna necessário estabelecer mais detalhes, e deixar claro que esta situação será avaliada a cada período ou estação - o critério que for observado.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, nos termos do Art. 38 da Lei 7.565/86: "Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam."</p> <p>Dessa forma o slot pode ser equiparado a um bem público federal, sendo sua utilização feita por meio de uma autorização com data específica emitida pelo poder público que apenas permanece válida enquanto atendidos os requisitos estabelecidos para sua operação.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo39
Contribuição	
<p>Art. 39. O monitoramento dos slots alocados em cada temporada será feito utilizando-se: I - a base de referência (BDR) para a apuração do índice de regularidade da série de slots; e II - a base de slots vigentes para a apuração do índice de pontualidade da série de slots.</p> <p>§1º. Os slots alocados serão monitorados durante toda a temporada, de forma a se obter os índices de regularidade e de pontualidade da série de slots.</p> <p>§2º. Para fins de determinação de histórico de slots serão consideradas as séries de slots alocadas na base de referência (BDR).</p> <p>§3º O monitoramento dos slots alocados é feito individualmente para cada aeroporto coordenado.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use ou devolva o slot”. Quanto à pontualidade, apesar de sua inegável relevância para avaliação da qualidade dos serviços, a proposta é retirar desta resolução como parâmetro para perda de slots, tendo em vista este quesito não ser utilizado internacionalmente. A pontualidade deve permanecer apenas como parâmetro de avaliação da prestação de serviço, devido à dificuldade de se estabelecer a real responsabilidade pelos atrasos, e de acordo com as melhores práticas internacionais, que não consideram para a perda de slots. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. A pontualidade deve ainda continuar sendo fiscalizada pela ANAC, nos atuais moldes já em operação, por meio do monitoramento da prestação de serviços e da transparência aos usuários.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto. Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura. Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 41
Contribuição	
<p>Art. 41. O índice de pontualidade da série de slots (IPs) é obtido pela divisão do número de operações pontuais pelo número de operações realizadas daquela série de slots.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use ou devolva o slot”. Quanto à pontualidade, apesar de sua inegável relevância para avaliação da qualidade dos serviços, a proposta é retirar desta resolução como parâmetro para perda de slots, tendo em vista este quesito não ser utilizado internacionalmente. A pontualidade deve permanecer apenas como parâmetro de avaliação da prestação de serviço, devido à dificuldade de se estabelecer a real responsabilidade pelos atrasos, e de acordo com as melhores práticas internacionais, que não consideram para a perda de slots. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. A pontualidade deve ainda continuar sendo fiscalizada pela ANAC, nos atuais moldes já em operação, por meio do monitoramento da prestação de serviços e da transparência aos usuários.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto. Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura. Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 42
Contribuição	
<p>Art. 42. O índice de eficiência operacional da série de slots (EOs) é obtido pela multiplicação de índice de regularidade da série de slots com o índice de pontualidade da série de slots, e o índice de eficiência operacional total (EOsT) é obtido pela média de EOs.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use ou devolva o slot”. Quanto à pontualidade, apesar de sua inegável relevância para avaliação da qualidade dos serviços, a proposta é retirar desta resolução como parâmetro para perda de slots, tendo em vista este quesito não ser utilizado internacionalmente. A pontualidade deve permanecer apenas como parâmetro de avaliação da prestação de serviço, devido à dificuldade de se estabelecer a real responsabilidade pelos atrasos, e de acordo com as melhores práticas internacionais, que não consideram para a perda de slots. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. A pontualidade deve ainda continuar sendo fiscalizada pela ANAC, nos atuais moldes já em operação, por meio do monitoramento da prestação de serviços e da transparência aos usuários.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto. Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a eficiência operacional é um indicador adequado para o estabelecimento de prioridades, dado o objetivo de aumentar a eficiência no uso dos slots alocados. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>Art. 43. Os índices de regularidade e de pontualidade são obtido para cada série de slots, individualmente.</p> <p>§ 1º Considera-se operação pontual, para os fins da presente Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada em um slot encontra-se dentro da tolerância especificada pela declaração de capacidade de aeroporto coordenado em comparação com a base de slots vigentes, conforme artigo 8º inciso XI.</p> <p>§ 2º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade.</p> <p>§ 3º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, com exceção dos cancelamentos programados.</p> <p>§ 4º O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente pelo índice de regularidade para cada temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de slots para a próxima temporada equivalente, conforme artigo 24.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use ou devolva o slot”.</p> <p>Quanto à pontualidade, apesar de sua inegável relevância para avaliação da qualidade dos serviços, a proposta é retirar desta resolução como parâmetro para perda de slots, tendo em vista este quesito não ser utilizado internacionalmente.</p> <p>A pontualidade deve permanecer apenas como parâmetro de avaliação da prestação de serviço, devido à dificuldade de se estabelecer a real responsabilidade pelos atrasos, e de acordo com as melhores práticas internacionais, que não consideram para a perda de slots. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. A pontualidade deve ainda continuar sendo fiscalizada pela ANAC, nos atuais moldes já em operação, por meio do monitoramento da prestação de serviços e da transparência aos usuários.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuindo precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 44
Contribuição	
<p>Art. 44. A empresa de transporte aéreo não obterá o histórico de slots para a próxima temporada equivalente na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p> <p>I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;</p> <p>II - operação abaixo do mínimo da meta de pontualidade;</p> <p>III - perda da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; ou</p> <p>IV - caso se verifique, posteriormente, que a empresa de transporte aéreo não detinha histórico de slots.</p> <p>§ 1º As séries de slots que não gerarem histórico de slots serão transferidas para o banco de slots da próxima temporada equivalente.</p> <p>§ 2º Para o fim previsto no inciso III, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use ou devolva o slot”.</p> <p>Quanto à pontualidade, apesar de sua inegável relevância para avaliação da qualidade dos serviços, a proposta é retirar desta resolução como parâmetro para perda de slots, tendo em vista este quesito não ser utilizado internacionalmente.</p> <p>A pontualidade deve permanecer apenas como parâmetro de avaliação da prestação de serviço, devido à dificuldade de se estabelecer a real responsabilidade pelos atrasos, e de acordo com as melhores práticas internacionais, que não consideram para a perda de slots. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. A pontualidade deve ainda continuar sendo fiscalizada pela ANAC, nos atuais moldes já em operação, por meio do monitoramento da prestação de serviços e da transparência aos usuários.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p>	

Contribuição não aceita.

Contribuição 777
n°

Dados do Colaborador

Nome: Renato Covelo
Organização: AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail: renato.covelo@voeazul.com.br
Documento: Minuta de resolução
Item: Artigo 45

Contribuição

Art. 45. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:

I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;

II - perda ou suspensão da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos;

III - caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo não detinha o histórico de slots;

IV - caso não sejam sanadas as pendências informadas durante o processo de alocação de um slot em até dois dias da data de operação ou do início da série de slots; ou

V - caso a empresa de transporte aéreo proceda à devolução de slots de maneira a descaracterizar uma série de slots.

§ 1º Todos os slots provenientes das regras deste artigo serão transferidos para o banco de slots da temporada, além de não gerarem histórico de slots para a próxima temporada equivalente.

§ 2º Para os fins previstos no inciso I, a perda da série de slots ocorrerá a partir do momento em que se verifique que a empresa de transporte aéreo não tenha condições de cumprir com a meta de regularidade até o final da temporada, apenas para os casos em que não tenha sido iniciado o serviço aéreo referente à série de slots alocada, ou a qualquer momento no caso dos incisos II, III, IV e V.

§ 3º Para os fins previstos no inciso II, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.

§ 4º Na apuração do índice de regularidade ficarão excluídas as operações não realizadas motivadas por:

1 - sazonalidade das operações e feriados;

2 - voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e

3 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.

Justificativa:

As empresas aéreas consideram que a manutenção das salvaguardas existentes na versão vigente da Resolução 02 imprescindíveis para não haver penalizações indevidas.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que no que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.

Os cancelamentos, mesmo prévios, devem ser realizados em sistema específico para a coordenação de slots, não havendo previsão para interligação de bases entre autorizações de serviços de transporte e alocação de infraestrutura.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
<p>Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes.</p> <p>§ 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação cujo slot ou série de slots tenham sido devolvidos com menos de dois dias de antecedência da operação.</p> <p>§ 2º Na aplicação desta infração, será considerado cada slot individualmente.</p> <p>§ 3º Não serão considerados como slots não realizados as operações motivadas por:</p> <p>1 – voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</p> <p>2 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</p> <p>Justificativa: Neste artigo torna-se necessário incluir salvaguardas que explicitam justificativas aceitas para tratamento das falhas de cumprimentos dos HOTRANS autorizados, dentre elas: questões meteorológicas, feriados, sazonalidades, força maior, entre outras. Quanto à multa em si, entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Já existem referências de multas no CBA e na Lei 11.182/05, as quais devem ser respeitadas para segurança jurídica.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, dando seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura. A regra de gradação da penalidade está prevista em resolução específica da ANAC.</p> <p>No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.</p> <p>Os cancelamentos, mesmo prévios, devem ser realizados em sistema específico para a coordenação de slots, não havendo previsão para interligação de bases entre autorizações de serviços de transporte e alocação de infraestrutura.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 47
Contribuição	
<p>Art. 47. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) por operar deliberadamente em desacordo com as características dos slots alocados na base de slots vigentes.</p> <p>§ 1º Para os fins previstos no caput, serão consideradas apenas as operações aéreas realizadas com categorias de equipamento ou horários consistentemente diferentes da alocação do slot, salvaguardando-se o conceito de famílias de aeronaves ou de aeronaves com capacidade do número de assentos similares, ou ainda quando a operação visar a proteção do passageiro.</p> <p>§ 2º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.</p> <p>§ 3º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.</p> <p>§ 4º Não serão penalizadas as operações não realizadas motivadas por:</p> <p>1 - voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</p> <p>2 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Neste artigo torna-se necessário incluir salvaguardas que explicitam justificativas aceitas para tratamento das falhas de cumprimentos dos HOTRANS autorizados, dentre elas: questões meteorológicas, feriados, sazonalidades, força maior, entre outras.</p> <p>Quanto à multa em si, entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Já existem referências de multas no CBA e na Lei 11.182/05, as quais devem ser respeitadas para segurança jurídica.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, dando seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura. A regra de graduação da penalidade está prevista em resolução específica da ANAC.</p> <p>No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.</p> <p>Os cancelamentos, mesmo prévios, devem ser realizados em sistema específico para a coordenação de slots, não havendo previsão para interligação de bases entre autorizações de serviços de transporte e alocação de infraestrutura.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	777
Dados do Colaborador	
Nome:	Renato Covelo
Organização:	AZUL Linhas Aéreas SA
E-mail:	renato.covelo@voeazul.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 48
Contribuição	
<p>Art. 48. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 90.000,00 (noventa mil reais) por realizar operação aérea sem prévia alocação do slot na base de slots vigentes.</p> <p>§ 1º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.</p> <p>§ 2º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.</p> <p>§ 3º Não serão penalizadas as operações realizadas após coordenação entre a ANAC, o DECEA e a Administração Aeroportuária pertinente.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Esta alteração permite um aumento na capacidade da indústria a atender a uma demanda existente não planejada, aproveitando uma possível disponibilidade de infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Também permitem as empresas aéreas reposicionamentos de aeronaves visando atender a uma necessidade não programada e a contornar uma situação não prevista, inclusive voos extras e reposicionamento de aeronaves, muitas delas ocorridas no âmbito do CGNA.</p> <p>Quanto à multa em si, entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Já existem referências de multas no CBA e na Lei 11.182/05, as quais devem ser respeitadas para segurança jurídica.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, dando seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura. A regra de graduação da penalidade está prevista em resolução específica da ANAC.</p> <p>No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.</p> <p>Por fim, a competência para a coordenação de infraestrutura escassa é atividade exclusiva da ANAC. Não foram consideradas na norma coordenações paralelas.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	778
Dados do Colaborador	
Nome:	MODESTO SANCHEZ
Organização:	
E-mail:	modesto.sanchez@anac.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>O critério de divisão dos slots que ora sugerimos seria: - divisão dos slots em 3 categorias (demanda alta, média e baixa), com horários distribuídos (sorteados) a empresas na proporção relativa A SEU SHARE NO MERCADO DE AVIAÇÃO NACIONAL, dividindo-os proporcionalmente em cada uma das 3 categorias. Este critério é mais justo e democrático, abrindo os aeroportos públicos a uma real concorrência e agindo de alguma maneira para equilibrar o panorama de "duopólio" hoje existente. Outras variáveis referentes ao desempenho das operações nacionalmente podem ser introduzidos visando premiar boas administração.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a sua contribuição e ressalta que devido ao processo de desenvolvimento de malha das empresas de transporte aéreo a metodologia de sorteio poderia dificultar conexões entre voos e por ventura aumentar o custo da operação, elevando o preço da passagem aérea.</p> <p>A divisão dos slots do segundo participação de mercado não refletiria o real interesse das empresas em acessar determinado aeroporto saturado.</p> <p>As divisões de slots em alta, média e baixa demanda variam por sazonalidade e por região, não podendo ser aplicado em todos os casos.</p> <p>Outra preocupação da minuta hora proposta é a segurança regulatória que ela oferece à indústria, beneficiando quem melhor utiliza o slot com a manutenção do horário operado na temporada subsequente.</p> <p>A preocupação com a concorrência foi abortada na minuta apresentada ao garantir que os primeiros slots disponíveis para alocação fossem destinados à empresas entrantes.</p> <p>Contribuição não aceita</p>	

Contribuição n°	779
Dados do Colaborador	
Nome:	Cleverton Holtz Vighy
Organização:	
E-mail:	cleverton.vighy@dlh.de
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>Prezados senhores, seguem as sugestões da Lufthansa Cargo AG sds, Cleverton Vighy. Trancrição do documento anexo:</p> <p>Sr. Marcelo Pacheco dos Guarany's Presidente ANAC Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A (1° ao 7° andar) Brasília – DF Brasil</p> <p>Prezado Sr. Marcelo Guarany's,</p> <p>Proposta ANAC para alterar as Regulações Brasileiras de Slots</p> <p>A Lufthansa Cargo AG opera serviços aéreos internacionais de e para os aeroportos do Brasil. Estamos cientes que a ANAC recentemente emitiu propostas para alterar as regulações aeroportuárias de slot. Escrevemos para apoiar a resposta enviada a ANAC pela International Air Transport Association (IATA). Pedimos que a ANAC considere o que segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> Qualquer proposta para alterar as regulações aeroportuárias de slot devem refletir nas melhores práticas internacionais e alinhadas com o Worldwide Slot Guidelines (WSG). O WSG é o padrão mundialmente adotado para a eficiente alocação de slot para otimizar o uso da infraestrutura aeroportuária extremamente congestionada,garantindo o tratamento justo e igual a todas as empresas aéreas. Regulações aeroportuárias de slot que são únicas no Brasil podem ter um impacto negativo nos serviços aéreos de/para o país. Alterações nas regulações aeroportuárias no Brasil podem ter consequências inesperadas impactando a habilidade das empresas aéreas de acessar os slots dos aeroportos no outro extremo da rota. A deficiência na pontualidade de forma repetida por uma empresa aérea é totalmente inaceitável, e provoca perturbações aos exportadores, importadores a indústria em geral e outras empresa aéreas. No entanto: <ol style="list-style-type: none"> Somos totalmente contrários ao uso dos dados de pontualidade na determinação do precedente histórico de slots pelas seguintes razões: <ol style="list-style-type: none"> O processo de alocação de slots é uma ferramenta de planejamento (que tem início 6 meses antes da temporada começar) enquanto a pontualidade é operacional e influenciada por uma infinidade de fatores diários (ex. temporada climática, variações em “jet streams”, regulamentação do Controle de Tráfego Aéreo, interrupção no serviço de aeroportos etc). A melhor prática internacionalmente aceita é usar a regularidade na determinação do precedente histórico de slot e não a pontualidade para tais fins. O WSG recomenda que cada aeroporto tenha um Comitê de Desempenho de Slot (SPC, Slot Performance Committee, sigla em inglês) como um sub-grupo do Comitê de Coordenação para lidar com as questões de pontualidade. O papel específico do SPC (veja o WSG Annex 10.9 anexo) é aprimorar o desempenho e utilização efetiva da infraestrutura do aeroporto disponível através do monitoramento das atividades de slot. Os objetivos primários são melhorar a pontualidade, para combater o mau uso de slot, para otimizar o uso de instalações congestionadas e restritas, maximizando assim a utilização da capacidade atribuída. Os Coordenadores podem usar os dados de “on-time performance” para identificar tendências de pontualidade deficiente mas devem utilizálos como um primeiro passo para iniciar um diálogo com aquelas transportadoras que necessitam retificar seu desempenho.Precedente histórico só deve ser negado como último recurso se a transportadora não agir ou não responder ao diálogo iniciado pelo Coordenador. Sanções podem ser aplicadas as transportadoras que operam tanto repetida quanto 	

intencionalmente em diferentes momentos do slot atribuído a elas. No entanto, apenas comportamentos intencionais devem ser sancionados. É vital que haja comunicação dos dois lados na coordenação do processo, e que seja utilizado para notificar as empresas aéreas com antecedência de potenciais instâncias de mau uso, para que as empresas aéreas possam responder e reformar seu comportamento de acordo. Caso o mau uso seja provado e/ou nenhuma ação corretiva seja tomada, só então a sanção deve ser aplicada.

5. Seria apropriado se as seguintes definições fossem explicitamente referidas na Resolução:

a. Calendário IATA de Coordenação de Atividades (ou Calendário): os eventos e prazos da indústria que governam a coordenação do processo em cada temporada.

b. A Conferência de Slots da IATA (SC - Slots Conference, sigla em inglês): fórum internacional organizado pela IATA com o objetivo de promover o encontro de empresas aéreas e Coordenadores de diversos aeroportos para otimizar o uso da infraestrutura aeroportuária, que ocorre duas vezes ao ano nas temporadas de verão e inverno, as datas estão especificadas no

Calendário de atividades;

6. Um dos princípios fundamentais das melhores práticas de Coordenação é a independência do Coordenador. Capítulo II Artigo 3 menciona que *"A atividade de coordenação e alocação de slots nos aeroportos coordenados deve ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada....."*

É difícil ver como a ANAC pode ser verdadeiramente um coordenador independente financeiramente e funcionalmente enquanto são os autores ou reguladores e são a agência que aplicam as multas nas empresas aéreas.

Esperamos que a ANAC reconheça a resposta construtiva da **Lufthansa Cargo AG** e garanta que as regulações aeroportuárias de slot no Brasil estejam de acordo com as melhores práticas globais contidas no WSG da IATA, a qual apoiamos totalmente.

Atenciosamente,

Daniel Bleckmann

Representante Legal

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:

"Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;

XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;"

É importante ressaltar que a IATA é uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC), e as regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, sem gerar obrigações para a Administração Pública, em que pese o disposto no Art 4º:

"Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente."

Tanto é verdade, que a ANAC enviou em 2008 servidores para conhecer os procedimentos de coordenação e alocação de slots em aeroportos declarados níveis 2 e 3, nas conferências internacionais de slots organizadas pela IATA. Dessa forma, através da portaria 1075, de 09 de julho de 2009, a ANAC instituiu o Comitê de Facilitação de Voos para viabilizar a participação do Brasil nas conferências internacionais de slots da IATA. Desde então, a metodologia utilizada pela IATA tem sido aplicada ao aeroporto de Guarulhos, utilizando-se dos princípios existentes no WSG.

Através da experiência obtida internacionalmente e aplicando-a com a realidade da aviação

civil brasileira, a ANAC veio por meio da Audiência Pública ANAC 02/2003 publicar a proposta de resolução que dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Portanto, diversos aspectos do WSG estão refletidos na proposta de Resolução e o Brasil utilizará o fórum internacional da IATA (SC) para realizar o trabalho de coordenação e alocação de slots para os aeroportos declarados coordenados, mas teremos algumas peculiaridades relacionadas à aviação civil brasileira. É importante enfatizar que o próprio WSG estabelece que o processo de coordenação e alocação de slots da IATA seguirá as regras estabelecidas no WSG, mas as regras locais de cada país devem ser respeitadas, conforme transcrição abaixo:

“5.5 ROLE OF THE COORDINATOR

5.5.1 The coordinator will:

a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.

b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”

Com relação à aplicação da pontualidade nos mecanismos de coordenação e alocação de slots em aeroportos coordenados no Brasil, a ANAC entende que deve ser considerada, pois em um aeroporto com alto grau de saturação qualquer desvio de conduta impacta significativamente na operação do aeroporto e no nível de serviço oferecido ao passageiro. De qualquer forma, toda e qualquer operação aérea que seja despontual, conforme parâmetros estabelecidos por aeroporto, e que seja alheia à vontade da empresa aérea, será desconsiderada do cálculo, conforme legislação específica.

Por último, é importante contextualizar o que significa uma Agência Reguladora, dentro da Administração Pública. As Agências Reguladoras foram criadas para fiscalizar a prestação de serviços públicos praticados pela iniciativa privada, controlando a qualidade na prestação do serviço e estabelecendo regras para o setor. Para tal, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. Que para o caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005:

“Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.”

Portanto, a ANAC além de ser independente nas suas decisões, qualquer ato deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	780
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>Introdução: 1. Toda orientação na atividade de coordenação e alocação de slots deve refletir as melhores práticas internacionais e alinhada as recomendações do Worldwide Slot Guidelines (WSG). O WSG (Guia Mundial de Slots, expressão em português) é o padrão mundialmente adotado para alocação de horários de chegadas e partidas eficiente para otimizar o uso de aeroportos extremamente congestionados. 2. O WSG garante a implementação global de procedimentos padrão que permitem tratamento justo e igual a todas as empresas aéreas. 3. O desenvolvimento de uma política de slots própria e diferenciada, não é interessante para indústria do transporte aéreo internacional, aeroportos e agências do governo, incluindo os interesses próprios do Brasil. Pelo contrário, estas devem estar em conformidade com as regulações internacionais que tem sido geralmente aceitas por Coordenadores/[governos]. Um esquema único de gerenciamento de slots no Brasil irá, negativamente, impactar o serviço aéreo de/para o Brasil para todas as empresas aéreas, até mesmo para as transportadoras brasileiras. Por exemplo, se o Brasil implementar a sua própria regulação de slots que difere da regulação de slots reconhecidamente adotada por outros países, as transportadoras brasileiras serão obstruídas por políticas discordantes, ex. a empresa aérea brasileira cumpre com as regulações de seu país mas ao mesmo tempo não pode cumprir com as políticas do governo estrangeiro. 4. A IATA reconhece que a deficiência na pontualidade de forma repetida por uma determinada empresa aérea é totalmente inaceitável pois pode causar perturbações ao público que viaja, ao aeroporto e outras empresas aéreas que operam no aeroporto. a. No entanto, a IATA e as transportadoras internacionais são totalmente contrárias ao uso dos dados de pontualidade na determinação do precedente histórico de slots, pelas seguintes razões: i. O processo de alocação de slots é uma ferramenta de planejamento (que tem início 6 meses antes da temporada começar) enquanto a pontualidade é operacional e influenciada por uma infinidade de fatores diários (ex. temporada climática, variações em “jet streams”, regulamentação do Controle de Tráfego Aéreo, interrupção no serviço de aeroportos etc) e, conseqüentemente os dois processos não podem ser misturados. ii. A melhor prática internacionalmente aceita é usar somente a regularidade na determinação do precedente histórico de slot e não a pontualidade para tais fins. iii. No entanto, reconhecendo que a deficiência na pontualidade é inaceitável, o WSG recomenda que cada aeroporto tenha um Comitê de Desempenho de Slot (SPC, Slot Performance Committee, sigla em inglês) como um sub-grupo do Comitê de Coordenação. iv. O papel específico do SPC (veja o WSG Anexo 10.9 anexo) é para aprimorar o desempenho e utilização efetiva da infraestrutura do aeroporto disponível através do monitoramento das atividades de slot. Os objetivos primários são melhorar a pontualidade, para comba</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: “Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe: (...) XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível; XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;” É importante ressaltar que a IATA é uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC), e as regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus</p>	

associados, sem gerar obrigações para a Administração Pública, em que pese o disposto no Art 4º:

"Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente."

Tanto é verdade, que a ANAC enviou em 2008 servidores para conhecer os procedimentos de coordenação e alocação de slots em aeroportos declarados níveis 2 e 3, nas conferências internacionais de slots organizadas pela IATA. Dessa forma, através da portaria 1075, de 09 de julho de 2009, a ANAC instituiu o Comitê de Facilitação de Voos para viabilizar a participação do Brasil nas conferências internacionais de slots da IATA. Desde então, a metodologia utilizada pela IATA tem sido aplicada ao aeroporto de Guarulhos, utilizando-se dos princípios existentes no WSG.

Através da experiência obtida internacionalmente e aplicando-a com a realidade da aviação civil brasileira, a ANAC veio por meio da Audiência Pública ANAC 02/2003 publicar a proposta de resolução que dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Portanto, diversos aspectos do WSG estão refletidos na proposta de Resolução e o Brasil utilizará o fórum internacional da IATA (SC) para realizar o trabalho de coordenação e alocação de slots para os aeroportos declarados coordenados, mas teremos algumas peculiaridades relacionadas à aviação civil brasileira. É importante enfatizar que o próprio WSG estabelece que o processo de coordenação e alocação de slots da IATA seguirá as regras estabelecidas no WSG, mas as regras locais de cada país devem ser respeitadas, conforme transcrição abaixo:

"5.5 ROLE OF THE COORDINATOR

5.5.1 The coordinator will:

- a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.
- b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible."

Com relação à aplicação da pontualidade nos mecanismos de coordenação e alocação de slots em aeroportos coordenados no Brasil, a ANAC entende que deve ser considerada, pois em um aeroporto com alto grau de saturação qualquer desvio de conduta impacta significativamente na operação do aeroporto e no nível de serviço oferecido ao passageiro. De qualquer forma, toda e qualquer operação aérea que seja despontual, conforme parâmetros estabelecidos por aeroporto, e que seja alheia à vontade da empresa aérea, será desconsiderada do cálculo, conforme legislação específica.

Por último, é importante contextualizar o que significa uma Agência Reguladora, dentro da Administração Pública. As Agências Reguladoras foram criadas para fiscalizar a prestação de serviços públicos praticados pela iniciativa privada, controlando a qualidade na prestação do serviço e estabelecendo regras para o setor. Para tal, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. Portanto, a ANAC além de ser independente nas suas decisões, qualquer ato deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	781
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
Emenda 2 Capítulo I, Artigo 2. Definição – Empresa Aérea Entrante Proposta de Emenda IATA Empresa de transporte aéreo que solicite uma série de slots em um aeroporto em qualquer dia em que, se o pedido da empresa aérea for aceito, ela terá menos de 5 slots naquele aeroporto, naquele dia. Justificativa A emenda proposta é a definição reconhecida internacionalmente de Empresa Aérea Entrante aplicada em aeroportos do mundo inteiro.	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:</p> <p>“Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</p> <p>(...)</p> <p>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</p> <p>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</p> <p>É importante ressaltar que a IATA é uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC), e as regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, sem gerar obrigações para a Administração Pública, em que pese o disposto no Art 4°:</p> <p>"Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente."</p> <p>Tanto é verdade, que a ANAC enviou em 2008 servidores para conhecer os procedimentos de coordenação e alocação de slots em aeroportos declarados níveis 2 e 3, nas conferências internacionais de slots organizadas pela IATA. Dessa forma, através da portaria 1075, de 09 de julho de 2009, a ANAC instituiu o Comitê de Facilitação de Voos para viabilizar a participação do Brasil nas conferências internacionais de slots da IATA. Desde então, a metodologia utilizada pela IATA tem sido aplicada ao aeroporto de Guarulhos, utilizando-se dos princípios existentes no WSG.</p> <p>Através da experiência obtida internacionalmente e aplicando-a com a realidade da aviação civil brasileira, a ANAC veio por meio da Audiência Pública ANAC 02/2003 publicar a proposta de resolução que dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Portanto, diversos aspectos do WSG estão refletidos na proposta de Resolução e o Brasil utilizará o fórum internacional da IATA (SC) para realizar o trabalho de coordenação e alocação de slots para os aeroportos declarados coordenados, mas teremos algumas peculiaridades relacionadas à aviação civil brasileira. É importante enfatizar que o próprio WSG estabelece que o processo de coordenação e alocação de slots da IATA seguirá as regras estabelecidas no WSG, mas as regras locais de cada país devem ser respeitadas, conforme transcrição abaixo:</p> <p>“5.5 ROLE OF THE COORDINATOR</p> <p>5.5.1 The coordinator will:</p> <p>a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.</p> <p>b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”</p>	

A *priori* a definição da quantidade de slots que caracterizam se uma empresa é atuante ou entrante em um aeroporto termina por limitar o acesso aos slots em aeroportos muito concentrados. Entretanto, concordamos ser cinco slots o critério de quantidade de slots de empresa entrante, tanto que este critério ficou na definição da quantidade de slots pelo inciso XIII do Art. 2º. Mas a norma não afasta a possibilidade de se estabelecer número diferente para aeroportos altamente contestáveis, em casos excepcionais que a diretoria da ANAC entender adequado mediante estudo técnico da área competente, previsto no inciso I do §4º do Art. 8º.

Contribuição parcialmente aceita.

Contribuição n°	782
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>Emenda 3 Capítulo I, Artigo 2. Definição – Série de Slots Proposta de Emenda IATA Pelo menos 5 slots solicitados no mesmo horário e no mesmo dia da semana, distribuídos regularmente na mesma temporada, e alocados desta forma ou, caso não seja possível, alocados aproximadamente ao mesmo tempo. Justificativa A emenda proposta é a definição reconhecida internacionalmente de Séries aplicada em aeroportos do mundo inteiro.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: “Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe: (...) XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível; XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;” É importante ressaltar que a IATA é uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC), e as regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, sem gerar obrigações para a Administração Pública, em que pese o disposto no Art 4°: "Art. 4° Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente." Tanto é verdade, que a ANAC enviou em 2008 servidores para conhecer os procedimentos de coordenação e alocação de slots em aeroportos declarados níveis 2 e 3, nas conferências internacionais de slots organizadas pela IATA. Dessa forma, através da portaria 1075, de 09 de julho de 2009, a ANAC instituiu o Comitê de Facilitação de Voos para viabilizar a participação do Brasil nas conferências internacionais de slots da IATA. Desde então, a metodologia utilizada pela IATA tem sido aplicada ao aeroporto de Guarulhos, utilizando-se dos princípios existentes no WSG. Através da experiência obtida internacionalmente e aplicando-a com a realidade da aviação civil brasileira, a ANAC veio por meio da Audiência Pública ANAC 02/2003 publicar a proposta de resolução que dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Portanto, diversos aspectos do WSG estão refletidos na proposta de Resolução e o Brasil utilizará o fórum internacional da IATA (SC) para realizar o trabalho de coordenação e alocação de slots para os aeroportos declarados coordenados, mas teremos algumas peculiaridades relacionadas à aviação civil brasileira. É importante enfatizar que o próprio WSG estabelece que o processo de coordenação e alocação de slots da IATA seguirá as regras estabelecidas no WSG, mas as regras locais de cada país devem ser respeitadas, conforme transcrição abaixo: “5.5 ROLE OF THE COORDINATOR 5.5.1 The coordinator will: a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.</p>	

b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”

Essa proposta de resolução estabelece um mecanismo onde são caracterizados como séries slots aqueles slots alocados no mesmo dia da semana, na mesma hora, ou com variação de até quinze minutos, por um número de semanas consecutivas, que poderá ser determinado em razão das características do aeroporto.

Entretanto, concordamos com a necessidade de estabelecer uma característica fixa para a configuração de empresa entrante, desta forma o conceito passou a vigor da seguinte forma:

Art. 2º. XIX - série de slots: conjunto de no mínimo 5 (cinco) slots alocados para a mesma empresa de transporte aéreo em semanas consecutivas, no mesmo dia da semana, na mesma hora ou com variação de até 15 (quinze) minutos entre os horários alocados. Mas a norma não afasta a possibilidade de se estabelecer número diferente para aeroportos altamente contestáveis, em casos excepcionais que a diretoria da ANAC entender adequado mediante estudo técnico da área competente, previsto no inciso II do §4º do Art. 8º.

Contribuição parcialmente aceita.

Contribuição n°	783
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>Emenda 4 Capítulo I, Artigo 2. Definição – Temporadas Proposta de Emenda IATA XVIII Temporadas: períodos de Coordenação, alocação e operação dos slots, Os períodos dessas temporadas respeitam o Calendário de Coordenação de Atividades do WSG (Worldwide Slot Guidelines). Temporadas equivalentes se referem a duas temporadas de verão ou duas temporadas de inverno.</p> <p>Justificativa A emenda proposta é a definição reconhecida internacionalmente de Temporadas aplicada globalmente.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que: "Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</p> <p>(...)</p> <p>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</p> <p>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;"</p> <p>Sendo slot insumo à realização dos serviços aéreos, recai sobre a ANAC a competência de regulação econômica deste insumo, dispondo sobre o acesso à infraestrutura escassa. Sendo a atividade de coordenação de slots uma composição de conflito ao acesso de infraestrutura aeroportuária, compete à ANAC a execução dessa atividade. Além disso, é importante ressaltar que a IATA é uma associação de empresas aéreas, essas reguladas pela Agência, e seus normativos vinculam apenas seus associados, sem gerar obrigações para a Administração Pública, em que pese o disposto no Art 4°:</p> <p>"Art. 4° Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente."</p> <p>Tanto é verdade, que a ANAC enviou em 2008 servidores para conhecer os procedimentos de coordenação e alocação de slots em aeroportos declarados níveis 2 e 3, nas conferências internacionais de slots organizadas pela IATA. Dessa forma, através da portaria 1075, de 09 de julho de 2009, a ANAC instituiu o Comitê de Facilitação de Voos para viabilizar a participação do Brasil nas conferências internacionais de slots da IATA. Desde então, a metodologia utilizada pela IATA tem sido aplicada ao aeroporto de Guarulhos, utilizando-se dos princípios existentes no WSG.</p> <p>Através da experiência obtida internacionalmente e aplicando-a com a realidade da aviação civil brasileira, a ANAC veio por meio da Audiência Pública ANAC 02/2003 publicar a proposta de resolução que dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Portanto, diversos aspectos do WSG estão refletidos na proposta de Resolução e o Brasil utilizará o fórum internacional da IATA (SC) para realizar o trabalho de coordenação e alocação de slots para os aeroportos declarados coordenados, mas teremos algumas peculiaridades relacionadas à aviação civil brasileira. É importante enfatizar que o próprio WSG estabelece que o processo de coordenação e alocação de slots da IATA seguirá as regras estabelecidas no WSG, mas as regras locais de cada país devem ser respeitadas, conforme transcrição abaixo:</p> <p>"5.5 ROLE OF THE COORDINATOR</p> <p>5.5.1 The coordinator will:</p>	

a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.

b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”

Cabe ainda destacar que, conforme apresentada na proposta de resolução, diversas etapas do processo de coordenação e alocação de slots para os aeroportos coordenados no Brasil, serão inseridas no calendário internacional da IATA. Mas é responsabilidade da ANAC publicar o calendário de atividades que vinculará o particular (empresas aéreas e operadores aéreos) a respeitar os prazos definidos. No Brasil, conforme CF 1988, artigo 5º, inciso II, tem-se:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;
Contribuição não aceita.

Contribuição n°	784
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 3°
Contribuição	
Emenda 5 Capítulo II, Artigo 3.º.1 Proposta de Emenda IATA § 1 A Superintendência competente designará equipe independente e responsável pelas atividades de coordenação e alocação de slots de maneira justa, não discriminatória e transparente. Justificativa A emenda proposta garante que a distribuição de slot seja justa e transparente, para todas as empresas aéreas.	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que significa uma Agência Reguladora, dentro da Administração Pública. As Agências Reguladoras foram criadas para fiscalizar a prestação de serviços públicos praticados pela iniciativa privada, controlando a qualidade na prestação do serviço e estabelecendo regras para o setor. Para tal, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. Que para o caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005:</p> <p><i>“Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.”</i></p> <p>Portanto, além da ANAC ser independente nas suas decisões, qualquer ato deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	785
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>Emenda 6 Capítulo III, Artigo 8 Proposta de Emenda IATA Devem constar na declaração de aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação: I - nome do aeroporto; II - motivo da coordenação; III - período, dias da semana e horários que serão coordenados; IV - modalidades de serviços aéreos que devem solicitar slots; V - modalidades de serviços aéreos que são elegíveis para constituição de séries de slots; VI - limitações de operação, relacionadas a aspectos técnicos; VII - metas de eficiência de regularidade na utilização das séries de slots no aeroporto; VIII - número de slots alocados por dia, por empresa de transporte aéreo, para ser considerada empresa aérea entrante no aeroporto; IX - percentual do banco de slots que será distribuído inicialmente às empresas aéreas entrantes no aeroporto; X - desvio tolerado em relação ao horário de slot alocado para as chegadas e partidas. §1º A definição dos parâmetros de coordenação será feita de forma individualizada para cada aeroporto coordenado. § 2º O parâmetro mencionado no inciso VIII deverá ser fixado em, no máximo, quatro slots. § 3º O parâmetro mencionado no inciso IX deverá ser fixado em, no mínimo, cinquenta por cento. § 4º O parâmetro mencionado no inciso X deverá ser fixado em, no mínimo, cinco slots. § 5º Os parâmetros para as metas de regularidade deverão ser fixados em, oitenta por cento. § 6º O parâmetro mencionado no inciso XI deverá ser de no máximo sessenta minutos, e sua definição deverá observar a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo.</p> <p>Justificativa Como referido no preâmbulo da IATA se opõem a usar a pontualidade na avaliação de precedente histórico. Uma série deve ser de 5 em todos os aeroportos do Brasil e não deve variar pelo uso de uma regra local.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece com relação à aplicação da pontualidade nos mecanismos de coordenação e alocação de slots em aeroportos coordenados no Brasil, a ANAC entende que deve ser considerada, pois em um aeroporto com alto grau de saturação qualquer desvio de conduta impacta significativamente na operação do aeroporto e no nível de serviço oferecido ao passageiro. De qualquer forma, toda e qualquer operação aérea que seja despontual, conforme parâmetros estabelecidos por aeroporto, e que seja alheia à vontade da empresa aérea, será desconsiderada do cálculo, conforme legislação específica.</p> <p>Essa proposta de resolução estabelece um mecanismo onde são caracterizados como séries slots aqueles slots alocados no mesmo dia da semana, na mesma hora, ou com variação de até quinze minutos, por um número de semanas consecutivas, que poderá ser determinado em razão das características do aeroporto.</p> <p>Entretanto, concordamos com a necessidade de estabelecer uma característica fixa para a configuração de empresa entrante, desta forma o conceito passou a vigor da seguinte forma:</p> <p>XIX - série de slots: conjunto de no mínimo 5 (cinco) slots alocados para a mesma empresa de transporte aéreo em semanas consecutivas, no mesmo dia da semana, na mesma hora ou com variação de até 15 (quinze) minutos entre os horários alocados.</p> <p>Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	786
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
<p>Emenda 7 Capítulo IV, Artigo 11 Proposta de Emenda IATA O operador do aeroporto deverá contratar diretamente as empresas de transporte aéreo para a provisão de serviços no aeroporto. O contrato deve incluir o Acordo de Nível de Serviço que detalha as obrigações do serviço da empresa aérea e do aeroporto. Justificativa Apenas a ANAC, agência reguladora deve ter o poder legal de sancionar as empresas aéreas pelo mau uso de slots nos aeroportos. Qualquer falha de serviço por parte do aeroporto ou empresa aérea, deve estar sujeito aos acordos contratuais entre as duas partes. Isto não deve incluir o uso dos slots.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroprotoos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	787
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 20
Contribuição	
<p>Emenda 8 Seção II, Subseção III, Artigo 20 Proposta de Emenda IATA Caso a empresa de transporte aéreo detentora de histórico de slot deixe de submeter a sua programação até o prazo de submissão inicial (ISD), poderá concorrer para a temporada apenas pelo banco de slots após a respectiva, coordenação inicial segundo análise da capacidade disponível. Justificativa De acordo com o processo de coordenação do WSG, vide WSG Seção 8.6.2</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o benefício do histórico de slots é válido somente para a submissão inicial. A ANAC entende que o processamento de uma submissão fora do prazo estabelecido prejudicaria o trabalho de alocação inicial, e ainda prejudicaria as empresas aéreas que respeitaram o prazo estabelecido, pois na própria "Slot Conference" as empresas que enviaram as submissões no prazo estabelecido ainda terão a oportunidade de ajustar a sua malha, o que poderia ser dificultado se uma submissão realizada fora do prazo fosse alocada.</p> <p>Além disso, o calendário de atividades é divulgado com bastante antecedência, e o prazo da submissão inicial corresponderá ao que é estabelecido pelo calendário da IATA, sendo, portanto, de amplo conhecimento de todas as empresas aéreas.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	788
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>Emenda 9 Seção II, Subseção IV, Artigo 23 Proposta de Emenda IATA Eliminar Justificativa Eliminar as complicadas e desnecessárias regras de alocação, pois os critérios do WSG funcionam eficientemente e efetivamente para alocar slots onde existe um excesso de demanda ... A premissa de que há mais solicitações de slot do que slot disponível é essencialmente o motivo do Nível 3. Esta base de alocação proposta é sem precedentes como também não é razoável, O WSG funciona de forma justa e não discriminatória para alocar slots e em seguida elabora um cenário de lista de espera.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o dispositivo em questão tem como objetivo o estabelecimento de um critério de acesso que permita aos agentes de mercado prever o comportamento do coordenador no caso extremo de escassez de infraestrutura. Tal mecanismo se faz necessário face à possibilidade de, num cenário de baixíssima disponibilidade de slots, permitir que exista alguma contestabilidade do mercado facilitando a entrada de mais de um competidor, baseando-se numa regra colocada antecipadamente. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	789
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 24
Contribuição	
<p>Emenda 10 Seção II, Subseção IV, Artigo 24 Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos artigos 22 e 23 os seguintes critérios em casos de empate ou conflito na alocação de slots, na seguinte ordem de prioridade: Proposta de Emenda IATA I – serviço aéreo regular de passageiros: a) maior série de slots (período de operação); II – serviço aéreo regular de carga: a) maior série de slots (período de operação); III – demais operações.</p> <p>Justificativa A IATA se opõe que o tamanho da aeronave determine o acesso aos slots em um aeroporto. A autoridade competente (Governo) tem a oportunidade de usar as regras de Distribuição de Tráfego (TDR´s - Traffic Distribution rules, sigla em inglês) para restringir o tipo de tráfego em um aeroporto. Ex. Carga ou “GA/BA”, a IATA se opõe ao conceito de um índice de eficiência operacional.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os critérios secundários para a alocação de slots têm por objetivo o aumento da eficiência econômica na utilização do aeroporto, dada à escassez de infraestrutura. Além deste ponto, a prioridade por tamanho de aeronave também está alinhada com o objetivo estratégico Número 3 da ANAC: Ampliação do número de passageiros transportados.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	790
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 26
Contribuição	
Emenda 11 Seção II, Subseção VI, Artigo 26 Proposta de Emenda IATA Eliminar Justificativa As empresas aéreas devem ser encorajadas a retornar os slots que não planejam operar antes do prazo de retorno do slot, e conseqüentemente, ao fazê-lo, não devem ser penalizadas com a perda de todos os slots.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que na primeira etapa de coordenação serão alocadas apenas séries de slots. Caso uma empresa que tenha solicitado séries de slots proceda a uma devolução que descaracterize a série, isto é, que oportunamente tenha feito a solicitação na alocação inicial de forma que não poderia tê-lo feito, é possível que todos os slots sejam retirados. Essa medida visa o desincentivo de condutas oportunistas por parte das empresas aéreas. Contribuição não aceita.	

Contribuição n°	791
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 31
Contribuição	
Emenda 12 Seção V, Artigo 31 Proposta de Emenda IATA O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, que é garantido para uso enquanto operado de acordo com os padrões estabelecidos. Justificativa O “slot” é um patrimônio do sistema, e enquanto estiver alocado e operado dentro das regras de regularidade estabelecidas, devem ser novamente alocado a companhia que possui aquele slot em uma base histórica.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nem a empresa, nem o sistema possuem slot como ativo, tendo a empresa somente o direito de uso daquela infraestrutura. Não cabe também garantir salvaguarda, pois só é garantido que, caso a empresa tenha alcançado a os limites de regularidade e pontualidade, estará habilitada para pleitear direitos de histórico para a próxima temporada. O direito histórico não é uma salvaguarda, é o benefício concedido aos melhores operadores em escolher manter ou alterar seus slots antes dos demais operadores que não tenham se habilitado. Não obstante os slots não podem ser salvaguardados em caso de intervenções ou obras no aeroporto que por ventura reduzam capacidade operacional. Contribuição não aceita	

Contribuição n°	792
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 33
Contribuição	
<p>Emenda 13 Seção V, Artigo 33 Proposta de Emenda IATA Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto. § 1º É vedada a troca da série de slots que tenha sido alocada para empresa aérea entrante, a menos que a reprogramação mova a empresa aérea entrante para mais perto da solicitação original de horário e/ou tenha sido alcançada. Justificativa Analisar este artigo levando em consideração os princípios defendidos no WSG / IATA item 7.1.1-I, que afirma que os slots podem ser livremente transferidos ou trocados entre as empresas aéreas com o objetivo de proporcionar maior flexibilidade e facilidade operacional. Para o critério de anulação de uma troca, é necessário estabelecer mais detalhes, e deixar claro que a situação será avaliada todo período ou temporada.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e para o caso e troca de slots entre entrantes, alterou o parágrafo segundo incluindo o inciso II no sentido de se atender a sugestão que possibilite a troca de slots entre entrantes. Contribuição acatada.</p>	

Contribuição n°	793
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 37
Contribuição	
<p>Emenda 14 Seção V, Artigo 37 Proposta de Emenda IATA Art. 37. A empresa de transporte aéreo terá garantido o histórico de slots para a temporada caso tenha atingido as metas de regularidade da série de slots da temporada equivalente anterior, conjuntamente, ressalvada a hipótese prevista no caput do artigo anterior. Justificativa Precedência de histórico baseado não apenas na utilização, mas também na pontualidade... isto não está alinhado com o processo WSG e sem precedentes globalmente.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.</p> <p>O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	794
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 39
Contribuição	
<p>Emenda 15 Capítulo VI, Artigo 39 Proposta de Emenda IATA O monitoramento dos slots alocados em cada temporada será feito utilizando-se: I - a base de referência (BDR) para a apuração do índice de regularidade da série de slots; e §1º. Os slots alocados serão monitorados durante toda a temporada, de forma a se obter os índices de regularidade. §2º. Para fins de determinação de histórico de slots serão consideradas as séries de slots alocadas na base de referência (BDR). §3º O monitoramento dos slots alocados é feito individualmente para cada aeroporto coordenado Justificativa Favor consultar o preâmbulo acima onde a IATA acredita que a melhor prática internacional deve ser adotada e apenas a regularidade usada para avaliar o precedente histórico.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.</p> <p>O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	795
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 41
Contribuição	
<p>Emenda 16 Capítulo VI, Artigo 41 Proposta de Emenda IATA Eliminar Justificativa Favor consultar o preâmbulo acima onde a IATA acredita que a melhor prática internacional deve ser adotada e apenas a regularidade usada para avaliar o precedente histórico.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.</p> <p>O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	796
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 42
Contribuição	
<p>Emenda 17 Capítulo VI, Artigo 42 Proposta de Emenda IATA Eliminar Justificativa Favor consultar o preâmbulo acima onde a IATA acredita que a melhor prática internacional deve ser adotada e apenas a regularidade usada para avaliar o precedente histórico.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.</p> <p>O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	797
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>Emenda 18 Capítulo VI, Artigo 43 Proposta de Emenda IATA Os índices de regularidade são obtidos para cada série de slots, individualmente. § 1º No cálculo dos índices de regularidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas de acordo com as normas internacionais aceitas, com exceção dos cancelamentos programados.</p> <p>Justificativa Favor consultar o preâmbulo acima onde a IATA acredita que a melhor prática internacional deve ser adotada e apenas a regularidade usada para avaliar o precedente histórico.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.</p> <p>O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	798
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 44
Contribuição	
<p>Emenda 19 Capítulo VI, Artigo 44 Proposta de Emenda IATA A empresa de transporte aéreo não obterá o histórico de slots para a próxima temporada equivalente na ocorrência de qualquer dos seguintes casos: I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade; II - perda da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; ou § 1º As séries de slots que não gerarem histórico de slots serão transferidas para o banco de slots da próxima temporada equivalente. § 2º Para o fim previsto no inciso III, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não-regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO. Justificativa Favor consultar o preâmbulo acima onde a IATA acredita que a melhor prática internacional deve ser adotada e apenas a regularidade usada para avaliar o precedente histórico.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.</p> <p>O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	799
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 45
Contribuição	
<p>Emenda 20 Capítulo VI, Artigo 45 Proposta de Emenda IATA A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação apenas depois do diálogo entre empresa aérea e coordenador na ocorrência de qualquer dos seguintes casos: I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade; II - perda ou suspensão da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; III – caso não sejam sanadas as pendências informadas durante o processo de alocação de um slot em até dois dias da data de operação ou do início da série de slots; ou IV - caso a empresa de transporte aéreo proceda à devolução de slots de maneira a descaracterizar uma série de slots. § 1º Todos os slots provenientes das regras deste artigo serão transferidos para o banco de slots da temporada, além de não gerarem histórico de slots para a próxima temporada equivalente. § 2º Para os fins previstos no inciso I, a perda da série de slots ocorrerá a partir do momento em que se verifique que a empresa de transporte aéreo não tenha condições de cumprir com a meta de regularidade até o final da temporada, apenas para os casos em que não tenha sido iniciado o serviço aéreo referente à série de slots alocada, ou a qualquer momento no caso dos incisos II, III, IV e V. § 3º Para os fins previstos no inciso II, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p>Justificativa Considerando as melhores práticas internacionais (veja WSG / IATA) apenas o índice de regularidade deve ser adotado e o conceito de “use ou perca” (“use it or lose it”). A retirada de slots deve ocorrer apenas após o diálogo entre as empresas aéreas e coordenador.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.</p> <p>O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Por fim, os casos que exigem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, onde existe um processo de validação dos dados que envolvem a empresa aérea.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	800
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
<p>Emenda 21 Capítulo VII, Artigo 46 Proposta de Emenda IATA Eliminar Justificativa Devemos assegurar que as sanções não penalizem as empresas aéreas por fazer uso da regra 80/20, ex. cancelamentos realizados no dia, que já são contados dentro do índice de regularidade. Empresas aéreas devem ser multadas/penalizadas apenas por não retornar a série de slots menos de 2 dias antes do início da operação, que eles não tem intenção de usar. É necessário incluir garantias que justificativas explícitas aceitas por tratamento de falhas nas obrigações de HOTRANS autorizadas, incluindo: problemas climáticos, feriados, sazonalidade, força maior, entre outros.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, tendo seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.</p> <p>A gradação das penas está prevista em regulamento específico que dispõe sobre o processo de autuação desta ANAC, não obstante, foram incluídas à minuta proposta demais considerações sobre agravantes ou atenuantes das infrações.</p> <p>No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	801
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 47
Contribuição	
<p>Emenda 22 Capítulo VII, Artigo 47 Proposta de Emenda IATA Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até no máximo R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) por operar deliberadamente em desacordo com as características dos slots alocados na base de slots vigentes. § 1º Para os fins previstos no caput, serão consideradas apenas as operações aéreas realizadas com categorias de equipamento ou horários consistentemente diferentes da alocação do slot. § 2º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea repetida individualmente. § 3º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo. Justificativa Multas devem ser aplicadas apenas quando e se, o mau uso dos slots é provado de forma repetida e intencional, e um diálogo inicial é realizado entre empresas aéreas e coordenador. A aplicação de multas deve ser incrementada após considerar provado o grau do mau uso atual.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a LEI DE PROCESSO ADMINISTRATIVO estabelece quais as etapas que devem ser seguidas pelos agentes públicos em seus processos sancionadores, não havendo previsão para a etapa proposta na contribuição. A ANAC normatizou em resolução específica seus processos sancionadores, de forma que é dado ao regulado todo direito de ampla defesa e contraditório. Não obstante as IAC 1502 e 1504 dispõem sobre quais as justificativas para atrasos e cancelamentos abonam o operador aéreo de culpa. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	802
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 48
Contribuição	
<p>Emenda 23 Capítulo VII, Artigo 48 Proposta de Emenda IATA Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 90.000,00 (noventa mil reais) por realizar operação aérea sem prévia alocação do slot na base de slots vigentes. § 1º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente. § 2º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo. § 3 As operações conduzidas após a coordenação com ANAC, DECEA e a Administração Aeroportuária aplicável, não serão penalizadas.</p> <p>Justificativa Esta mudança permite um aumento na habilidade da indústria atender uma demanda existente não planejada, tirando proveito de uma possível disponibilidade na infraestrutura aeroportuária. Também permite as empresas aéreas posicionar uma aeronave para satisfazer uma situação não planejada e inesperada, incluindo um voo extra e posicionando a aeronave após rupturas operacionais.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o processo de alocação de slots em aeroportos é de competência do coordenador, o que implica em um único processo de coordenação dos slots do aeroporto, não sendo aplicáveis coordenações paralelas. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	803
Dados do Colaborador	
Nome:	Carlos Ebner
Organização:	
E-mail:	ebnerc@iata.org
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 49
Contribuição	
<p>Emenda 24 Capítulo VII, Artigo 49 Proposta de Emenda IATA Eliminar Justificativa O operador aeroportuário não deve ser multado por não obrigar as empresas aéreas a usar seus slots corretamente; a empresa aérea são obrigadas a usar os slots corretamente para garantir a precedência histórica (80/20). WSG Anexo 10.9 COMITÊ DE DESEMPENHO DE SLOT (SLOT PERFORMANCE COMMITTEE) Os Termos de Referência descritos aqui são apenas para orientação geral. É possível que alguns Estados ou Regiões possam ter legislações cobrindo esta área, caso em que essa legislação prevalecerá sobre os Termos de Referência apresentados. Termos de Referência Antecedentes O Comitê de Desempenho de Slot (SPC) é um sub-comitê do Comitê de Coordenação dos Aeroportos no Nível 3. O principal papel do SPC é melhorar o desempenho e utilização efetiva da infraestrutura aeroportuária disponível através do monitoramento das atividades de slot, com o objetivo de melhorar a pontualidade e combater o mau uso do slot. O objetivo deste comitê é otimizar o uso de instalações congestionadas e restritas, conseqüentemente maximizando a utilização da capacidade alocada. Função do Comitê O principal papel e funções do comitê são:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analisar o desempenho do slot de todas as empresas aéreas e operadores aéreos que usam o aeroporto; • identificar qualquer empresa aérea ou operador aéreo que regularmente e intencionalmente abusa dos procedimentos de alocação de slot; • notificar a entidade gestora aeroportuária de tal abuso; • comunicar-se com a empresa aérea ou operador aéreo responsável e buscar explicações para instâncias específicas de aparente mau uso; • se a resposta destes pedidos é considerada inadequada ou sem fundamento pelo Comitê, um conjunto de procedimentos disciplinares pode ser recomendado e iniciado pelo corpo apropriado; • se necessário, as empresas aéreas no Comitê podem agir como mediador entre coordenador e uma empresa aérea no caso de diferença de interpretação no desempenho do slot. <p>Associação</p> <ul style="list-style-type: none"> • a entidade gestora aeroportuária fornece o Presidente e o Secretário do Comitê; • as empresas aéreas que operam no aeroporto fornecem representantes com experiência em programação em duas ou três empresas aéreas que melhor represente a composição do tráfego no aeroporto; • o coordenador participa das reuniões como consultor; • a inclusão de um representante do Controle de Tráfego Aéreo é recomendável <p>Reuniões</p> <ul style="list-style-type: none"> • As reuniões são normalmente realizadas uma vez por mês, ou quando necessário. 	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço.</p> <p>Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição nº	804
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpát
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpát@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 8º
Contribuição	
<p>Art. 8º Devem constar na declaração do aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação:.....</p> <p>§3º O parâmetro mencionado no inciso IX deverá ser fixado em cinquenta por cento.</p> <p>§ 5º Os parâmetros para as metas de regularidade deverão ser fixados em, no mínimo, oitenta por cento .</p> <p>§ 6º O parâmetro mencionado no inciso XI deverá ser de no máximo sessenta cento e vinte minutos, e sua definição deverá observar a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Sugerimos excluir o parâmetro de pontualidade para a perda de slots, em consonância com as práticas internacionais. Os padrões internacionais atuais, conforme definidos no WSG/IATA, já não computam a pontualidade como um dos critérios, dada a dificuldade de mensuração.</p> <p>Entendemos relevante o critério de pontualidade, para assegurar a boa prestação dos serviços aéreos, no entanto, sugerimos que tal critério deva ter um tratamento diferenciado e específico.</p> <p>Com relação ao §3º o parâmetro deve ser fixo, e estabelecido na presente norma, para não haver insegurança jurídica e falta de previsibilidade. No §5º entendemos que o parâmetro deve ser fixado nessa norma pela mesma razão.</p> <p>No § 6º que estabelece em, no máximo sessenta minutos (parâmetro indicado - inciso XI), para o desvio tolerado em relação ao horário de slot alocado para as chegadas e partidas, devendo a sua definição considerar a categoria da aeronave ou o tempo de duração de voo. No entanto, nos parece que este desvio tolerado máximo está em desacordo com o Art. 43º -§ 2º (Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade). Desta forma, sugerimos a compatibilização dos valores, utilizando-se o período de 120 minutos.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a possibilidade de se determinar metas de eficiência diferentes para cada aeroporto tem como objetivo calibrar adequadamente o mecanismo de incentivo para a manutenção dos históricos de slots e da distribuição do banco de slots de cada ativo específico.</p> <p>A previsibilidade dos parâmetros de monitoramento é garantida nos termos do Art. 6º, parágrafos 1º e 2º, que especificam que:</p> <p>“§ 1º A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC.</p> <p>§ 2º A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.”</p> <p>A introdução dos parâmetros mínimos de que tratam os parágrafos do Art. 8º têm por objetivo garantir o desempenho mínimo das empresas aéreas para a obtenção dos históricos de slots nos aeroportos coordenados e indica às empresas aéreas e operadores aéreos quais são parâmetros que serão monitorados. A introdução de um limite para que o voo seja considerado atrasado (tem o objetivo de incentivar a recuperação desse atraso. Todos os parâmetros serão estabelecidos segundo avaliação técnica da ANAC, de forma a alcançar o objetivo proposto.</p> <p>Com relação à aplicação da pontualidade nos mecanismos de coordenação e alocação de slots em aeroportos coordenados no Brasil, a ANAC entende que deve ser considerada, pois</p>	

em um aeroporto com alto grau de saturação qualquer desvio de conduta impacta significativamente na operação do aeroporto e no nível de serviço oferecido ao passageiro. De qualquer forma, toda e qualquer operação aérea que seja despontual, conforme parâmetros estabelecidos por aeroporto, e que seja alheia à vontade da empresa aérea, será desconsiderada do cálculo, conforme legislação específica.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.

Contribuição nº	804
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpát
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpát@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 9
Contribuição	
<p>Art. 9. O operador do aeroporto, em coordenação com o órgão responsável pelo controle do espaço aéreo e com as empresas de transporte aéreo que nele operam, é responsável são responsáveis pela análise e definição da capacidade do <i>aeroporto coordenado</i>, conforme regulamentação específica, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no <i>calendário de atividades</i>.</p> <p>Justificativa: A participação dos operadores aéreos no processo de determinação da capacidade é fundamental para maximizar o aproveitamento da infraestrutura existente nos aeroportos. Somente com a participação das dos operadores aéreos é possível que sejam avaliadas e tomadas as medidas de forma a melhor se aproveitar a infraestrutura aeroportuária.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende que a responsabilidade pela declaração de capacidade do aeroporto é do operador do mesmo, que deve fazê-la em coordenação com o órgão responsável pelo controle de tráfego aéreo, mas não vê prejuízo que o operador do aeroporto procure as empresas que lá operam para trabalhar essa declaração de capacidade. Sendo que tal coordenação, apesar de nunca ter sido feita, não é proibida e deve ser incentivada, já que as empresas são responsáveis por critérios relevantes de capacidade como o processamento de check-in e handling para citar dois exemplos. Entretanto, tal previsão não deve constar da regulação, pois a palavra final sempre deve ser do aeroporto.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição nº 804	
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpat
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpat@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 11
Contribuição	
<p>Art. 11. O Operador do aeroporto deverá dispor de meios para obrigar as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos a cumprirem deverá celebrar um acordo operacional com os operadores aéreos para estabelecimento e cumprimento de metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados.</p> <p>Justificativa: Entendemos que deve haver um instrumento próprio destinado à regular a relação com o operador aeroportuário, que, em nosso ponto de vista, será atingido por meio de um acordo operacional entre as partes.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição nº	804
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpat
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpat@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 12
Contribuição	
<p>Art. 12. O processo de coordenação para alocação de slots deverá seguir as etapas previstas nas Seções do presente Capítulo:</p> <p>I-Ativação do Comitê de Coordenação, composto por: ANAC, DECEA, Empresas Aéreas e Operador Aeroportuário.</p> <p>II - publicação do calendário de atividades;</p> <p>III - primeira etapa de coordenação, que compreende as seguintes fases:</p> <p>a) divulgação da lista de histórico de slots (SHL);</p> <p>b) validação do histórico de slots (AHD);</p> <p>c) submissão inicial (ISD);</p> <p>d) alocação inicial (SAL);</p> <p>e) Conferência Internacional de slots (SC);</p> <p>f) data limite para devolução de slots (SRD);</p> <p>g) Conferência Nacional de slots (SCB); e</p> <p>h) definição da base de referência (BDR).</p> <p>IV - segunda etapa de coordenação; e</p> <p>V - terceira etapa de coordenação.</p> <p>Parágrafo único. Para qualquer alocação de slots deve-se respeitar a declaração de capacidade do aeroporto em todas as etapas do processo de coordenação.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Devido à complexidade do processo de coordenação e alocação de slots em aeroportos é de fundamental importância a criação do Comitê de Coordenação, composto de todos os interessados, com vistas a buscar a melhor solução, observando os princípios da transparência, não discriminação, imparcialidade e busca da utilização mais eficiente da capacidade instalada no aeroporto.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:</p> <p>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</p> <p>(...)</p> <p>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</p> <p>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</p> <p>Sendo slot insumo à realização dos serviços aéreos, recai sobre a ANAC a competência de regulação econômica deste insumo, dispondo sobre o acesso à infraestrutura escassa.</p> <p>Sendo a atividade de coordenação de slots uma composição de conflito ao acesso de infraestrutura aeroportuária, compete à ANAC a execução dessa atividade, que pode, a seu critério, convidar os interessados a aconselha-la no processo, sem que isso vincule as suas decisões.</p> <p>Além disso, conforme estabelecido no artigo 3º da presente resolução, qualquer atividade de coordenação deverá ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando-se ainda os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição nº	804
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpat
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpat@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 23
Contribuição	
<p>Art. 23. As novas solicitações de slots serão alocadas segundo a seguinte ordem:</p> <p>I - continuação da temporada subsequente anterior; e</p> <p>II - nova operação;</p> <p>§ 1º Serão alocados inicialmente 50% dos slots disponíveis às empresas aéreas entrantes, de acordo com o percentual mínimo definido pela declaração de aeroporto coordenado.</p> <p>§ 2º Os slots restantes serão alocados a empresas aéreas entrantes e atuantes, observada a ordem definida no caput.</p> <p>§ 3º Durante a alocação de novas solicitações de slots (banco de slots), caso o número de solicitações de séries de slots exceda toda a quantidade de slots disponíveis do banco de slots, a alocação de slots para uma empresa será proporcional a sua participação no mercado nacional – PM (medido em termos de número de assentos ofertados) entre as empresas aéreas solicitantes (Coeficiente de Distribuição –CD). [formula proposta]; onde i representa as empresas aéreas solicitantes.</p> <p>III – demais operações.</p> <p>Justificativa: Entendemos que o percentual de slots deve ser estabelecido na presente norma, para não gerar insegurança jurídica e falta de previsibilidade. Entendemos ainda que as entrantes receberão slots na primeira rodada, de forma que os slots remanescentes deverão ser distribuídos entre as atuantes.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a possibilidade de se determinar parâmetros diferentes para cada aeroporto tem como objetivo calibrar adequadamente o mecanismo de incentivo para a manutenção dos históricos de slots e da distribuição do banco de slots de cada ativo específico.</p> <p>A participação das entrantes nas duas fases de distribuição do banco de slots busca a constante ampliação da oferta de voos por diferentes empresas no mesmo aeroporto, favorecendo a concorrência.</p> <p>Além do mais, a segurança jurídica será garantida com a publicação do referido percentual no documento da diretoria que declarar o aeroporto coordenado, que será antes da publicação do calendário e dará aos operadores a devida previsibilidade para a obtenção dos índices</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição nº 804	
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpát
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpát@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 31
Contribuição	
<p>Art. 31. O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, salvaguardado o direito de uso pela empresa de transporte aéreo ou operador aéreo enquanto operado dentro dos padrões estabelecidos.</p> <p>Justificativa: O "slot" é um ativo do sistema vital ao desenvolvimento e exploração da atividade aérea e, enquanto for operado dentro dos padrões estabelecidos, deverá ficar alocado (mantido) à empresa que o detém, respeitando-se o princípio de segurança jurídica e previsibilidade requerida pela atividade.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nem a empresa, nem o sistema possuem slot como ativo, tendo a empresa somente o direito de uso daquela infraestrutura. Não cabe também garantir salvaguarda, pois só é garantido que, caso a empresa tenha alcançado a os limites de regularidade e pontualidade, estará habilitada para pleitear direitos de histórico para a próxima temporada. O direito histórico não é uma salvaguarda, é o benefício concedido aos melhores operadores em escolher manter ou alterar seus slots antes dos demais operadores que não tenham se habilitado. Não obstante os slots não podem ser salvaguardados em caso de intervenções ou obras no aeroporto que por ventura reduzam capacidade operacional.</p> <p>É entendimento desta área técnica que, durante a alocação dos slots, serão consideradas as associações entre as empresas aéreas na contabilização do número de slots do dia para ser considerada uma empresa aérea entrante. Portanto, caso uma empresa aérea pertença ao mesmo Grupo Econômico de outra empresa que também já opera ou tenha a intenção de operar em um determinado aeroporto o número de slots serão contabilizados conjuntamente, para fins de avaliar a condição de uma empresa aérea ser considerada atuante ou entrante, conforme artigo 2º da Resolução.</p> <p>Além disso não existe motivo de coibir a cessão ou troca de slots entre empresas aéreas do mesmo Grupo Econômico, desde que respeitada a capacidade do aeroporto coordenado, já que nenhuma das empresas terá prioridade na alocação inicial, por não serem consideradas empresa aéreas entrantes. Procedemos, portanto, a alteração do artigo 31.</p> <p>Contribuição não aceita</p>	

Contribuição nº 804	
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpat
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpat@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 33
Contribuição	
<p>Art. 33. Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto.</p> <p>§ 1º A troca de slots entre diferentes empresas poderá ser anulada caso uma delas deixe de operar o slot depois de efetuada a troca.</p> <p>§ 12º É vedada a troca da série de slots que tenha sido alocada para empresa aérea entrante, exceto se a mesma tiver atingido as metas para a obtenção de histórico de slots por duas temporadas equivalentes consecutivas.</p> <p>Justificativa: Revisar este artigo levando em consideração os princípios preconizados pelo WSG/IATA item 7.1.1-I, que estabelece que os slots podem ser livremente transferidos ou trocados entre as empresas aéreas visando dar maior flexibilidade e facilidade operacional. Quanto aos critérios para anulação de uma troca, se torna necessário estabelecer pormenorizadamente detalhes e critérios, e deixar claro que esta situação será avaliada a cada período ou estação – conforme critério a ser observado.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme disposto no Art. 31, o slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo, sendo apenas uma autorização temporária para a utilização de infraestrutura em aeroportos saturados, em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, de forma que é legítimo o estabelecimento de restrições à sua utilização ou troca.</p> <p>Foram revistas as posições sobre a impossibilidade de troca de slot, entretanto, ainda deve-se resguardar pela não comercialização, troca indevida ou cessão gratuita dos slots. Para tais trocas, flexibilizamos a sua realização entre empresas entrantes. Além disso, consideramos também as trocas e cessões de slots realizadas por empresas do mesmo grupo econômico, desde que observadas as condicionantes da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Contribuição não aceita</p>	

Contribuição nº	804
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpát
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpát@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 39
Contribuição	
<p>Art. 39. O monitoramento dos slots alocados em cada temporada será feito utilizando-se: I - a base de referência (BDR) para a apuração do índice de regularidade da série de slots; e II - a base de slots vigentes para a apuração do índice de pontualidade da série de slots.</p> <p>§1º. Os slots alocados serão monitorados durante toda a temporada, de forma a se obter os índices de regularidade e de pontualidade da série de slots.</p> <p>§2º. Para fins de determinação de histórico de slots serão consideradas as séries de slots alocadas na base de referência (BDR).</p> <p>§3º O monitoramento dos slots alocados é feito individualmente para cada aeroporto coordenado.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n° 804	
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpat
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpat@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 41
Contribuição	
<p>Art. 41. O índice de pontualidade da série de slots (IPs) é obtido pela divisão do número de operações pontuais pelo número de operações realizadas daquela série de slots.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n° 804	
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpat
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpat@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 42
Contribuição	
<p>Art. 42. O índice de eficiência operacional da série de slots (EOs) é obtido pela multiplicação do índice de regularidade da série de slots com o índice de pontualidade da série de slots, e o índice de eficiência operacional total (EOsT) é obtido pela média do EOs.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a eficiência operacional é um indicador adequado para o estabelecimento de prioridades, dado o objetivo de aumentar a eficiência no uso dos slots alocados.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição nº	804
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpát
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpát@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 43
Contribuição	
<p>Art. 43. Os índices de regularidade e de pontualidade são é obtido para cada série de slots, individualmente.</p> <p>§ 1º Considera-se operação pontual, para os fins da presente Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada em um slot encontra-se dentro da tolerância especificada pela declaração de capacidade de aeroporto coordenado em comparação com a base de slots vigentes, conforme artigo 8º inciso XI.</p> <p>§ 12º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade. Para a apuração dos desvios, não serão considerados quando regularmente informados à ANAC, os atrasos e cancelamentos de vôos decorrentes de:</p> <p>I - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</p> <p>§ 2º Para os fins previstos no parágrafo anterior considera-se:</p> <p>I - força maior: o evento humano que por sua imprevisibilidade e inevitabilidade cria para a concessionária, óbice intransponível para a realização do vôo, traduzindo ato superveniente impeditivo para o cumprimento das obrigações assumidas;</p> <p>II - caso fortuito: evento da natureza, que por sua imprevisibilidade e inevitabilidade, gera para o operador aéreo obstáculo irremovível para a realização do vôo;</p> <p>III - fato do príncipe: toda determinação estatal, geral, imprevisível ou imprevisível, positiva ou negativa, que impede a realização do vôo;</p> <p>IV - fato da Administração: toda ação ou omissão de órgão da Administração Pública, que, incidindo direta e especificamente sobre a execução do serviço, impede a realização do vôo.</p> <p>§ 3º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, com exceção dos cancelamentos programados.</p> <p>§ 4º O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente pelo índice de regularidade para cada temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de slots para a próxima temporada equivalente, conforme artigo 24.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Nesse sentido, todos aqueles que possuem slots alocados devem estar vinculados ao atingimento das metas de pontualidade e regularidade para receberem o benefício de terem uma série de slots alocada numa temporada identificada como histórico de slots para a</p>	

temporada equivalente seguinte, razão pela qual não é razoável que uma determinada modalidade de serviço obtenha o benefício sem cumprir todos os requisitos.

Quanto ao disposto no § 2º do artigo 43 (publicado como 42) tem como objetivo incentivar uma empresa a limitar o atraso na partida de um voo, evitando que ela adote a conduta de alternar entre atrasos e cancelamentos de modo a atingir as metas de desempenho que poderão levar à obtenção do histórico de slots.

Em relação ao § 3º do mesmo artigo, os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo.

Contribuição não aceita.

Contribuição nº	804
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpat
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpat@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 44
Contribuição	
<p>Art. 44. A empresa de transporte aéreo não obterá o histórico de slots para a próxima temporada equivalente na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p> <p>I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;</p> <p>II - operação abaixo do mínimo da meta de pontualidade;</p> <p>II - perda da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; ou</p> <p>III - caso se verifique, posteriormente, que a empresa de transporte aéreo não detinha histórico de slots.</p> <p>§ 1º As séries de slots que não gerarem histórico de slots serão transferidas para o banco de slots da próxima temporada equivalente.</p> <p>§ 2º Para o fim previsto no inciso III, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p>Justificativa: Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição nº 804	
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpát
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpát@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 45
Contribuição	
<p>Art. 45. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p> <p>I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;</p> <p>II - perda ou suspensão da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos;</p> <p>III - caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo não detinha o histórico de slots;</p> <p>IV – caso não sejam sanadas as pendências informadas durante o processo de alocação de um slot em até dois dias da data de operação ou do início da série de slots; ou</p> <p>V - caso a empresa de transporte aéreo proceda à devolução de slots de maneira a descaracterizar uma série de slots.</p> <p>§ 1º Todos os slots provenientes das regras deste artigo serão transferidos para o banco de slots da temporada, além de não gerarem histórico de slots para a próxima temporada equivalente.</p> <p>§ 2º Para os fins previstos no inciso I, a perda da série de slots ocorrerá a partir do momento em que se verifique que a empresa de transporte aéreo não tenha condições de cumprir com a meta de regularidade até o final da temporada, apenas para os casos em que não tenha sido iniciado o serviço aéreo referente à série de slots alocada, ou a qualquer momento no caso dos incisos II, III, IV e V.</p> <p>§ 3º Para os fins previstos no inciso II, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p>§ 4º Na apuração do índice de regularidade ficarão excluídas as operações não realizadas motivadas por:</p> <p>I - sazonalidade das operações e feriados;</p> <p>II – voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</p> <p>III - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração já definidos na presente.</p> <p>Justificativa: As empresas aéreas consideram que a manutenção das salvaguardas existentes na versão vigente da Resolução 02 imprescindíveis para não haver penalizações indevidas.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os casos de não penalização para o descumprimento dos horários alocados já são objeto de regulação da ANAC, não cabendo a essa minuta de Resolução o estabelecimento de critérios diferenciados. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	804
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpát
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpát@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 46
Contribuição	
<p>Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes.</p> <p>§ 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação cujo slot ou série de slots tenham sido devolvidos com menos de dois dias de antecedência da operação.</p> <p>§ 2º Na aplicação desta infração, será considerado cada slot individualmente.</p> <p>§ 3º Não serão considerados como slots não realizados as operações motivadas por:</p> <p>I – voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</p> <p>II - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</p> <p>Justificativa: Neste artigo torna-se necessário incluir salvaguardas que explicitam justificativas aceitas para tratamento das falhas de cumprimentos dos HOTRANS autorizados, dentre elas: questões meteorológicas, feriados, sazonalidades, força maior, entre outras. Entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, tendo seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.</p> <p>A gradação das penas está prevista em regulamento específico que dispõe sobre o processo de autuação desta ANAC, não obstante, foram incluídas à minuta proposta demais considerações sobre agravantes ou atenuantes das infrações.</p> <p>No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.</p> <p>Por fim, a competência para a coordenação de infraestrutura escassa é atividade exclusiva da ANAC. Não foram consideradas na norma coordenações paralelas ou interligação entre os sistemas de cancelamento de serviços de transporte aéreo (que englobam todos os demais aeroportos) e o sistema de coordenação de slots de aeroportos saturados.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição nº	804
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpat
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpat@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 47
Contribuição	
<p>Art. 47. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) por operar deliberadamente em desacordo com as características dos slots alocados na base de slots vigentes.</p> <p>§ 1º Para os fins previstos no caput, serão consideradas apenas as operações aéreas realizadas com categorias de equipamento, respeitando-se o conceito de famílias de aeronaves ou de aeronaves com capacidade do número de assentos similares, quando a operação visar a proteção do passageiro, ou horários consistentemente diferentes da alocação do slot.</p> <p>§ 2º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.</p> <p>§ 3º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.</p> <p>§ 4º Não serão penalizadas as operações não realizadas motivadas por:</p> <p>I - voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</p> <p>II - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração, conforme definidos na presente.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Incluir as salvaguardas constantes no que tange aos diversos tipos de voos existentes e suas especificidades.</p> <p>Entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, tendo seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.</p> <p>A gradação das penas está prevista em regulamento específico que dispõe sobre o processo de autuação desta ANAC, não obstante, foram incluídas à minuta proposta demais considerações sobre agravantes ou atenuantes das infrações.</p> <p>No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.</p> <p>Quanto à sugestão da família de aeronaves, considera-se equivalentes desde que sejam da mesma categoria.</p> <p>Por fim, a competência para a coordenação de infraestrutura escassa é atividade exclusiva da ANAC. Não foram consideradas na norma coordenações paralelas ou interligação entre os sistemas de cancelamento de serviços de transporte aéreo (que englobam todos os demais aeroportos) e o sistema de coordenação de slots de aeroportos saturados.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	804
Dados do Colaborador	
Nome:	Claudia Karpat
Organização:	VRG LINHAS AÉREAS S.A. – GRUPO GOL
E-mail:	ckarpat@golnaweb.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Art. 48
Contribuição	
<p>Art. 48. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 90.000,00 (noventa mil reais) por realizar operação aérea sem prévia alocação do slot na base de slots vigentes.</p> <p>§ 1º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.</p> <p>§ 2º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.</p> <p>§ 3º Não serão penalizadas as operações realizadas após coordenação entre a ANAC, o DECEA e a Administração Aeroportuária pertinente.</p> <p>Justificativa: Entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, tendo seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.</p> <p>A graduação das penas está prevista em regulamento específico que dispõe sobre o processo de autuação desta ANAC, não obstante, foram incluídas à minuta proposta demais considerações sobre agravantes ou atenuantes das infrações.</p> <p>No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que exigem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.</p> <p>Por fim, a competência para a coordenação de infraestrutura escassa é atividade exclusiva da ANAC. Não foram consideradas na norma coordenações paralelas.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	805
Dados do Colaborador	
Nome:	José Dolabela Portela
Organização:	
E-mail:	jdolabela@alta.aero
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 1°
Contribuição	
<p>Anexa carta endereçada ao Sr. Marcelo P. dos Guarany's pela Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), conforme transcrição abaixo:</p> <p>Mr. Marcelo Pacheco dos Guarany's President ANAC Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A (1° ao 7° andar) Brasília – DF Brazil</p> <p>Dear Mr. Pacheco dos Guarany's,</p> <p>ANAC proposal to amend the Brazilian Slot Regulations</p> <p>ALTA, the Latin American and Caribbean Air Transport Association, represents the interests of the airlines in the Latin American and Caribbean Region, with 36 airline member who respond for a very relevant portion of the ASK in Brazil.</p> <p>We are writing to support the response submitted to ANAC by the International Air Transport Association (IATA). We urge ANAC to consider the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Any proposals to amend airport slot regulations should reflect international best practice and be in accordance with the Worldwide Slot Guidelines (WSG). The WSG is the globally adopted standard for efficient slot allocation to optimize the use of severely congested airport infrastructure worldwide. This ensures fair and equal treatment of all airlines. 2. Airport slot regulations that are unique to Brazil may negatively impact air services to/from the country. Changes to airport slot regulations in Brazil may have unintended consequences by impacting the ability of airlines to access airport slots at the other end of the route. 3. Repeated poor punctuality by an individual airline is entirely unacceptable, causing disruption to the travelling public, the airport and other airlines. However: <ol style="list-style-type: none"> a. We are totally opposed to the use of punctuality data in the determination of historic slot precedence for the following season. b. The slot allocation process is a planning tool (which starts 6 months prior to season start) while punctuality is operational and influenced by a myriad of on-the-day factors (e.g. seasonal weather, variations in jet streams, ATC regulation, disruption to service at airports, etc.) c. The internationally accepted best practice is to use regularity to determine historic slot precedence and not punctuality for such purposes. d. The WSG recommends that each airport should have a Slot Performance Committee (SPC) as a sub-group of the Coordination Committee to deal with punctuality issues. The specific role of the SPC as per WSG Annex 10.9 is to enhance the performance and effective utilisation of the airport infrastructure available through slot monitoring activities. The primary objectives are to improve punctuality, to combat slot misuse, to optimize the use of congested and constrained facilities thereby maximizing the utilisation of allocated capacity. Coordinators can use on-time performance data to identify poor punctuality trends but should use this as a first step towards entering into dialogue with those carriers who need to rectify their performance. Historic precedence should only be denied as a last resort if the carrier fails to act on or respond to the dialogue initiated by the Coordinator. 4. Sanctions can be applied to carriers that repeatedly and intentionally operate at times different to their allocated slot. However, only intentional behaviours should be sanctioned. It is vital that two-way communications exist in the coordination process, and are used to notify airlines in advance of potential instances of misuse, so that the airlines can respond and reform their behaviour accordingly. Should the misuse be proven and/or no corrective action taken only then should sanctions be applied. 	

5. It would be appropriate if the following definitions were explicitly referred to in the Regulation:

- IATA Calendar of Coordination Activities (or Calendar): the events and industry deadlines governing the coordination process for each season.

- The IATA Slots Conference (SC): an international forum organized by IATA with the objective of promoting the meeting between the airlines and different airport coordinator to optimize the use of airport infrastructure, which occurs two times a year for summer and winter seasons, the dates specified in the Calendar of activities;

6. One of the fundamental principles of best practice Coordination is the independence of the Coordinator. Chapter II Article 3 says *"The coordination and allocation of slots at coordinated airports should be performed independently and in order to minimize the effects of saturation airport infrastructure and aircraft, observing the principles of transparency, non-discrimination, fairness and efficient use of declared capacity....."*

We find this as a good opportunity to review the proposal and develop a healthy and long term relationship within all stakeholders that ensures that airports slot regulations in Brazil are in accordance with global best practice contained in the WSG.

Yours sincerely,
Alex de Gunten
Executive Director
ALTA

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:

"Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;

XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;"

É importante ressaltar que a IATA é uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC), e as regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, sem gerar obrigações para a Administração Pública, em que pese o disposto no Art 4º:

"Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente."

A ANAC enviou em 2008 servidores para conhecer os procedimentos de coordenação e alocação de slots em aeroportos declarados níveis 2 e 3, nas conferências internacionais de slots organizadas pela IATA. Dessa forma, através da portaria 1075, de 09 de julho de 2009, a ANAC instituiu o Comitê de Facilitação de Voos para viabilizar a participação do Brasil nas conferências internacionais de slots da IATA. Desde então, a metodologia utilizada pela IATA tem sido aplicada ao aeroporto de Guarulhos, utilizando-se dos princípios existentes no WSG.

Através da experiência obtida internacionalmente e aplicando-a com a realidade da aviação civil brasileira, a ANAC veio por meio da Audiência Pública ANAC 02/2003 publicar a proposta de resolução que dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Portanto, diversos aspectos do WSG estão refletidos na proposta de Resolução e o Brasil utilizará o fórum internacional da IATA (SC) para realizar o trabalho de coordenação e alocação de slots para os aeroportos declarados coordenados, mas teremos algumas peculiaridades relacionadas à aviação civil brasileira. É importante enfatizar que o próprio WSG estabelece que o processo de coordenação e alocação de slots da IATA seguirá as regras estabelecidas no WSG, mas as regras locais de cada país devem ser respeitadas, conforme transcrição abaixo:

“5.5 ROLE OF THE COORDINATOR

5.5.1 The coordinator will:

- a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.
- b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”

Com relação à aplicação da pontualidade nos mecanismos de coordenação e alocação de slots em aeroportos coordenados no Brasil, a ANAC entende que deve ser considerada, pois em um aeroporto com alto grau de saturação qualquer desvio de conduta impacta significativamente na operação do aeroporto e no nível de serviço oferecido ao passageiro. De qualquer forma, toda e qualquer operação aérea que seja despontual, conforme parâmetros estabelecidos por aeroporto, e que seja alheia à vontade da empresa aérea, será desconsiderada do cálculo, conforme legislação específica. Para fins comparativos, considere a pontualidade adotada como a regra do Slot Misuse do WSG.

Por último, é importante contextualizar o que significa uma Agência Reguladora, dentro da Administração Pública. As Agências Reguladoras foram criadas para fiscalizar a prestação de serviços públicos praticados pela iniciativa privada, controlando a qualidade na prestação do serviço e estabelecendo regras para o setor. Para tal, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. Que para o caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005:

“Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.”

Portanto, a ANAC além de ser independente nas suas decisões, qualquer ato deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	806
Dados do Colaborador	
Nome:	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
Organização:	
E-mail:	daniel_prado.br@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
<p>A título de contribuição, encaminhamos considerações acerca da Minuta de Resolução que irá regulamentar o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados – slots, para tratar em especial dos arts. 11 e 49, que se complementam, e impõe obrigações e penalidade à Infraero que no entendimento da empresa apresentam-se com lacunas conceituais e legais que inviabilizam seu cumprimento. A primeira observação que se faz, é a de que a Lei de Criação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, no art. art. 8º, XXX, informa competir a Agência, e não ao operador de aeroporto, a adoção das medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe: expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Na possível tentativa de cumprir sua lei de criação esta Agência incluiu na citada norma cujo objeto é dispor sobre aeroportos coordenados, duas propostas de artigos que buscam impor as empresas aéreas metas e indicadores de níveis de serviços, entretanto, entende que as operadoras de aeroportos devem buscar meios de obrigar as empresas de transporte aéreos a ter eficiência em seus serviços, sendo imposta multa ao operador do aeroporto, e não ao prestador do serviço, caso o objetivo não seja alcançado. Porquanto, vários questionamentos sobressaem da impensada proposta. A primeira é, o que a ANAC esta entendendo por, serviços na hipótese, ou, metas e indicadores, quais níveis desses serviço devem ser objeto das metas e indicadores, de que forma? Outra questão, qual o meio que a ANAC entende deve ser adotado pelo operador do aeroporto para obrigar a empresa aérea a cumprir referidas metas e níveis, vez que todas as possíveis penalidades a serem impostas, tal como perda ou suspensão do direito de operar no aeroporto são competência da ANAC? Ainda, existe prazo para adoção da medida? Essas simples perguntas já levam a consequente e inafastável conclusão de que a norma esta incompleta e, portanto é inaplicável. O assunto, inclusive, a luz do art. 8º, inc. XXX, da Lei de Criação da ANAC merecia mesmo uma resolução própria, onde pudesse ser tratado de forma eficaz e detalhada, em respeito ao ordenamento jurídico brasileiro baseado e ao sistema legal sob o qual foi erigida a fiscalização dos serviços aéreos e de aeroportos. A Infraero, inclusive, não se furta a elaborar normativo complementar alinhado à referida resolução, desde que a delegação regulatória buscada na se torne completa, e repasse ao operador do aeroporto o direito/dever de punir as empresas aéreas em caso de não assinatura/descumprimento dos níveis de serviço, dê ao operador de aeroporto o dever/poder de suspender/retira</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição. O primeiro questionamento não ficou claro, já que o que tem indicador e será medido não é o serviço propriamente dito, mas o uso da infraestrutura. Quanto ao segundo item da vossa contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço.</p> <p>Contribuição parcialmente aceita.</p>	



Contribuição n°	807
Dados do Colaborador	
Nome:	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
Organização:	
E-mail:	daniel_prado.br@infraero.gov.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 49
Contribuição	
<p>A título de contribuição, encaminhamos considerações acerca da Minuta de Resolução que irá regulamentar o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados – slots, para tratar em especial dos arts. 11 e 49, que se complementam, e impõe obrigações e penalidade à Infraero que no entendimento da empresa apresentam-se com lacunas conceituais e legais que inviabilizam seu cumprimento. A primeira observação que se faz, é a de que a Lei de Criação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, no art. art. 8º, XXX, informa competir a Agência, e não ao operador de aeroporto, a adoção das medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe: expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Na possível tentativa de cumprir sua lei de criação esta Agência incluiu na citada norma cujo objeto é dispor sobre aeroportos coordenados, duas propostas de artigos que buscam impor as empresas aéreas metas e indicadores de níveis de serviços, entretanto, entende que as operadoras de aeroportos devem buscar meios de obrigar as empresas de transporte aéreos a ter eficiência em seus serviços, sendo imposta multa ao operador do aeroporto, e não ao prestador do serviço, caso o objetivo não seja alcançado. Porquanto, vários questionamentos sobressaem da impensada proposta. A primeira é, o que a ANAC esta entendendo por, serviços na hipótese, ou, metas e indicadores, quais níveis desses serviço devem ser objeto das metas e indicadores, de que forma? Outra questão, qual o meio que a ANAC entende deve ser adotado pelo operador do aeroporto para obrigar a empresa aérea a cumprir referidas metas e níveis, vez que todas as possíveis penalidades a serem impostas, tal como perda ou suspensão do direito de operar no aeroporto são competência da ANAC? Ainda, existe prazo para adoção da medida? Essas simples perguntas já levam a consequente e inafastável conclusão de que a norma esta incompleta e, portanto é inaplicável. O assunto, inclusive, a luz do art. 8º, inc. XXX, da Lei de Criação da ANAC merecia mesmo uma resolução própria, onde pudesse ser tratado de forma eficaz e detalhada, em respeito ao ordenamento jurídico brasileiro baseado e ao sistema legal sob o qual foi erigida a fiscalização dos serviços aéreos e de aeroportos. A Infraero, inclusive, não se furta a elaborar normativo complementar alinhado à referida resolução, desde que a delegação regulatória buscada na se torne completa, e repasse ao operador do aeroporto o direito/dever de punir as empresas aéreas em caso de não assinatura/descumprimento dos níveis de serviço, dê ao operador de aeroporto o dever/poder de suspender/retira</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição. O primeiro questionamento não ficou claro, já que o que tem indicador e será medido não é o serviço propriamente dito, mas o uso da infraestrutura. Quanto ao segundo item da vossa contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	808 – POSSUI TEXTO DA 679
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>ITEM: ART. 2º, XVIII Sugestão de Alteração: Sugerimos, ao fim do inciso XVIII, do art. 2º, incluir na redação: "... Os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades, o qual tem como referência o calendário de temporada de verão e inverno estabelecidos nas conferências de slots da IATA;"</p> <p>Justificativa: A noção "Calendário de Atividades" é mencionada ao longo de todo o regulamento sem ser classificada (ou definida). Qualquer calendário de atividades que seja diferente do estipulado pela IATA irá causar graves prejuízos na gestão da operação. Há de se ter em mente que qualquer "leg" tem de ter os slots sincronizados nos dois aeroportos. É, desse modo, imprescindível correspondência e procedimentos simultâneos no processo de negociação de slots. Importante expor que os artigos 12 e 37 da Convenção de Chicago impõem aos Estados contratantes a busca por uniformidade de procedimentos sempre que tal uniformidade oferecer facilidades e melhorias no desenvolvimento da aviação civil internacional, exatamente como no caso de equivalência de temporadas e de calendários quando em se tratando de alocação de slots.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a IATA é uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC), e as regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, sem gerar obrigações para a Administração Pública, em que pese o disposto no Art 4º:</p> <p>"Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente."</p> <p>Tanto é verdade, que a ANAC enviou em 2008 servidores para conhecer os procedimentos de coordenação e alocação de slots em aeroportos declarados níveis 2 e 3, nas conferências internacionais de slots organizadas pela IATA. Dessa forma, através da portaria 1075, de 09 de julho de 2009, a ANAC instituiu o Comitê de Facilitação de Voos para viabilizar a participação do Brasil nas conferências internacionais de slots da IATA. Desde então, a metodologia utilizada pela IATA tem sido aplicada ao aeroporto de Guarulhos, utilizando-se dos princípios existentes no WSG.</p> <p>Através da experiência obtida internacionalmente e aplicando-a com a realidade da aviação civil brasileira, a ANAC veio por meio da Audiência Pública ANAC 02/2003 publicar a proposta de resolução que dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Portanto, diversos aspectos do WSG estão refletidos na proposta de Resolução e o Brasil utilizará o fórum internacional da IATA (SC) para realizar o trabalho de coordenação e alocação de slots para os aeroportos declarados coordenados, mas teremos algumas peculiaridades relacionadas à aviação civil brasileira. É importante enfatizar que o próprio WSG estabelece que o processo de coordenação e alocação de slots da IATA seguirá as regras estabelecidas no WSG, mas as regras locais de cada país devem ser respeitadas, conforme transcrição abaixo:</p> <p>"5.5 ROLE OF THE COORDINATOR</p> <p>5.5.1 The coordinator will:</p> <p>a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.</p> <p>b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible."</p>	

Cabe ainda destacar que, conforme apresentada na proposta de resolução, diversas etapas do processo de coordenação e alocação de slots para os aeroportos coordenados no Brasil, serão inseridas no calendário internacional da IATA. Mas é responsabilidade da ANAC publicar o calendário de atividades que vinculará o particular (empresas aéreas e operadores aéreos) a respeitar os prazos definidos. No Brasil, conforme CF 1988, artigo 5º, inciso II, tem-se:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;
Contribuição não aceita.

Contribuição n°	809
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 1°
Contribuição	
<p>Na forma do documento em anexo, reitera a Lufthansa Cargo a necessidade de se observar as melhores práticas mundiais, em especial o Worldwide Slot Guidelines – WSG, conforme transcrição abaixo:</p> <p>Sr. Marcelo Pacheco dos Guarany's Presidente ANAC Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A (1° ao 7° andar) Brasília – DF Brasil</p> <p>Prezado Sr. Marcelo Guarany's,</p> <p>Proposta ANAC para alterar as Regulações Brasileiras de Slots</p> <p>A Lufthansa Cargo AG opera serviços aéreos internacionais de e para os aeroportos do Brasil. Estamos cientes que a ANAC recentemente emitiu propostas para alterar as regulações aeroportuárias de slot. Escrevemos para apoiar a resposta enviada a ANAC pela International Air Transport Association (IATA). Pedimos que a ANAC considere o que segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Qualquer proposta para alterar as regulações aeroportuárias de slot devem refletir nas melhores práticas internacionais e alinhadas com o Worldwide Slot Guidelines (WSG). O WSG é o padrão mundialmente adotado para a eficiente alocação de slot para otimizar o uso da infraestrutura aeroportuária extremamente congestionada, garantindo o tratamento justo e igual a todas as empresas aéreas. 2. Regulações aeroportuárias de slot que são únicas no Brasil podem ter um impacto negativo nos serviços aéreos de/para o país. Alterações nas regulações aeroportuárias no Brasil podem ter consequências inesperadas impactando a habilidade das empresas aéreas de acessar os slots dos aeroportos no outro extremo da rota. 3. A deficiência na pontualidade de forma repetida por uma empresa aérea é totalmente inaceitável, e provoca perturbações aos exportadores, importadores a indústria em geral e outras empresa aéreas. No entanto: <ol style="list-style-type: none"> a. Somos totalmente contrários ao uso dos dados de pontualidade na determinação do precedente histórico de slots pelas seguintes razões: <ol style="list-style-type: none"> i. O processo de alocação de slots é uma ferramenta de planejamento (que tem início 6 meses antes da temporada começar) enquanto a pontualidade é operacional e influenciada por uma infinidade de fatores diários (ex. temporada climática, variações em “jet streams”, regulamentação do Controle de Tráfego Aéreo, interrupção no serviço de aeroportos etc). ii. A melhor prática internacionalmente aceita é usar a regularidade na determinação do precedente histórico de slot e não a pontualidade para tais fins. iii. O WSG recomenda que cada aeroporto tenha um Comitê de Desempenho de Slot (SPC, Slot Performance Committee, sigla em inglês) como um sub-grupo do Comitê de Coordenação para lidar com as questões de pontualidade. O papel específico do SPC (veja o WSG Annex 10.9 anexo) é aprimorar o desempenho e utilização efetiva da infraestrutura do aeroporto disponível através do monitoramento das atividades de slot. Os objetivos primários são melhorar a pontualidade, para combater o mau uso de slot, para otimizar o uso de instalações congestionadas e restritas, maximizando assim a utilização da capacidade atribuída. Os Coordenadores podem usar os dados de “on-time performance” para identificar tendências de pontualidade deficiente mas devem utilizá-los como um primeiro passo para iniciar um diálogo com aquelas transportadoras que necessitam retificar seu desempenho. Precedente histórico só deve ser 	

negado como último recurso se a transportadora não agir ou não responder ao diálogo iniciado pelo Coordenador.

4. Sanções podem ser aplicadas as transportadoras que operam tanto repetida quanto intencionalmente em diferentes momentos do slot atribuído a elas. No entanto, apenas comportamentos intencionais devem ser sancionados. É vital que haja comunicação dos dois lados na coordenação do processo, e que seja utilizado para notificar as empresas aéreas com antecedência de potenciais instâncias de mau uso, para que as empresas aéreas possam responder e reformar seu comportamento de acordo. Caso o mau uso seja provado e/ou nenhuma ação corretiva seja tomada, só então a sanção deve ser aplicada.

5. Seria apropriado se as seguintes definições fossem explicitamente referidas na Resolução:

a. Calendário IATA de Coordenação de Atividades (ou Calendário): os eventos e prazos da indústria que governam a coordenação do processo em cada temporada.

b. A Conferência de Slots da IATA (SC - Slots Conference, sigla em inglês): fórum internacional organizado pela IATA com o objetivo de promover o encontro de empresas aéreas e Coordenadores de diversos aeroportos para otimizar o uso da infraestrutura aeroportuária, que ocorre duas vezes ao ano nas temporadas de verão e inverno, as datas estão especificadas no Calendário de atividades;

6. Um dos princípios fundamentais das melhores práticas de Coordenação é a independência do Coordenador. Capítulo II Artigo 3 menciona que *“A atividade de coordenação e alocação de slots nos aeroportos coordenados deve ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada.....”*

É difícil ver como a ANAC pode ser verdadeiramente um coordenador independente financeiramente e funcionalmente enquanto são os autores ou reguladores e são a agência que aplicam as multas nas empresas aéreas.

Esperamos que a ANAC reconheça a resposta construtiva da **Lufthansa Cargo AG** e garanta que as regulações aeroportuárias de slot no Brasil estejam de acordo com as melhores práticas globais contidas no WSG da IATA, a qual apoiamos totalmente.

Atenciosamente,

Daniel Bleckmann

Representante Legal

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;

XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”

É importante ressaltar que a IATA é uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC), e as regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, sem gerar obrigações para a Administração Pública, em que pese o disposto no Art 4º:

"Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente."

Tanto é verdade, que a ANAC enviou em 2008 servidores para conhecer os procedimentos de coordenação e alocação de slots em aeroportos declarados níveis 2 e 3, nas conferências internacionais de slots organizadas pela IATA. Dessa forma, através da portaria 1075, de 09 de julho de 2009, a ANAC instituiu o Comitê de Facilitação de Voos para viabilizar a participação do Brasil nas conferências internacionais de slots da IATA. Desde então, a metodologia utilizada pela IATA tem sido aplicada ao aeroporto de Guarulhos, utilizando-se dos princípios existentes no WSG.

Através da experiência obtida internacionalmente e aplicando-a com a realidade da aviação civil brasileira, a ANAC veio por meio da Audiência Pública ANAC 02/2003 publicar a proposta de resolução que dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Portanto, diversos aspectos do WSG estão refletidos na proposta de Resolução e o Brasil utilizará o fórum internacional da IATA (SC) para realizar o trabalho de coordenação e alocação de slots para os aeroportos declarados coordenados, mas teremos algumas peculiaridades relacionadas à aviação civil brasileira. É importante enfatizar que o próprio WSG estabelece que o processo de coordenação e alocação de slots da IATA seguirá as regras estabelecidas no WSG, mas as regras locais de cada país devem ser respeitadas, conforme transcrição abaixo:

“5.5 ROLE OF THE COORDINATOR

5.5.1 The coordinator will:

a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.

b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”

Com relação à aplicação da pontualidade nos mecanismos de coordenação e alocação de slots em aeroportos coordenados no Brasil, a ANAC entende que deve ser considerada, pois em um aeroporto com alto grau de saturação qualquer desvio de conduta impacta significativamente na operação do aeroporto e no nível de serviço oferecido ao passageiro. De qualquer forma, toda e qualquer operação aérea que seja despontual, conforme parâmetros estabelecidos por aeroporto, e que seja alheia à vontade da empresa aérea, será desconsiderada do cálculo, conforme legislação específica.

Por último, é importante contextualizar o que significa uma Agência Reguladora, dentro da Administração Pública. As Agências Reguladoras foram criadas para fiscalizar a prestação de serviços públicos praticados pela iniciativa privada, controlando a qualidade na prestação do serviço e estabelecendo regras para o setor. Para tal, as Agências Reguladoras foram providas de independência administrativa e financeira, não estando subordinadas a nenhum órgão de governo, mas apenas pela lei de criação de cada Agência Reguladora. Que para o caso da ANAC tem-se no Art 4º da Lei 11182/2005:

“Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.”

Portanto, a ANAC além de ser independente nas suas decisões, qualquer ato deverá ser praticado com independência, isonomia e transparência, que são os mesmos princípios estabelecidos no WSG.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	810
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 1°
Contribuição	
<p>Redação Proposta: Art. 1º Regulamentar a alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados e dispor sobre os aeroportos de interesse, em conformidade com os procedimentos internacionais constantes no Worldwide Slot Guidelines (WSG) da International Air Transport Association (IATA).</p> <p>Justificativa: É necessário, antes de mais nada, que todo o trabalho a ser desenvolvido seja pautado pela uniformização de procedimentos, conforme artigos 12 e 37 da Convenção de Chicago, bem como nas melhores práticas internacionais empregadas, tal qual o Worldwide Slot Guidelines (WSG) da International Air Transport Association (IATA). Por essas razões achamos importante a complementação do artigo 1º, onde fica atestado além do objetivo da resolução proposta, também o que lhe servirá de baliza para a sua elaboração e para sanar eventuais dúvidas quando de sua aplicação.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:</p> <p>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</p> <p>(...)</p> <p>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</p> <p>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</p> <p>É importante ressaltar que a IATA é uma associação que representa as empresas aéreas (que são reguladas pela ANAC), e as regras emitidas por essa associação vinculam apenas seus associados, sem gerar obrigações para a Administração Pública, em que pese o disposto no Art 4º:</p> <p>"Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente."</p> <p>Tanto é verdade, que a ANAC enviou em 2008 servidores para conhecer os procedimentos de coordenação e alocação de slots em aeroportos declarados níveis 2 e 3, nas conferências internacionais de slots organizadas pela IATA. Dessa forma, através da portaria 1075, de 09 de julho de 2009, a ANAC instituiu o Comitê de Facilitação de Voos para viabilizar a participação do Brasil nas conferências internacionais de slots da IATA. Desde então, a metodologia utilizada pela IATA tem sido aplicada ao aeroporto de Guarulhos, utilizando-se dos princípios existentes no WSG.</p> <p>Através da experiência obtida internacionalmente e aplicando-a com a realidade da aviação civil brasileira, a ANAC veio por meio da Audiência Pública ANAC 02/2003 publicar a proposta de resolução que dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Portanto, diversos aspectos do WSG estão refletidos na proposta de Resolução e o Brasil utilizará o fórum internacional da IATA (SC) para realizar o trabalho de coordenação e alocação de slots para os aeroportos declarados coordenados, mas teremos algumas peculiaridades relacionadas à aviação civil brasileira. É importante enfatizar que o próprio WSG estabelece que o processo de coordenação e alocação de slots da IATA seguirá as regras estabelecidas no WSG, mas as regras locais de cada país devem ser respeitadas, conforme transcrição abaixo:</p> <p>“5.5 ROLE OF THE COORDINATOR</p>	

5.5.1 The coordinator will:

a) Allocate slots to airlines and other aircraft operators in a neutral, transparent and non-discriminatory way, on the basis of the applicable coordination parameters, and in accordance with the priority criteria of the WSG and any local guidelines and regulations.

b) Make available to interested parties details of the applicable coordination parameters, local guidelines and regulations, and any other criteria used in the allocation of slots, at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC, where possible.”

Em suma, buscamos aproximar a Aviação Civil Brasileira aos procedimentos internacionais, salvaguardadas as características da indústria nacional.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	811
Dados do Colaborador	
Nome:	JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL - JURCAIB
Organização:	
E-mail:	THIAGO@DANDREAVERA.COM.BR
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 62
Contribuição	
<p>Como é necessário citar no formulário o artigo a ser comentado, citamos o último. Entretanto, a referência não é quanto ao artigo 62, mas sim quanto à inserção de um artigo 63, conforme abaixo. Texto Sugerido: Art. 63. Em caso de eventuais dúvidas interpretativas ou sobre a aplicação de dispositivos, deverá ser aplicada a interpretação mais coerente e compatível com o Worldwide Slot Guidelines (WSG) da International Air Transport Association (IATA).</p> <p>Justificativa: É necessário que todo o trabalho a ser desenvolvido seja pautado pela uniformização de procedimentos, conforme artigos 12 e 37 da Convenção de Chicago, bem como nas melhores práticas internacionais empregadas, tal qual o Worldwide Slot Guidelines (WSG) da International Air Transport Association (IATA). Por essas razões achamos importante a inserção do art. 63, onde fica atestado o que servirá de baliza para sanar eventuais dúvidas quando da aplicação da Resolução proposta. O texto do artigo 63 passa a integrar o artigo 64, atualmente inexistente.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a IATA é uma associação de empresas aéreas, essas reguladas pela ANAC, e seus normativos vinculam apenas seus associados, sem gerar obrigações para a Administração Pública, em que pese o disposto no Art 4°:</p> <p>"Art. 4° Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente."</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	812
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 1°
Contribuição	
<p>A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 8º, XIX, XX e XLVI, e art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em ___ de _____ de 2013,</p> <p>CONSIDERANDO QUE o propósito da presente Resolução é a melhor e maior otimização dos aeroportos declarados coordenados e de interesse por meio da maximização do aproveitamento da infraestrutura existente em qualquer aeroporto e do nível de operacionalização;</p> <p>RESOLVE:</p> <p>Justificativa Julgamos necessário nos considerandos da presente proposta estabelecer seu escopo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta de resolução dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Adicionalmente, além de o escopo ser muito bem definido pela própria proposta de resolução, na exposição de motivos que se encontra publicada na própria Audiência Pública ANAC nº 02/2003 são apresentadas todas as justificativas e motivações pelas quais a Agência Nacional de Aviação Civil se embasou para alterar a norma atualmente vigente.</p> <p>O resultado da coordenação pode resultar na organização do uso da infraestrutura, mas não necessariamente busca maximização do aproveitamento – dado que a capacidade declarada é plenamente respeitada conforme Art. 3º.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	813
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 1°
Contribuição	
<p>Proposta 02 A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 8º, XIX, XX e XLVI, e art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em ___ de _____ de 2013, CONSIDERANDO QUE o propósito da presente Resolução é a melhor e maior otimização dos aeroportos declarados coordenados e de interesse por meio da maximização do aproveitamento da infraestrutura existente em qualquer aeroporto e do nível de operacionalização; RESOLVE:</p> <p>Justificativa Julgamos necessário nos considerandos da presente proposta estabelecer seu escopo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta de resolução dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Adicionalmente, além de o escopo ser muito bem definido pela própria proposta de resolução, na exposição de motivos que se encontra publicada na própria Audiência Pública ANAC nº 02/2003 são apresentadas todas as justificativas e motivações pelas quais a Agência Nacional de Aviação Civil se embasou para alterar a norma atualmente vigente. O resultado da coordenação pode resultar na organização do uso da infraestrutura, mas não necessariamente busca maximização do aproveitamento – dado que a capacidade declarada é plenamente respeitada conforme Art. 3º. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	814
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>Contribuição vide anexo.</p> <p>Art. 8° Devem constar na declaração do aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação:...</p> <p>§ 2° O parâmetro mencionado no inciso VIII deverá ser fixado em, no mínimo, quatro slots e no máximo oito slots.</p> <p>§3° O parâmetro mencionado no inciso IX deverá ser fixado em cinquenta por cento.</p> <p>§ 5° Os parâmetros para as metas de regularidade deverão ser fixados em oitenta por cento.</p> <p>§ 6° O parâmetro mencionado no inciso XI deverá ser de no máximo cento e vinte minutos, e sua definição deverá observar a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo.</p> <p>§ 7° O parâmetro mencionado no inciso XI será de 24 horas para as empresas exclusivamente cargueiras.</p> <p>Justificativa</p> <p>Na Declaração de aeroporto coordenado caso sejam definidos parâmetros de coordenação mínimos, de forma individualizada por aeroporto, de acordo com o Art.8º, §3º e § 5º, gera insegurança jurídica e dificulta a previsibilidade mercadológica, por deixar aberta a possibilidade de ocorrer descompensação entre aeroportos, gerando ineficiência na malha aérea. Quanto à pontualidade a nossa proposta é retirar de toda a resolução como parâmetro para perda de slots, tendo em vista que esse quesito não é utilizado internacionalmente.</p> <p>No § 6º que estabelece em, no máximo sessenta minutos (parâmetro indicado - inciso XI), para o desvio tolerado em relação ao horário de slot alocado para as chegadas e partidas, devendo a sua definição considerar a categoria da aeronave ou o tempo de duração de voo. No entanto, nos parece que este desvio tolerado máximo está em desacordo com o Art. 43º -§ 2º (Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade). Desta forma, sugerimos a compatibilização dos valores, utilizando-se o período de 120 minutos e no caso dos voos cargueiros 24 horas.</p> <p>Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da imp pontualidade torna-se bastante difícil e complexa de ser determinado uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos.</p> <p>Sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a possibilidade de se determinar metas de eficiência diferentes para cada aeroporto tem como objetivo calibrar adequadamente o mecanismo de incentivo para a manutenção dos históricos de slots e da distribuição do banco de slots de cada ativo específico.</p> <p>A previsibilidade dos parâmetros de monitoramento é garantida nos termos do Art. 6º, parágrafos 1º e 2º, que especificam que:</p> <p>“§ 1º A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC.</p>	

§ 2º A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.”

A introdução dos parâmetros mínimos de que tratam os parágrafos do Art. 8º têm por objetivo garantir o desempenho mínimo das empresas aéreas para a obtenção dos históricos de slots nos aeroportos coordenados e indica às empresas aéreas e operadores aéreos quais são parâmetros que serão monitorados. A introdução de um limite para que o voo seja considerado atrasado em o objetivo de incentivar a recuperação desse atraso. Todos os parâmetros serão estabelecidos segundo avaliação técnica da ANAC, de forma a alcançar o objetivo proposto.

Com relação à aplicação da pontualidade nos mecanismos de coordenação e alocação de slots em aeroportos coordenados no Brasil, a ANAC entende que deve ser considerada, pois em um aeroporto com alto grau de saturação qualquer desvio de conduta impacta significativamente na operação do aeroporto e no nível de serviço oferecido ao passageiro. De qualquer forma, toda e qualquer operação aérea que seja despontual, conforme parâmetros estabelecidos por aeroporto, e que seja alheia à vontade da empresa aérea, será desconsiderada do cálculo, conforme legislação específica.

O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuindo precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita

Contribuição n°	815
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>Proposta 03 Art. 2° Para fins da presente Resolução, considera-se: (...) XIV – Mercado Nacional: engloba todo o mercado cuja operação toca o território brasileiro. Justificativa Para que não gere dúvidas na interpretação do artigo 23, faz-se necessário definir mercado nacional.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ante o exposto revisou e alterou o teor do Art. 23, de forma que tal contribuição tornou-se eivada de objeto. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	816
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 7°
Contribuição	
<p>Proposta 04</p> <p>Art. 7° A declaração de aeroporto coordenado poderá ser feita de ofício pela ANAC ou mediante solicitação:</p> <p>I – das empresas de transporte aéreo que operem no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;</p> <p>II – do operador do aeroporto; ou</p> <p>III – do responsável pelo controle do espaço aéreo.; ou</p> <p>IV – das empresas entrantes; ou</p> <p>V – da autoridade competente; ou</p> <p>VI – dos prestadores de serviços relevantes no respectivo aeroporto.</p> <p>Justificativa</p> <p>Entendemos que o rol de solicitantes para a declaração de aeroporto coordenado deve ser estendido a outros nichos da indústria. Além dos incisos I, II e III já contemplados na proposta da ANAC, sugerimos que o rol seja incrementado pelos incisos de IV a VI com fim precípua de agregar maior transparência e justiça na coordenação de tais aeroportos.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, no seu entendimento:</p> <p>a) As empresas entrantes estão atendidas pelo inciso I;</p> <p>b) A Autoridade Competente (ANAC) já pode declarar um aeroporto coordenado de ofício, nos termos do <i>caput</i>, e</p> <p>c) Na questão relacionada à declaração de um aeroporto como coordenado, a ANAC considera que os únicos prestadores de serviços relevantes no respectivo aeroporto que devam fazer parte desse processo são as empresas aéreas. A ideia deste artigo foi envolver apenas as partes interessadas no processo.</p> <p>Contribuição não aceita</p>	

Contribuição n°	817
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 9°
Contribuição	
Contribuição vide anexo. Art. 9. O operador do aeroporto, em coordenação com o órgão responsável pelo controle do espaço aéreo e as empresas aéreas que nele operam, é responsável pela análise e definição da capacidade do aeroporto coordenado, conforme regulamentação específica, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no calendário de atividades. Justificativa A participação dos operadores aéreos no processo de determinação da capacidade é fundamental para maximizar o aproveitamento da infraestrutura existente em qualquer aeroporto. Esta afirmação baseia-se no fato de que a partir de determinado índice de ocupação somente medidas operacionais permitirão o aproveitamento da infraestrutura aeroportuária em seu limite, e basicamente este comprometimento deve ser realizado com base nas melhores práticas dos operadores aéreos.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende que a responsabilidade pela declaração de capacidade do aeroporto é do operador do mesmo, que deve fazê-la em coordenação com o órgão responsável pelo controle de tráfego aéreo, mas não vê prejuízo que o operador do aeroporto procure as empresas que lá operam e demais interessados para trabalhar essa declaração de capacidade. Entretanto entende que não necessariamente deve estar presente em resolução para que esta prática se realize, mas apenas da vontade das partes. Contribuição não aceita.	

Contribuição n°	818
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
Contribuição vide anexo.	
Art. 11. O Operador do aeroporto deverá celebrar um acordo operacional com as empresas de transporte aéreo incluindo condições que estabeleçam mecanismos para o cumprimento de metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados.	
Justificativa	
As empresas aéreas entendem ser necessário estabelecer um instrumento legal a regular a relação com o operador aéreo e aeroportuário, que, em nosso ponto de vista, poderá ser realizado por meio de um Acordo de Nível de Serviço que detalhe as obrigações entre as partes.	
As funções de fiscalização e de Poder de Polícia devem ser realizadas diretamente pelo órgão responsável, qual seja a ANAC, não cabendo delegação de tal competência.	
Resposta da ANAC	
ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroprotos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.	

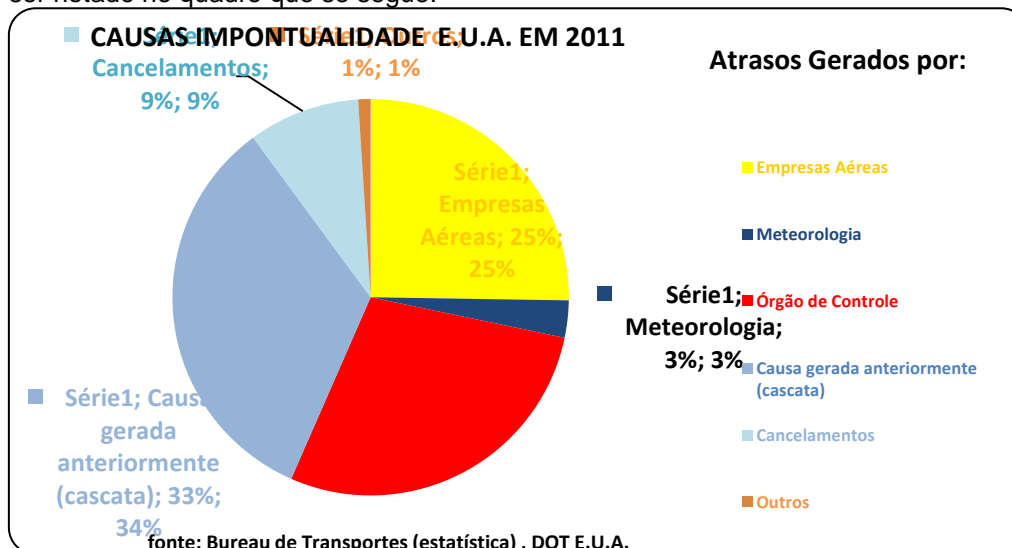
Contribuição n°	819
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 12
Contribuição	
<p>Contribuição vide anexo.</p> <p>Art. 12. O processo de coordenação para alocação de slots deverá seguir as etapas previstas nas Seções do presente Capítulo:</p> <p>I-Ativação do Comitê de Coordenação, composto por: ANAC, DECEA, Empresas Aéreas e Operador Aeroportuário.</p> <p>II - publicação do calendário de atividades;</p> <p>III - primeira etapa de coordenação, que compreende as seguintes fases:</p> <p>a) divulgação da lista de histórico de slots (SHL);</p> <p>b) validação do histórico de slots (AHD);</p> <p>c) submissão inicial (ISD);</p> <p>d) alocação inicial (SAL);</p> <p>e) Conferência Internacional de slots (SC);</p> <p>f) data limite para devolução de slots (SRD);</p> <p>g) Conferência Nacional de slots (SCB); e</p> <p>h) definição da base de referência (BDR).</p> <p>IV - segunda etapa de coordenação; e</p> <p>V - terceira etapa de coordenação.</p> <p>Parágrafo único. Para qualquer alocação de slots deve-se respeitar a declaração de capacidade do aeroporto em todas as etapas do processo de coordenação.</p> <p>Justificativa</p> <p>Devido à complexidade do processo de coordenação e alocação de slots em aeroportos é de fundamental importância a criação do Comitê de Coordenação, composto de todos os Stakeholders, com vistas a buscar a melhor solução, observando os princípios da transparência, não discriminação, imparcialidade e busca da utilização mais eficiente da capacidade instalada no aeroporto.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:</p> <p>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</p> <p>(...)XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</p> <p>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</p> <p>Sendo slot insumo à realização dos serviços aéreos, recai sobre a ANAC a competência de regulação econômica deste insumo, dispondo sobre o acesso à infraestrutura escassa.</p> <p>Sendo slot insumo à realização dos serviços aéreos, recai sobre a ANAC a competência de regulação econômica deste insumo, dispondo sobre o acesso à infraestrutura escassa.</p> <p>Sendo a atividade de coordenação de slots uma composição de conflito ao acesso de infraestrutura aeroportuária, compete à ANAC a execução dessa atividade, que pode, a seu critério, convidar os interessados a aconselha-la no processo, sem que isso vincule as suas decisões.</p> <p>Além disso, conforme estabelecido no artigo 3º da presente resolução, qualquer atividade de coordenação deverá ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando-se ainda os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	820
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
Proposta 05	
Art. 8° Devem constar na declaração do aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação:.....	
§ 2° O <i>parâmetro</i> mencionado no inciso VIII deverá ser fixado em, no mínimo, quatro <i>slots</i> e no máximo oito <i>slots</i> .	
§3° O <i>parâmetro</i> mencionado no inciso IX deverá ser fixado em, no mínimo, cinquenta por cento.	
§ 5° Os <i>parâmetros</i> para as metas de regularidade e de pontualidade deverão ser fixados em, no mínimo, oitenta por cento e setenta cinco por cento, respectivamente.	
§ 6° O <i>parâmetro</i> mencionado no inciso XI deverá ser de no máximo sessenta cento e vinte minutos, e sua definição deverá observar a categoria a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo.	
§ 7° O <i>parâmetro</i> mencionado no inciso XI será de 24 horas para as empresas exclusivamente <i>cargueiras</i>	
Justificativa	
1. É importante que qualquer alteração na legislação aplicável, especialmente quando tratar de uma indústria cujo planejamento se faz com muitos anos de previsibilidade, chegando inclusive a uma antecedência de até 7 anos, adotar condições claras, parâmetros básicos do estado democrático de direito, tal qual o Brasil, calcado em princípio de segurança jurídica. Na prática não estabelecer parâmetros máximos para alocação de slots as empresas consideradas entrantes, é privilegiar um nicho de mercado, em detrimento das empresas já atuantes. Sob esta ótica, ainda tem-se que levar em consideração que certamente haverá violação ao princípio constitucional da isonomia.	
2. Na Declaração de <i>aeroporto coordenado</i> caso sejam definidos <i>parâmetros de coordenação mínimos</i> , de forma individualizada por aeroporto, de acordo com o Art.8º, §3º e § 5º, gera insegurança jurídica e dificulta a previsibilidade mercadológica, por deixar aberta a possibilidade de ocorrer descompensação entre aeroportos, conduzindo a ineficiência na malha aérea. Além disso, analisar cada aeroporto coordenado individualmente, do ponto de vista de malha, é um erro conceitual. Por definição, se um aeroporto é coordenado significa dizer que está operando em sua otimização de limite de capacidade e desta forma é relevante ao sistema; conectado aos demais aeroportos coordenados ou de alta densidade. Portanto, é coerente que trabalhem em padrões de regularidade similares e preferencialmente iguais a fim de não gerar algum desbalanceamento de malha aérea.	
2.1 Sem prejuízo do entendimento de que a regularidade deveria ser fixa, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – a seguinte	
Justificativa: o planejamento das empresas aéreas é feito com muita antecedência, conforme exposto acima (dada sua necessidade de contingente, investimentos e financiamento de seus ativos, treinamento e preparação, dentre outros). Desta forma é essencial que exista um período de adaptação e estabilidade para que as empresas possam adequar-se às mudanças de exigência. Conclui-se que a regularidade exigida de um determinado aeroporto coordenado necessita de um prévio aviso de 6 temporadas (3 anos) para que só então seja modificado, dando possibilidade de que o sistema se prepare previamente para dadas mudanças.	
2.2 Recorrendo as melhores práticas do mercado internacional, em caso de eventos únicos considerados extraordinários a indústria não adota atitudes extremas, mas sim alterações temporais dos indicadores ou no limite suprimi-los por determinado período de tempo, para que a eficiência operacional seja mantida e, com isto, o bom funcionamento de um aeroporto. A título de exemplo, recordamos a movimentação adotada pela Comunidade Européia durante a crise de 2008 ou ainda a ocasião da queda das Torres Gêmeas nos Estados Unidos,	

oportunidade em que as empresas aéreas puderam manter seus slots apesar do descumprimento dos mesmos, dada a conjuntura específica da ocasião e por certo, como medida capaz de assegurar níveis de eficiência e bom andamento de cada aeroporto envolvido. 2.3 Há ainda que se definir de forma clara qual o nível de regularidade exigido das empresas aéreas entrantes, salvo contrário o escopo da presente Resolução de otimização e maximização de operações estará fortemente ameaçado. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de regularidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de regularidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

3. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.

3.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle das empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis às empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:



3.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

3.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação - as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

3.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

3.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo traria mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, à luz do previamente explicado para a regularidade, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

3.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

4. Devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a maior flexibilidade conforme parágrafo 7º que faz menção ao inciso XI.

5. O § 6º estabelece em no máximo sessenta minutos (parâmetro indicado no inciso XI), para o desvio tolerado em relação ao horário de *slot* alocado para as chegadas e partidas, devendo a sua definição considerar a categoria da aeronave ou o tempo de duração de voo. No entanto, parece-nos que este desvio tolerado máximo está em desacordo com o Art. 43º, § 1º (“Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade”) da presente versão. Desta forma, para que não haja conflito entre as disposições desta Resolução e visando aquela que melhor atende a indústria, sugerimos a compatibilização dos valores, utilizando-se o período de 120 minutos.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a possibilidade de se determinar metas de eficiência diferentes para cada aeroporto tem como objetivo calibrar adequadamente o mecanismo de incentivo para a manutenção dos históricos de slots e da distribuição do banco de slots de cada ativo específico.

A previsibilidade dos parâmetros de monitoramento é garantida nos termos do Art. 6º, parágrafos 1º e 2º, que especificam que:

“§ 1º A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC.

§ 2º A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.”

A introdução dos parâmetros mínimos de que tratam os parágrafos Art. 8º têm por objetivo garantir o desempenho mínimo das empresas aéreas para a obtenção dos históricos de slots nos aeroportos coordenados e indica às empresas aéreas e operadores aéreos quais são parâmetros que serão monitorados. A introdução de um limite para que o voo seja considerado atrasado tem o objetivo de incentivar a recuperação desse atraso. Todos os

parâmetros serão estabelecidos segundo avaliação técnica da ANAC, de forma a alcançar o objetivo proposto.

Com relação à aplicação da pontualidade nos mecanismos de coordenação e alocação de slots em aeroportos coordenados no Brasil, a ANAC entende que deve ser considerada, pois em um aeroporto com alto grau de saturação qualquer desvio de conduta impacta significativamente na operação do aeroporto e no nível de serviço oferecido ao passageiro. De qualquer forma, toda e qualquer operação aérea que seja despontual, conforme parâmetros estabelecidos por aeroporto, e que seja alheia à vontade da empresa aérea, será desconsiderada do cálculo, conforme legislação específica.

O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuindo precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	821
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 31
Contribuição	
<p>Contribuição vide anexo.</p> <p>Art. 31. O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, salvaguardado seu uso enquanto operado dentro dos padrões estabelecidos na presente Resolução e demais normais aplicáveis.</p> <p>§ 1º É vedada a comercialização de slots.</p> <p>§ 2º É vedada a cessão de slots, salvo no caso de se tratar de empresas do mesmo grupo econômico.</p> <p>Justificativa</p> <p>O "slot" é um ativo do sistema e, enquanto for operado dentro dos padrões estabelecidos, deverá ficar alocado à empresa que o detém, tendo em vista o significado da sua consolidação e aplicação no valor mercadológico das empresas aéreas nacionais, de capital aberto ou não. No mais, entendemos que a cessão ou mesma transferência de slots deve ser permitida entre empresas do mesmo grupo econômico, conforme previsão do artigo 33 desta Resolução.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nem a empresa, nem o sistema possuem slot como ativo, tendo a empresa somente o direito de uso daquela infraestrutura.</p> <p>Não cabe também garantir salvaguarda, pois só é garantido que, caso a empresa tenha alcançado a os limites de regularidade e pontualidade, estará habilitada para pleitear direitos de histórico para a próxima temporada. O direito histórico não é uma salvaguarda, é o benefício concedido aos melhores operadores em escolher manter ou alterar seus slots antes dos demais operadores que não tenham se habilitado. Não obstante os slots não podem ser salvaguardados em caso de intervenções ou obras no aeroporto que por ventura reduzam capacidade operacional.</p> <p>É entendimento desta área técnica que, durante a alocação dos slots, serão consideradas as associações entre as empresas aéreas na contabilização do número de slots do dia para ser considerada uma empresa aérea entrante. Portanto, caso uma empresa aérea pertença ao mesmo Grupo Econômico de outra empresa que também já opera ou tenha a intenção de operar em um determinado aeroporto o número de slots serão contabilizados conjuntamente, para fins de avaliar a condição de uma empresa aérea ser considerada atuante ou entrante, conforme artigo 2º da Resolução.</p> <p>Além disso não existe motivo de coibir a cessão ou troca de slots entre empresas aéreas do mesmo Grupo Econômico, desde que respeitada a capacidade do aeroporto coordenado, já que nenhuma das empresas terá prioridade na alocação inicial, por não serem consideradas empresa aéreas entrantes. Procedemos, portanto, a alteração do artigo 31 da referida norma.</p> <p>Contribuição não aceita</p>	

Contribuição n°	822
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 33
Contribuição	
<p>Contribuição vide anexo.</p> <p>Art. 33. Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto.</p> <p>§1º É permitida a troca de slots entre diferentes empresas de transporte aéreo ou entre empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico, ressalvado que caso uma delas ou ambas deixem de operar o slot objeto da troca, sujeitar-se-á(ão) às regras e penalidades previstas na presente Resolução.</p> <p>§ 2º É vedada a troca da série de slots que tenha sido alocada para empresa aérea entrante, exceto se a mesma tiver atingido as metas para a obtenção de histórico de slots por duas temporadas equivalentes consecutivas.</p> <p>Justificativa</p> <p>Revisar este artigo levando em consideração os princípios preconizados pelo WSG/IATA item 7.1.1-I, que estabelece que os slots possam ser livremente transferidos ou trocados entre as empresas aéreas visando dar maior flexibilidade e facilidade operacional. Quanto aos critérios para anulação de uma troca, se torna necessário estabelecer mais detalhes, e deixar claro que esta situação será avaliada a cada período ou estação - o critério que for observado.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que é entendimento desta área técnica que, durante a alocação dos slots, serão consideradas as associações entre as empresas aéreas na contabilização do número de slots do dia para ser considerada uma empresa aérea entrante. Portanto, caso uma empresa aérea pertença ao mesmo Grupo Econômico de outra empresa que também já opera ou tenha a intenção de operar em um determinado aeroporto o número de slots serão contabilizados conjuntamente, para fins de avaliar a condição de uma empresa aérea ser considerada atuante ou entrante, conforme artigo 2º da Resolução.</p> <p>Além disso não existe motivo de coibir a cessão ou troca de slots entre empresas aéreas do mesmo Grupo Econômico, desde que respeitada a capacidade do aeroporto coordenado, já que nenhuma das empresas terá prioridade na alocação inicial, por não serem consideradas empresa aéreas entrantes. Procedemos, portanto, a alteração do artigo 31 da referida norma.</p> <p>Contribuição não aceita</p>	

Contribuição n°	823
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 9°
Contribuição	
<p>Proposta 06</p> <p>Art. 9° O operador do aeroporto, em coordenação com o órgão responsável pelo controle do espaço aéreo e as empresas aéreas que nele operam e das empresas que tenham a intenção de nele operar, são responsáveis pela análise e definição da capacidade do aeroporto coordenado, conforme regulamentação específica, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no calendário de atividades.</p> <p>Justificativa</p> <p>1. A participação dos operadores aéreos e potenciais entrantes no processo de determinação da capacidade é fundamental para maximizar o aproveitamento da infraestrutura existente em qualquer aeroporto.</p> <p>1.1 Esta afirmação baseia-se no fato de que a partir de determinado índice de ocupação, somente medidas operacionais permitirão o aproveitamento da infraestrutura aeroportuária em seu limite, e basicamente este comprometimento deve ser realizado com base nas melhores práticas dos operadores aéreos e potenciais entrantes.</p> <p>1.2 Ademais, a própria IATA faz recomendação neste sentido no Manual IATA seções 1.5.1, 4.4.3, 5.4.1, cuja redação segue abaixo reproduzida:</p> <p>“1.5 HOW ARE AIRPORTS DESIGNATED?</p> <p>1.5.1 An airport should only be designated as Level 3 by the responsible authority following a thorough demand and capacity analysis, and full consultation with all stakeholders and interested parties. The airport should be designated as Level 3 only if this analysis and consultation concludes that the demand for airport infrastructure significantly exceeds available capacity and there is no practical way to alleviate the problem in the short term.</p> <p>(Tradução livre: “1.5 Como os Aeroportos são Designados? 1.5.1 Um aeroporto somente deveria ser designado como um de Nível 3 pela autoridade responsável seguindo uma minuciosa análise de capacidade e demanda, e plena consulta às partes interessadas. O aeroporto deve ser designado como de Nível 3 apenas se a análise e consulta concluir que a demanda por infraestrutura aeroportuária significativamente exceder a capacidade disponível e não existir alternativa prática para minimizar o problema em curto prazo.”)</p> <p>4.4 ROLE OF AIRPORTS</p> <p>4.4.3 After consultation with stakeholders, the airport managing body or other responsible authority must inform the facilitator of any capacity changes and of the coordination parameters. The facilitator will in turn inform the airlines. This declaration must be completed at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC.</p> <p>(Tradução livre: “4.4 Papel do Aeroporto. 4.4.3. Após consulta às partes interessadas, a entidade gestora do Aeroporto ou outra autoridade responsável deve informar o facilitador de quaisquer alterações de capacidade e parâmetros de coordenação. O facilitador dará em resposta informação as empresas aéreas. Esta declaração deve ser finalizada pelo menos com 07 dias de antecedência ao prazo final do prazo de submissão para cada SC.”)</p> <p>5.4 ROLE OF AIRPORTS</p> <p>5.4.1 The role of airport managing bodies in the coordination process is limited to ensuring that appropriate coordination parameters are agreed with stakeholders and updated twice each year. Where airport constraints persist, the airport managing body should examine its capacity and implement the necessary capacity enhancements to allow for a re-designation to Level 2 or Level 1 at the earliest opportunity.</p> <p>(Tradução livre: “5.4 Papel do Aeroporto. 5.4.1. O papel das entidades gestoras dos aeroportos no processo de coordenação é limitado a assegurar que os parâmetros de coordenação apropriados são acordados com as partes interessadas e atualizado duas vezes por ano. Nos locais em que as restrições de aeroportos persistirem, a entidade gestora do</p>	

aeroporto deverá analisar sua capacidade e implementar as melhorias de capacidade necessárias para permitir uma reclassificação para aeroporto de Nível 2 ou Nível 1 na oportunidade mais breve.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende que a responsabilidade pela declaração de capacidade do aeroporto é do operador do mesmo, que deve fazê-la em coordenação com o órgão responsável pelo controle de tráfego aéreo, mas não vê prejuízo que o operador do aeroporto procure as empresas que lá operam e demais interessados para trabalhar essa declaração de capacidade.
Contribuição não aceita.

Contribuição n°	824
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 39
Contribuição	
<p>Contribuição vide anexo.</p> <p>Art. 39. O monitoramento dos slots alocados em cada temporada será feito utilizando-se a base de referência (BDR) para a apuração do índice de regularidade da série de slots.</p> <p>§1º. Os slots alocados serão monitorados durante toda a temporada, de forma a se obter os índices de regularidade.</p> <p>§2º. Para fins de determinação de histórico de slots serão consideradas as séries de slots alocadas na base de referência (BDR).</p> <p>§3º O monitoramento dos slots alocados é feito individualmente para cada aeroporto coordenado.</p> <p>Justificativa</p> <p>Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa de ser determinado uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>Devido às características peculiares do negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, etc.), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros estabelecidos ao transporte de passageiros, pelo que se sugere a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	825
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 41
Contribuição	
<p>Contribuição vide anexo.</p> <p>Art. 41. O índice de pontualidade da série de slots (IPs) é obtido pela divisão do número de operações pontuais pelo número de operações realizadas daquela série de slots.</p> <p>Justificativa</p> <p>Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa de ser determinada uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>Devido às características peculiares do negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduanas import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, etc.), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros estabelecidos ao transporte de passageiros, pelo que se sugere a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.</p> <p>O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuindo precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	826
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
Proposta 07	
<p>Art. 11. O Operador do aeroporto deverá dispor de meios para obrigar celebrar um acordo operacional com as empresas de transporte aéreo com condições que estabeleça mecanismos para o cumprimento de e os operadores aéreos a cumprirem metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados.</p> <p>Justificativa</p> <p>1. As empresas aéreas entendem ser necessário estabelecer um instrumento hábil a regular a relação com o operador aeroportuário, que, em nosso ponto de vista, será atingido por meio de um acordo operacional entre as partes. Sob a ótica estritamente jurídica, o operador aeroportuário não tem competência para aplicar os normativos de competência da ANAC. Além do que, é necessário estabelecer um instrumento hábil e legal que regule a relação com o operador aeroportuário, que, segundo melhor interpretação, é por meio de um acordo operacional.</p> <p>2. Assim, entendemos que a existência de um acordo operacional entre operador aeroportuário e empresas aéreas gera como consequência a supressão do artigo 49.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroprotos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	827
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 42
Contribuição	
Contribuição vide anexo.	
Art.42. O índice de eficiência operacional da série de slots (EOs) é obtido pela multiplicação do índice de regularidade da série de slots com o índice de pontualidade da série de slots, e o índice de eficiência operacional total (EOsT) é obtido pela média de EOs.	
Justificativa	
Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.	
Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa de ser determinada uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por conseqüência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.	
Devido às características peculiares do negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduanas import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, etc.), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros estabelecidos ao transporte de passageiros, pelo que se sugere a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.	
O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.	
Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.	
Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.	
Contribuição não aceita.	

Contribuição n°	828
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>Contribuição vide anexo.</p> <p>Art. 43. O índice de regularidade é obtido para cada série de slots, individualmente.</p> <p>§ 1º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade.</p> <p>§ 2º No cálculo do índice de regularidade algumas operações aéreas deverão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, bem como no caso de cancelamentos programados previamente aprovados.</p> <p>§ 3º Sem prejuízo das demais hipóteses estabelecidas pela ANAC em regulamentação específica, na apuração do índice de regularidade serão abonadas as operações não realizadas motivadas por:</p> <p>I – sazonalidade das operações e feriados;</p> <p>II – voos cancelados previamente e aprovados no sistema da ANAC;</p> <p>III – força maior (para efeitos desta Resolução, entende-se que a manutenção não programada é uma hipótese de força maior), caso fortuito, fato príncipe e fato da Administração;</p> <p>IV – slots devolvidos com antecedência de até 12 horas da operação prevista no caso de empresas cargueiras; e,</p> <p>V – operações em desacordo com o slot aprovado, decorrentes das condições estabelecidas nos demais incisos deste artigo.</p> <p>§ 4º O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente pelo índice de regularidade para cada temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de slots para a próxima temporada equivalente, conforme artigo 24.</p> <p>Justificativa</p> <p>Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da imp pontualidade torna-se bastante difícil e complexa de ser determinada uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por conseqüência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>Devido às características peculiares do negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, etc.), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros estabelecidos ao transporte de passageiros, pelo que se sugere a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto e o desvio de 120 minutos é utilizado como limite para que uma operação continue sendo avaliada como um atraso. A partir desse desvio a operação passará</p>	

a ser computada como um cancelamento.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Quanto ao disposto no § 2º do artigo 43 tem como objetivo incentivar uma empresa a limitar o atraso na partida de um voo, evitando que ela adote a conduta de alternar entre atrasos e cancelamentos de modo a atingir as metas de desempenho que poderão levar à obtenção do histórico de slots.

Em relação ao § 3º do mesmo artigo, os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	829
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 44
Contribuição	
<p>Contribuição vide anexo.</p> <p>Art. 44. A empresa de transporte aéreo poderá não obter o histórico de slots para a próxima temporada equivalente na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p> <p>I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;</p> <p>II - perda da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; ou</p> <p>III - caso se verifique, posteriormente, que a empresa de transporte aéreo não detinha histórico de slots.</p> <p>§ 1º As séries de slots que não gerarem histórico de slots serão transferidas para o banco de slots da próxima temporada equivalente.</p> <p>§ 2º Para o fim previsto no inciso II, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p>Justificativa</p> <p>Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa de ser determinada uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, etc... Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impacta em varias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>Devido às características peculiares do negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, etc.), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros estabelecidos ao transporte de passageiros, pelo que se sugere a eliminação do fator pontualidade no monitoramento.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.</p> <p>Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.</p> <p>Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.</p>	

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	830
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 45
Contribuição	
<p>Art. 45. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p> <p>I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;</p> <p>II - perda ou suspensão da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos;</p> <p>III - caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo não detinha o histórico de slots;</p> <p>IV – caso não sejam sanadas as pendências estabelecidas dentro de um critério de razoabilidade informadas durante o processo de alocação de um slot em até dois dias da data de operação ou do início da série de slots; ou</p> <p>V - caso a empresa de transporte aéreo proceda à devolução de slots de maneira a descaracterizar uma série de slots.</p> <p>§ 1º Todos os slots provenientes das regras deste artigo serão transferidos para o banco de slots da temporada, além de não gerarem histórico de slots para a próxima temporada equivalente.</p> <p>§ 2º Para os fins previstos no inciso I, a perda da série de slots ocorrerá a partir do momento em que se verifique que a empresa de transporte aéreo não tenha condições de cumprir com a meta de regularidade até o final da temporada, apenas para os casos em que não tenha sido iniciado o serviço aéreo referente à série de slots alocada, ou a qualquer momento no caso dos incisos II, III, IV e V.</p> <p>§ 3º Para os fins previstos no inciso II, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p>§ 4º Caso a empresa de transporte aéreo perca os slots por força do regulado no presente artigo, ou ainda decida pela devolução dos mesmos, haverá a transferência imediata de tais slots para o banco de slots e será dada a devida publicidade, para que novas empresas aéreas interessadas possam efetuar a solicitação dos mesmos.</p> <p>§ 5º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa</p> <p>1. As empresas aéreas consideram que a manutenção das salvaguardas existentes na versão vigente da Resolução 02 imprescindíveis para não haver penalizações indevidas.</p> <p>2. Ademais, há que se salientar que o processo de retorno de slots para o banco de slots deve ser transparente e em tempo real, para que não gere ociosidade de tais slots.</p> <p>3. A respeito desta questão, o Manual IATA nas seções 7.3.5.2 e 7.5.2 estabelecem:</p> <p>7.3.5 New Entrants</p> <p>7.3.5.2 50% of the slots contained in the pool at initial slot allocation must be allocated to new entrants, unless requests by new entrants are less than 50%. The coordinator will treat requests of new entrants and other airlines fairly, in accordance with the coordination parameters across the day.</p> <p>(Tradução livre: “7.3.5 Novos Entrantes 7.3.5.2 50% do slots contidos no bando para alocação inicial de slots devem ser alocados para novos entrantes, a menos que os pedidos dos novos</p>	

entrantes sejam menores que 50%. O coordenador tratará os pedidos dos novos entrantes e das demais empresas aéreas de forma justa, de acordo com a parâmetros de coordenação do dia.”)

7.5 HOLDING AND RETURNING OF SLOTS

7.5.2 To ensure that scarce capacity is not wasted, airlines must immediately return any slots they know they will not use. Even at short notice, it may be possible to reallocate returned slots to other operators.

(Tradução livre: “Para assegurar que a capacidade escassa não é desperdiçada, as empresas aéreas devem imediatamente retornar quaisquer slots que sabem que não serão utilizados. Mesmo que por um curto período de tempo, os slots devolvidos poderão ser realocados para outros operadores.”)

4. Por fim, como é necessário tratar eventos abonadores do descumprimento dos índices de regularidade, entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada para após o decurso de uma averiguação preliminar.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os casos que exigem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	831
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
Contribuição vide anexo.	
Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até 1.000 (um mil) valores de referência por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes, desde que fique caracterizado que não tenha operado de forma sistemática a operação em questão, confirmando uma conduta inapropriada dado um critério específico, de acordo com o número ou percentual de slots estabelecido em Portaria a ser regulamentada.	
§ 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação de transporte de passageiros cujo slot ou série de slots tenham sido devolvidos com menos de dois dias de antecedência da operação ou 12 horas no caso de operações de transporte de carga e que deliberadamente caracterizem mau uso ou má-fé da empresa de transporte aéreo operante, seja ela entrante ou atuante.	
§ 2º Na aplicação desta infração, será considerado cada slot individualmente.	
§ 3º Não será sujeita a multa prevista neste artigo, a operação realizada com prazo superior a cento e vinte minutos do horário alocado, sendo, para os fins previstos nesta Resolução, aplicado apenas o artigo 43, parágrafo 1º (“Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizadas no índice de regularidade”).	
§ 4º Não serão considerados como slots não realizados as operações motivadas por:	
1 – voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e	
2 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.	
§ 5º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.	
Justificativa	
1. Entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Ademais, no que tange ao valor das multas a serem aplicadas, estas deverão seguir o que já está disposto nos artigos 299 e 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujos textos são: “Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos: ... Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: ... III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos: ... n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados.	
2. Outro ponto que merece atenção, é que não localizamos na proposta em comento a possibilidade de “gradação das penas”, a fim de adequá-la devidamente à conduta realizada pela empresa aérea. Deveria, portanto, apresentar uma pena, por exemplo, de advertência, para as infrações menos graves.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot,	

operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, tendo seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura. A graduação da penalidade é prevista em Resolução específica da ANAC.

No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	832
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 47
Contribuição	
Contribuição vide anexo.	
Art. 47. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até 1.000 (um mil) valores de referência por operar deliberadamente em desacordo com as características dos slots alocados na base de slots vigentes, desde que fique caracterizado que tenha feito de forma sistemática a operação em questão, confirmando uma conduta inapropriada dado um critério específico, de acordo com o número ou percentual de slots estabelecido em Portaria a ser regulamentada.	
§ 1º Para os fins previstos no caput, serão consideradas apenas as operações aéreas realizadas com:	
I - categorias de equipamento, respeitando-se o conceito de famílias de aeronaves ou de aeronaves com capacidade do número de assentos similares, quando a operação visar a proteção do passageiro; ou	
II - horários consistentemente diferentes da alocação do slot; ou	
III - aeronaves já previstas no hotran vigente; ou	
IV - capacidade de carga equivalente no caso das empresas cargueiras.	
§ 2º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.	
§ 3º Não serão penalizadas as operações não realizadas devido à criação de voos para proteção de passageiros em situações adversas e voos alternados, bem como motivadas pelas circunstâncias estabelecidas no §3º do artigo 43 da presente Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.	
§ 4º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.	
§ 5º Não serão penalizadas as operações não realizadas motivadas por:	
1 - voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e	
2 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.	
§ 6º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.	
Justificativa	
1. Entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Ademais, no que tange ao valor das multas a serem aplicadas, estas deverão seguir o que já está disposto nos artigos 299 e 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujos textos são: "Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos: ... Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: ... III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos: ... n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados.	
2. Outro ponto que merece atenção, é que não localizamos na proposta em comento a possibilidade de "gradação das penas", a fim de adequá-la devidamente à conduta realizada	

pela empresa aérea. Deveria, portanto, apresentar uma pena, por exemplo, de advertência, para as infrações menos graves.

3. Por fim, neste artigo torna-se necessário incluir salvaguardas e eventos abonadores que explicitem justificativas aceitas para tratamento das falhas de cumprimentos dos slots autorizados, dentre elas: questões meteorológicas, feriados, sazonalidades, força maior, entre outras; razão pela qual entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada para após o decurso de uma averiguação preliminar.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, tendo seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura. A gradação da penalidade é prevista em Resolução específica da ANAC.

No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	833
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 12
Contribuição	
<p>Proposta 08 Art. 12. O processo de coordenação para alocação de slots deverá seguir as etapas previstas nas Seções do presente Capítulo: I-Ativação do Comitê de Coordenação, composto por: ANAC, DECEA, Empresas Aéreas e Operador Aeroportuário. III - publicação do calendário de atividades; IIII - primeira etapa de coordenação, que compreende as seguintes fases: a) divulgação da lista de histórico de slots (SHL); b) validação do histórico de slots (AHD); c) submissão inicial (ISD); d) alocação inicial (SAL); e) Conferência Internacional de slots (SC); f) data limite para devolução de slots (SRD); g) Conferência Nacional de slots (SCB); e h) definição da base de referência (BDR). IIIIV - segunda etapa de coordenação; e IVV - terceira etapa de coordenação. Parágrafo único. Para qualquer alocação de slots deve-se respeitar a declaração de capacidade do aeroporto em todas as etapas do processo de coordenação. Justificativa 1. Devido à complexidade do processo de coordenação e alocação de slots em aeroportos, é de fundamental importância a criação do Comitê de Coordenação, composto de todos os Stakeholders, com vistas a buscar a melhor solução, observando os princípios da transparência, não discriminação, imparcialidade, isonomia e busca da utilização mais eficiente da capacidade instalada no aeroporto. 1.1 De forma subsidiária, caso o pedido de formação do comitê não seja atendido, é necessário ao menos que na primeira fase do processo de coordenação haja a criação de um mecanismo formal de consulta aos Stakeholders, como forma inequívoca de cada vez mais aprimorar o processo de alocação. 1.2 Outro fator que merece destaque, é que a IATA orienta neste mesmo sentido, conforme dicção do seu Manual seções 1.5.1, 4.4.3, 5.4.1, 5.6.2. e 5.6.3. “1.5 HOW ARE AIRPORTS DESIGNATED? 1.5.1 An airport should only be designated as Level 3 by the responsible authority following a thorough demand and capacity analysis, and full consultation with all stakeholders and interested parties. The airport should be designated as Level 3 only if this analysis and consultation concludes that the demand for airport infrastructure significantly exceeds available capacity and there is no practical way to alleviate the problem in the short term. (Tradução livre: “1.5 Como os Aeroportos são Designados? 1.5.1 Um aeroporto somente deveria ser designado como um de Nível 3 pela autoridade responsável seguindo uma minuciosa análise de capacidade e demanda, e plena consulta às partes interessadas. O aeroporto deve ser designado como de Nível 3 apenas de a análise e consulta concluir que a demanda por infraestrutura aeroportuária significativamente exceder a capacidade disponível e não existir alternativa prática para minimizar o problema em curto prazo.”) 4.4 ROLE OF AIRPORTS 4.4.3 After consultation with stakeholders, the airport managing body or other responsible authority must inform the facilitator of any capacity changes and of the coordination parameters. The facilitator will in turn inform the airlines. This declaration must be completed at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC.</p>	

(Tradução livre: “4.4 Papel do Aeroporto. 4.4.3. Após consulta às partes interessadas, a entidade gestora do Aeroporto ou outra autoridade responsável deve informar o facilitador de quaisquer alterações de capacidade e parâmetros de coordenação. O facilitador dará em resposta informação as empresas aéreas. Esta declaração deve ser finalizada pelo menos com 07 dias de antecedência ao prazo final do prazo de submissão para cada SC.”)

5.4 ROLE OF AIRPORTS

5.4.1 The role of airport managing bodies in the coordination process is limited to ensuring that appropriate coordination parameters are agreed with stakeholders and updated twice each year. Where airport constraints persist, the airport managing body should examine its capacity and implement the necessary capacity enhancements to allow for a re-designation to Level 2 or Level 1 at the earliest opportunity.

(Tradução livre: “5.4 Papel do Aeroporto. 5.4.1. O papel das entidades gestoras dos aeroportos no processo de coordenação é limitado a assegurar que os parâmetros de coordenação apropriados são acordados com as partes interessadas e atualizado duas vezes por ano. Nos locais em que as restrições de aeroportos persistirem, a entidade gestora do aeroporto deverá analisar sua capacidade e implementar as melhorias de capacidade necessárias para permitir uma reclassificação para aeroporto de Nível 2 ou Nível 1 na oportunidade mais breve.”)

5.6 ROLE OF THE COORDINATION COMMITTEE

5.6.2 Membership of the Coordination Committee is open to all airlines using the airport regularly and their representative organizations, the airport managing body, air traffic control authorities and representatives of general/business aviation (where relevant). The coordinator attends all meetings as an observer.

5.6.3 Meetings of the Coordination Committee should be held to review the coordination parameters on a seasonal basis, or when changes in policy or capacity are planned which could significantly affect coordination.

(Tradução livre: “5.6 Papel do Comitê de Coordenação

5.6.2 A Afiliação ao Comitê de Coordenação é aberto a todas as empresas aéreas que usam o aeroporto regularmente e suas organizações representativas, a entidade gestora do aeroporto, autoridade de controle do tráfego aéreo e representantes da aviação executiva (quando relevantes). O coordenador participará de todas as reuniões como observador.

5.6.3 As reuniões do Comitê de Coordenação deverão ser realizadas para revisar os parâmetros de coordenação em base de temporadas, ou quando mudanças na política ou capacidade são planejadas que possam significativamente afetar a coordenação.”)

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;

XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”

Sendo a atividade de coordenação de slots uma composição de conflito ao acesso de infraestrutura aeroportuária, compete à ANAC a execução dessa atividade, que pode, a seu critério, convidar os interessados a aconselha-la no processo, sem que isso vincule as suas decisões.

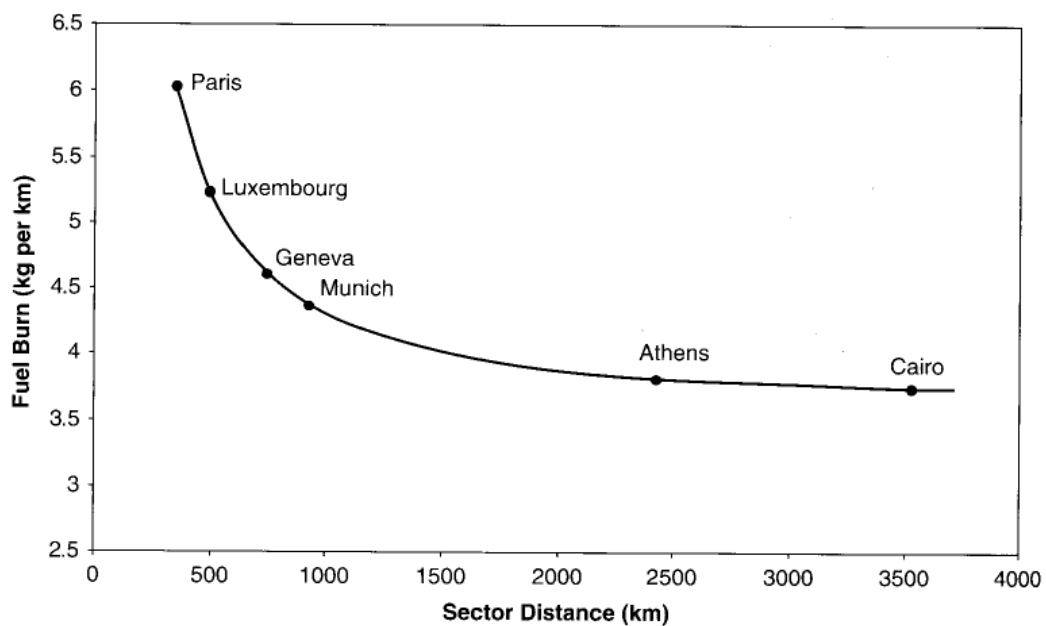
Além disso, conforme estabelecido no artigo 3º da presente resolução, qualquer atividade de coordenação deverá ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando-se ainda os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	834
Dados do Colaborador	
Nome:	Eduardo Sanovicz
Organização:	
E-mail:	eduardo.sanovicz@abear.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 48
Contribuição	
Contribuição vide anexo.	
Art. 48. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até 1.000 (um mil) valores de referência por realizar operação aérea sem prévia alocação do slot na base de slots vigentes.	
§ 1º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.	
§ 2º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.	
§ 3º Não serão penalizadas as operações realizadas após coordenação entre a ANAC, o DECEA e a Administração Aeroportuária pertinente.	
§ 4º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.	
Justificativa	
Esta alteração permite um aumento na capacidade da indústria a atender a uma demanda existente não planejada, aproveitando uma possível disponibilidade de infraestrutura aeroportuária.	
Também permitem as empresas aéreas reposicionamentos de aeronaves visando atender a uma necessidade não programada e a contornar uma situação não prevista, inclusive voos extras e reposicionamento de aeronaves, muitas delas ocorridas no âmbito do CGNA.	
Entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Ademais, no que tange ao valor das multas a serem aplicadas, estas deverão seguir o que já está disposto nos artigos 299 e 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujos textos são:	
“Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:...	
Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:...	
III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:...	
n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, tendo seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.	
No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que exigem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.	
Contribuição não aceita.	

Contribuição n°	835
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>Proposta 09</p> <p>Art. 23. As novas solicitações de <i>slots</i> serão alocadas segundo a seguinte ordem:</p> <p>I - continuação da <i>temporada subsequente</i> anterior; e</p> <p>II - nova operação;</p> <p>§ 1º Serão alocados inicialmente <i>slots</i> às <i>empresas aéreas entrantes</i>, de acordo com o percentual mínimo definido pela declaração de <i>aeroporto coordenado</i> até o limite máximo de <i>slots</i> para <i>novos entrantes</i>, momento em que a empresa aérea será considerada atuante para todos os fins.</p> <p>§ 2º Os <i>slots</i> restantes serão alocados a <i>empresas aéreas entrantes e atuantes</i>, observada a ordem definida no <i>caput</i>.</p> <p>§ 3º Durante a alocação de novas solicitações de <i>slots</i> (<i>banco de slots</i>), caso o número de solicitações de <i>séries de slots</i> exceda toda a quantidade de <i>slots</i> disponíveis do <i>banco de slots</i>, a alocação de <i>slots</i> para uma empresa será proporcional a sua participação no mercado nacional – PM (medido em termos de número de assentos ofertados <i>passageiros kilometro transportados (RPK)</i> pelas empresas aéreas pertencentes ao mesmo grupo econômico) entre as empresas aéreas solicitantes (Coeficiente de Distribuição – CD).</p> <p>Justificativa</p> <p>1. Além da indústria da aviação trabalhar com o conceito de passageiro transportado, a utilização de passageiros transportados privilegia o melhor uso do sistema e da infraestrutura.</p> <p>1.1 Acreditamos ainda que este conceito possa ser melhorado se considerado não apenas os assentos, mas a capacidade de ocupar estes assentos com passageiros, induzindo a prática de tarifas mais competitivas. Desta forma se produz o incentivo correto, já que o operador otimiza a utilização da infraestrutura e o consumidor é beneficiado duplamente. Somado a este último conceito, aperfeiçoando-o ainda mais, certamente viria a conexão com as áreas mais remotas, considerados os assentos, ocupação destes assentos e o quilômetros voados.</p> <p>1.2 Portanto, não há dúvidas de que o conceito de RPKs ou RTKs para carga seria a forma mais precisa e justa de medir e avaliar, tal qual pretende esta agência reguladora, uma vez que consideram a otimização irrestrita de ativos com foco no benefício do passageiro.</p> <p>2. Ainda, sob a ótica ambiental, o fomento de operações com aeronaves maiores geram menos efeitos deletérios ao meio ambiente, quanto maior a distância percorrida pelas aeronaves, menor é o consumo de combustível por quilometro por assento. O que reforça ainda mais que o melhor critério é o RPK/RTK, além do que, o RPK/RTK já é divulgado pela ANAC e amplamente utilizado.</p> <p>2.1 A despeito desta questão, colaciona-se à presente o estudo efetuado pela Rigas Doganis, em <i>Flying Off Course (The Economics of International Airlines)</i> 4th Edition, 2010, demonstrando haver menor consumo de combustível quanto maior a distância percorrida, especialmente distintos na faixa entre 500 e 1.500 km.</p>	

112 *Determinants of airline costs*

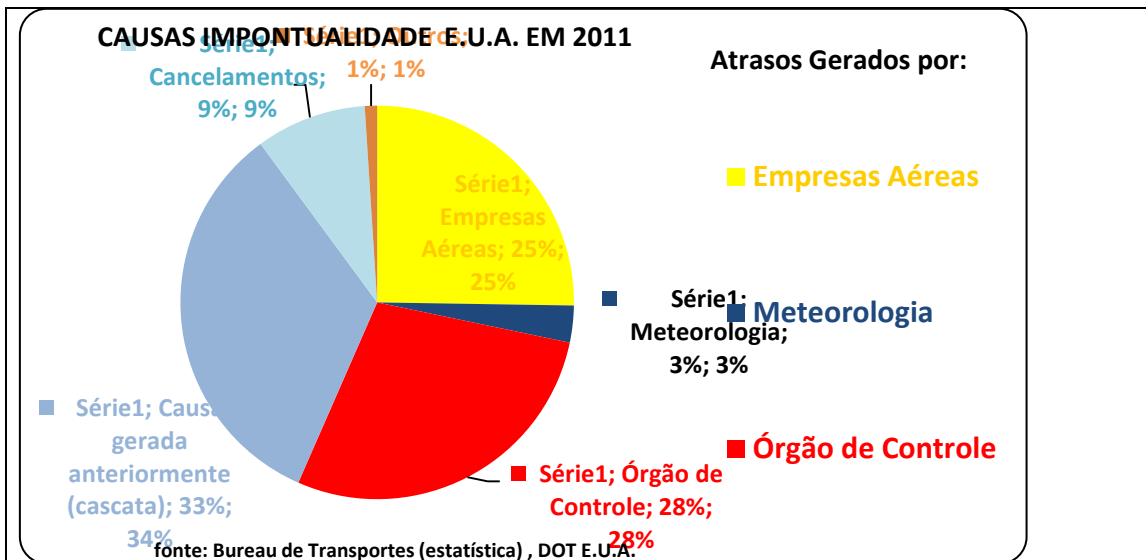


Resposta da ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que em razão da discussão apresentada, nos casos em que o número de solicitações de slots exceda a quantidade de slots disponíveis, a partição será realizada de forma igualitária. Entendemos que dessa forma será possível incentivar a concorrência no aeroporto.

Contribuição não aceita

Contribuição n°	836
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 24
Contribuição	
<p>Proposta 10</p> <p>Art. 24. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos artigos 22 e 23 os seguintes critérios em casos de empate ou conflito na alocação de <i>slots</i>, na seguinte ordem de prioridade:</p> <p>I – serviço aéreo regular de passageiros:</p> <p>a) maior <i>série de slots</i> (período de operação);</p> <p>b) maior aeronave</p> <p>b.1) havendo mais de uma empresa de transporte de passageiros, o critério aplicável é o número de assentos;</p> <p>b.2) havendo mais de uma empresa de carga, o critério aplicável é a capacidade de carga;</p> <p>b.3) havendo empresas de passageiro e de carga, o critério aplicável é a capacidade de carga (“payload”).</p> <p>c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) de regularidade na <i>temporada equivalente</i> anterior.</p> <p>II – serviço aéreo regular de carga:</p> <p>a) maior <i>série de slots</i> (período de operação);</p> <p>b) maior aeronave (carga transportada);</p> <p>c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) na <i>temporada equivalente</i> anterior.</p> <p>III – demais operações.</p> <p>Justificativa</p> <p>1. As alterações sugeridas visam oferecer tratamento igualitário a indústria de passageiros e cargas.</p> <p>2. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>3. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por conseqüência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>3.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:</p>	



3.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

3.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

3.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

3.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

3.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

4. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância

sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas aéreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a coordenação passará a trabalhar com três parâmetros:

- a) Pista: cuja utilização é compartilhada por aeronaves de Serviços Aéreos Públicos de Passageiros, Cargas, Mala postal, especializados e Serviços Aéreos privados.
- b) Pátio: cuja utilização pode ser compartilhada ou não, sendo o mais comum que haja um pátio para aviação de passageiro próximo ao terminal; pátio de carga ou mala postal junto a um terminal para empresas que exerçam este serviço de forma exclusiva; e um pátio de aviação geral ou hangares;
- c) Terminal: cujo foco é a operação de passageiros, podendo se subdividir em: : embarque doméstico; desembarque doméstico; embarque internacional; desembarque internacional.

Portanto, ao ser avaliada a solicitação de uma empresa aérea de passageiros ou de uma empresa aérea cargueira será analisada a modalidade de serviço aéreo e que componente aeroportuário será utilizado, podendo, inclusive, não haver conflitos de interesse dependendo do tipo de saturação aeroportuária que o aeroporto possui. Como exemplo, um aeroporto em que apenas o pátio da aviação comercial de passageiros ou o terminal de passageiros estejam saturados, caso existisse uma solicitação de uma empresa aérea de passageiros nos mesmos horários que uma solicitação de uma empresa aérea cargueira, a solicitação da empresa aérea cargueira seria alocada em detrimento da solicitação da empresa aérea de passageiros. Logo, a análise deverá ser feita caso a caso.

Dessa forma, a aplicação das regras do artigo 24 (publicado como 23) da Resolução ocorrerá somente se existir algum conflito de alocação de slots para modalidades de serviços aéreos que estejam concorrendo pela mesma infraestrutura aeroportuária. Portanto, na grande maioria dos aeroportos do Brasil, o serviço aéreo de carga concorreria com o serviço aéreo de passageiro pelo componente aeroportuário “pista”, sabendo ainda que as grandes limitações de infraestrutura aeroportuária estão voltadas para os componentes “terminal” e “pátio”.

Com relação à flexibilização do índice de pontualidade para o serviço aéreo de carga (carga e mala postal), essa medida não é compatível com as características de um aeroporto coordenado (aeroporto com grandes limitações de infraestrutura aeroportuária) caso o tipo de serviço seja naturalmente não pontual. A empresa aérea cargueira regular deverá se comprometer com o planejamento de sua malha, caso contrário, deverá submeter as suas solicitações como se fosse uma empresa aérea não regular.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	837
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 31
Contribuição	
Proposta 11	
Art. 31. O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, salvaguardado seu uso enquanto operado dentro dos padrões estabelecidos na presente Resolução e demais normas aplicáveis.	
Parágrafo único. É vedada a comercialização e a cessão, gratuita ou onerosa, de slots.	
Parágrafo primeiro. É vedada a comercialização de slots.	
Parágrafo segundo. É vedada a cessão de slots, salvo no caso de se tratar de empresas do mesmo grupo econômico, observando-se que:	
I – Para aquelas empresas aéreas que sejam objeto de operação societária que culmine na alteração direta ou indireta de controle, o uso pelo novo controlador dos slots cedidos só será salvaguardado se a cessão efetuada entre empresas do mesmo grupo econômico tiver ocorrido a mais de 02 (dois) anos ou se a cessão for devidamente autorizada pela autoridade competente.	
Justificativa	
1. O "slot" é um ativo do sistema e, enquanto for operado dentro dos padrões estabelecidos, deverá ficar alocado à empresa que o detém, tendo em vista o significado da sua consolidação e aplicação no valor mercadológico das empresas aéreas nacionais, de capital aberto ou não.	
1.1 A salvaguarda de direitos àquelas empresas aéreas que operam dentro dos padrões estabelecidos proporcionam maior segurança e previsibilidade para a manutenção e desenvolvimento deste mercado.	
1.2 No mais, entendemos que a cessão ou mesma transferência de slots deve ser permitida entre empresas do mesmo grupo econômico, conforme previsão do artigo 33 desta Resolução. A única cautela que entendemos necessário adicionar, no caso de cessão entre empresas do mesmo grupo, é referente a operações societárias com capacidade de alteração de controle, pois este tipo de cessão deve ser salvaguardada apenas para aquelas empresas que já a tenham efetuado a mais de dois anos ou aprovado pela autoridade competente, como vistas a não haver práticas não condizentes com o propósito deste artigo.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nem a empresa, nem o sistema possuem slot como ativo, tendo a empresa somente o direito de uso daquela infraestrutura.	
Não cabe também garantir salvaguarda, pois só é garantido que, caso a empresa tenha alcançado a os limites de regularidade e pontualidade, estará habilitada para pleitear direitos de histórico para a próxima temporada. O direito histórico não é uma salvaguarda, é o benefício concedido aos melhores operadores em escolher manter ou alterar seus slots antes dos demais operadores que não tenham se habilitado. Não obstante os slots não podem ser salvaguardados em caso de intervenções ou obras no aeroporto que por ventura reduzam capacidade operacional.	
É entendimento desta área técnica que, durante a alocação dos slots, serão consideradas as associações entre as empresas aéreas na contabilização do número de slots do dia para ser considerada uma empresa aérea entrante. Portanto, caso uma empresa aérea pertença ao mesmo Grupo Econômico de outra empresa que também já opera ou tenha a intenção de operar em um determinado aeroporto o número de slots serão contabilizados conjuntamente, para fins de avaliar a condição de uma empresa aérea ser considerada atuante ou entrante, conforme artigo 2º da Resolução.	
Além disso não existe motivo de coibir a cessão ou troca de slots entre empresas aéreas do mesmo Grupo Econômico, desde que respeitada a capacidade do aeroporto coordenado, já que nenhuma das empresas terá prioridade na alocação inicial, por não serem consideradas empresa aéreas entrantes. Procedemos, portanto, a alteração do artigo 31 da referida norma.	

Contribuição não aceita	
Contribuição n°	838
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 33
Contribuição	
<p>Proposta 12</p> <p>Art. 33. Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto.</p> <p>§ 1º A troca de slots entre diferentes empresas poderá ser anulada caso uma delas deixe de operar o slot depois de efetuada a troca.</p> <p>§1º É permitida a troca de slots entre diferentes empresas de transporte aéreo ou entre empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico, ressalvado que caso uma delas ou ambas deixem de operar o slot objeto da troca, sujeitar-se-á(ão) às regras e penalidades previstas na presente Resolução.</p> <p>§ 2º É vedada a troca da série de slots que tenha sido alocada para empresa aérea entrante, exceto se a mesma tiver atingido as metas para a obtenção de histórico de slots por duas temporadas equivalentes consecutivas ou eventual regra distinta imposta pelo Poder Judiciário ou outro órgão da administração pública.</p> <p>Justificativa</p> <p>1. Revisar este artigo é medida que se faz necessária, levando em consideração os princípios preconizados pelo WSG/IATA seção 7.1.1-I, que estabelece que os slots podem ser livremente transferidos ou trocados entre as empresas aéreas visando dar maior flexibilidade e facilidade operacional; como preconizado pela IATA na seção comentada:</p> <p>7 PRINCIPLES OF SLOT ALLOCATION</p> <p>7.1 KEY PRINCIPLES OF SLOT ALLOCATION</p> <p>7.1.1 The key principles of slot allocation are:</p> <p>i) Slots may be freely transferred or exchanged between airlines, or used as part of a shared operation, subject to the provisions of these guidelines and applicable regulations.</p> <p>(Tradução livre: “7 Princípios para a Alocação de Slots 7.1 Principais Princípios para a Alocação de Slots. 7.1.1. Os principais princípios para a alocação de slots são: i) Os slots podem ser livremente transferidos ou trocados entre empresas aéreas, ou utilizados como parte de uma operação compartilhada, sujeita as provisões de tais diretrizes e regulamentos aplicáveis.”)</p> <p>1.1 Por outro lado, entendemos que não pode haver a possibilidade de anulação, uma vez efetuada a troca, mas sim, sujeitar a empresa aérea que eventualmente deixou de operar determinado slot às conseqüências legais estabelecidas nesta Resolução; além do que o cancelamento (de uma troca) vai contra o conceito de use-it-or-lose-it, uma vez que mesmo que uma das partes utilize o slot em conformidade com os indicadores e regras aplicáveis, sempre haverá a possibilidade de perda/devolução dos slots trocados, devido a práticas de terceiros, logo, que fogem ao controle da empresa aérea. Por outro lado, entendemos que a troca de slots entre empresas do mesmo grupo também é permitida.</p> <p>1.2 Outrossim, conforme amplamente mencionado por esta agência reguladora na sessão presencial de 04 de março de 2013, há a possibilidade de tal prática entre empresas do mesmo grupo econômico, razão pela qual fizemos sugestões que reflitam tal condição nos presentes comentários.</p> <p>1.3 Embora a proposta em apreço discorra que os slots de empresas entrantes não poderão ser intercambiados, a não ser que cumpram duas temporadas equivalentes consecutivas, há que se observar que exceções a esta regra devam ser contempladas, notoriamente se a troca de tais slots decorrerem de decisão judicial ou administrativa de caráter vinculante às empresas aéreas. A título de exemplo, recordamos que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica brasileiro na análise da operação societária envolvendo as empresa LAN Airlines</p>	

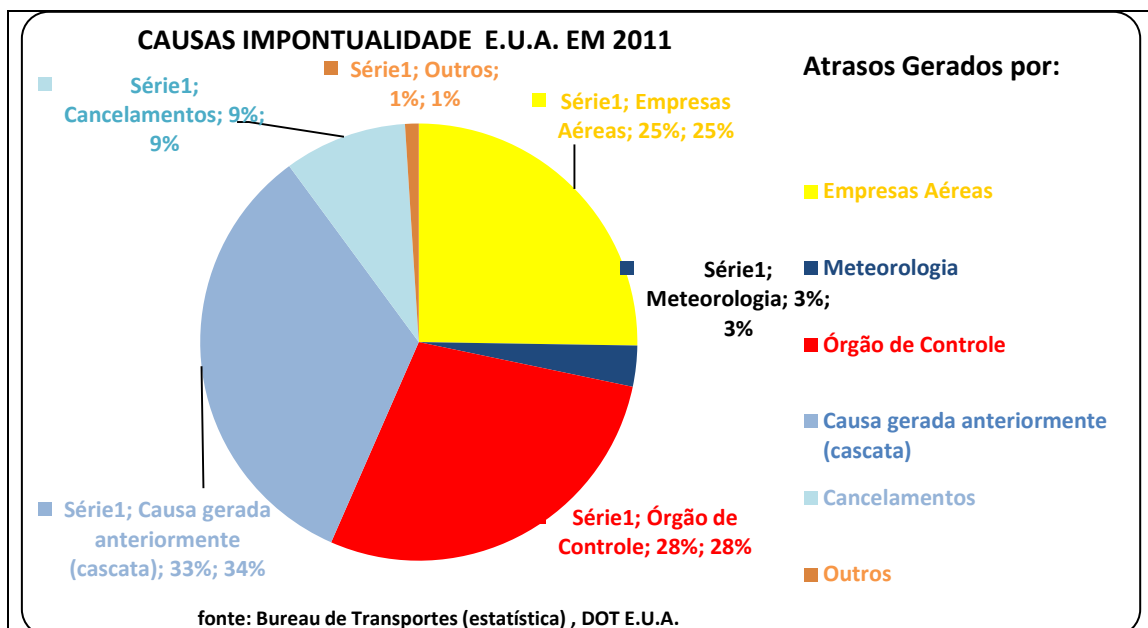
S.A. (atual designação LATAM Airlines Group S.A.) e TAM S.A. (holding da empresa TAM Linhas Aéreas S.A.) determinou, dentre outras medidas condicionantes à efetivação da aprovação, a troca de pares de slots na rota São Paulo – Santiago, a fim de facilitar o acesso de outras linhas aéreas nas rotas em questão, o que significa afirmar que, se a empresa for entrante, deverá ser capaz de trocar seus slots recém recebidos por slots de interesse a serem disponibilizados pela LATAM/TAM nos aeroportos e rotas em questão.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que é entendimento desta área técnica que, durante a alocação dos slots, serão consideradas as associações entre as empresas aéreas na contabilização do número de slots do dia para ser considerada uma empresa aérea entrante. Portanto, caso uma empresa aérea pertença ao mesmo Grupo Econômico de outra empresa que também já opera ou tenha a intenção de operar em um determinado aeroporto o número de slots será contabilizados conjuntamente, para fins de avaliar a condição de uma empresa aérea ser considerada atuante ou entrante, conforme artigo 2º da Resolução. Além disso não existe motivo de coibir a cessão ou troca de slots entre empresas aéreas do mesmo Grupo Econômico, desde que respeitada a capacidade do aeroporto coordenado, já que nenhuma das empresas terá prioridade na alocação inicial, por não serem consideradas empresa aéreas entrantes. Procedemos, portanto, a alteração do artigo 31 da referida norma. Contribuição não aceita

Contribuição n°	839
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 34
Contribuição	
<p>Proposta 13 Art. 34. Independem de alocação de <i>slots</i> as seguintes operações: I - emergência, salvamento ou resgate (SAR); II - transporte aeromédico ou de órgãos vitais para transplante humano; III - militar; ou IV - transporte de chefe de Estado; V - Voos da rede postal noturna/correios.</p> <p>Justificativa Serviço de correios é um serviço de utilidade pública, de interesse nacional e integração social. Sua rede aérea postal mantém contratos com empresas aéreas com horas pré-determinadas em licitação pública e que devem também ser observadas pelos operadores aeroportuários para não comprometer a eficiência dos serviços dos Correios.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os voos da rede postal noturna são equiparados aos serviços exclusivamente cargueiros e por isso sua operação em um aeroporto coordenado necessita de um slot alocado previamente, quando assim estabelecido na declaração de aeroporto coordenado. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	840
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 39
Contribuição	
<p>Proposta 14</p> <p>Art. 39. O monitoramento dos slots alocados em cada temporada será feito utilizando-se: I - a base de referência (BDR) para a apuração do índice de regularidade da série de slots; e II - a base de slots vigentes para a apuração do índice de pontualidade da série de slots.</p> <p>§1º. Os slots alocados serão monitorados durante toda a temporada, de forma a se obter os índices de regularidade e de pontualidade da série de slots.</p> <p>§2º. Para fins de determinação de histórico de slots serão consideradas as séries de slots alocadas na base de referência (BDR).</p> <p>§3º O monitoramento dos slots alocados é feito individualmente para cada aeroporto coordenado.</p> <p>Justificativa</p> <p>1. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>2. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por conseqüência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>2.1 A indústria de aviação tem o entendimento unísono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:</p>	



2.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

2.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

2.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

2.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

2.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou

analisado qualquer histórico.

3. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade.

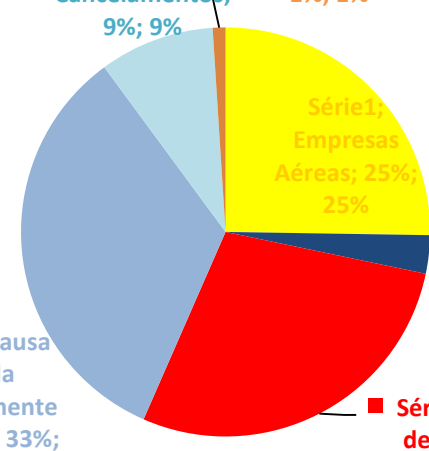
Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	841
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 41
Contribuição	
<p>Proposta 15</p> <p>Art. 41. O índice de pontualidade da série de slots (IPs) é obtido pela divisão do número de operações pontuais pelo número de operações realizadas daquela série de slots.</p> <p>Justificativa</p> <p>1. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>2. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por conseqüência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>2.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">CAUSAS IMPONTUALIDADE E.U.A. EM 2011</p>  <p style="text-align: right;">Atrasos Gerados por:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Empresas Aéreas ■ Meteorologia ■ Série1; Meteorologia; 3%; 3% ■ Órgão de Controle ■ Causa gerada anteriormente (cascata) <p>■ Série1; Causa gerada anteriormente (cascata); 33%; 34%</p> <p>■ Série1; Órgão de Controle; 28%; 28%</p> <p>■ Série1; Empresas Aéreas; 25%; 25%</p> <p>■ Cancelamentos; 1%; 1%</p> <p>■ Causa gerada anteriormente (cascata); 9%; 9%</p> <p style="font-size: small; text-align: center;">fonte: Bureau de Transportes (estatística), DOT E.U.A.</p> </div>	
<p>2.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.</p>	

2.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

2.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

2.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

2.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

3. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.

O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de

slots.	
Contribuição não aceita.	
Contribuição n°	842
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 42
Contribuição	
Proposta 16	
Art. 42. O índice de eficiência operacional da série de slots (EOs) é obtido pela multiplicação do índice de regularidade da série de slots com o índice de pontualidade da série de slots, e o índice de eficiência operacional total (EOsT) é obtido pela média de EOs.	
Justificativa	
1. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.	
2. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.	
2.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:	
<p>CAUSAS IMPONTUALIDADE E.U.A. EM 2011</p> <p>Atrasos Gerados por:</p> <ul style="list-style-type: none"> Empresas Aéreas: 25% Meteorologia: 3% Órgão de Controle: 3% Causa gerada anteriormente (cascata): 28%; 28% Cancelamento: 1%; 1% <p>Fonte: Bureau de Transportes (estatística), DOT E.U.A.</p>	
2.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como	

por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

2.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

2.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

2.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

2.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

3. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.

O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência

Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.

Contribuição n° 843

Dados do Colaborador

Nome: Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:
E-mail: lghelardi@absacargo.com
Documento: Minuta de Resolução
Item: Artigo 43

Contribuição

Proposta 17

Art. 43. Os índices de regularidade ~~e de pontualidade~~ são é obtido para cada série de slots, individualmente.

~~§ 1º Considera-se operação pontual, para os fins da presente Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada em um slot encontra-se dentro da tolerância especificada pela declaração de capacidade de aeroporto coordenado em comparação com a base de slots vigentes, conforme artigo 8º inciso XI.~~

§ 2º 1º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade.

§ 3º 2º No cálculo dos índices de regularidade ~~e de pontualidade~~, algumas operações aéreas ~~podem~~ deverão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, ~~com exceção dos cancelamentos programados, bem como no caso de cancelamentos programados previamente aprovados.~~

§ 4º 3º Sem prejuízo das demais hipóteses estabelecidas pela ANAC em regulamentação específica, na apuração do índice de regularidade serão abonadas as operações não realizadas motivadas por:

I – sazonalidade das operações e feriados;

II – voos cancelados previamente e aprovados no sistema da ANAC;

III – força maior (para efeitos desta Resolução, entende-se que a manutenção não programada é uma hipótese de força maior), caso fortuito, fato príncipe e fato da Administração;

IV – slots devolvidos com antecedência de até 12 horas da operação prevista no caso de empresas cargueiras; e,

V – operações em desacordo com o slot aprovado, decorrentes das condições estabelecidas nos demais incisos deste artigo.

§ 4º O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente pelo índice de regularidade para cada temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de slots para a próxima temporada equivalente, conforme artigo 24.

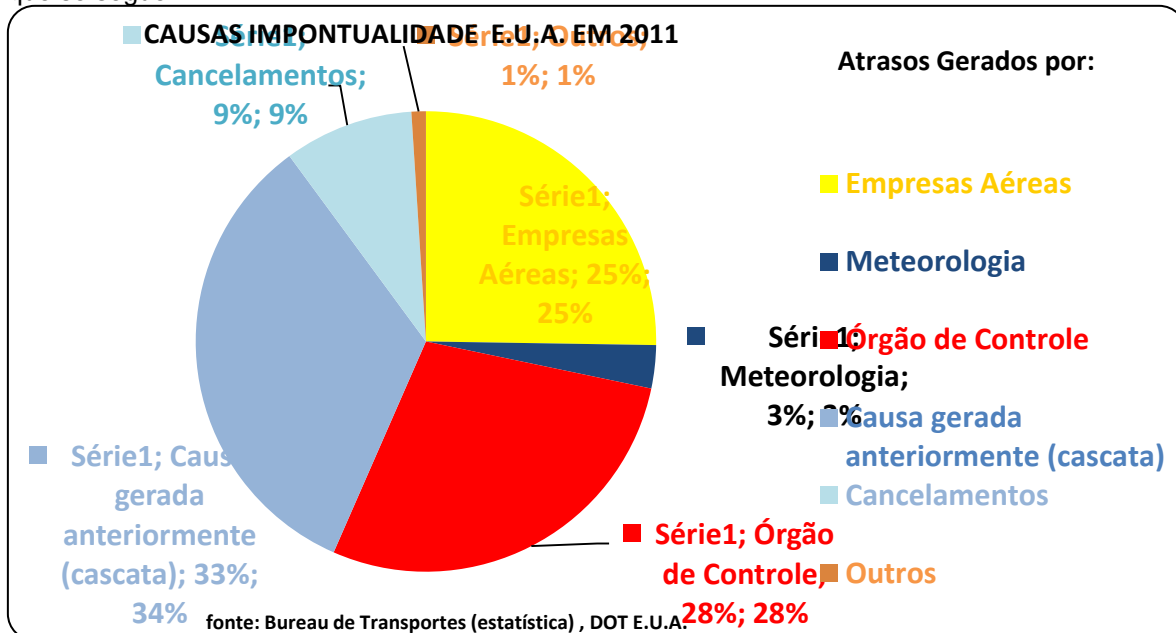
Justificativa

1. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.

2. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.

2.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um

mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:



2.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

2.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

2.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

2.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

2.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-

se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

3. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade. Bem como, há que se prever a devolução de slots com até 12 horas do horário previsto para a operação cargueira e não de 02 dias úteis, tal qual o recomendado para a operação de passageiros.

4. Ainda, o parágrafo terceiro sugerido na cláusula em comento tem o propósito de reforçar os ditames de segurança operacional, além de regular de forma inequívoca quais são aquelas condições que não podem ser atribuídas às empresas aéreas. Não trazer tais itens como elementos abonadores é colocar em risco a operação aérea brasileira, pois obrigaria à indústria a operar mesmo em situações de perigo, o que não deve ser incentivado pelo poder público brasileiro, sob pena de flagrante violação ao interesse público e segurança.

5. Portanto, é imperioso termos regulado de forma clara que se o não cumprimento de qualquer indicador ocorrer por motivos alheios a vontade das empresas aéreas, tal qual sugerido no parágrafo 3º deste artigo 43, não pode haver impacto no histórico de slots.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto e o desvio de 120 minutos é utilizado como limite para que uma operação continue sendo avaliada como um atraso. A partir desse desvio a operação passará a ser computada como um cancelamento.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.

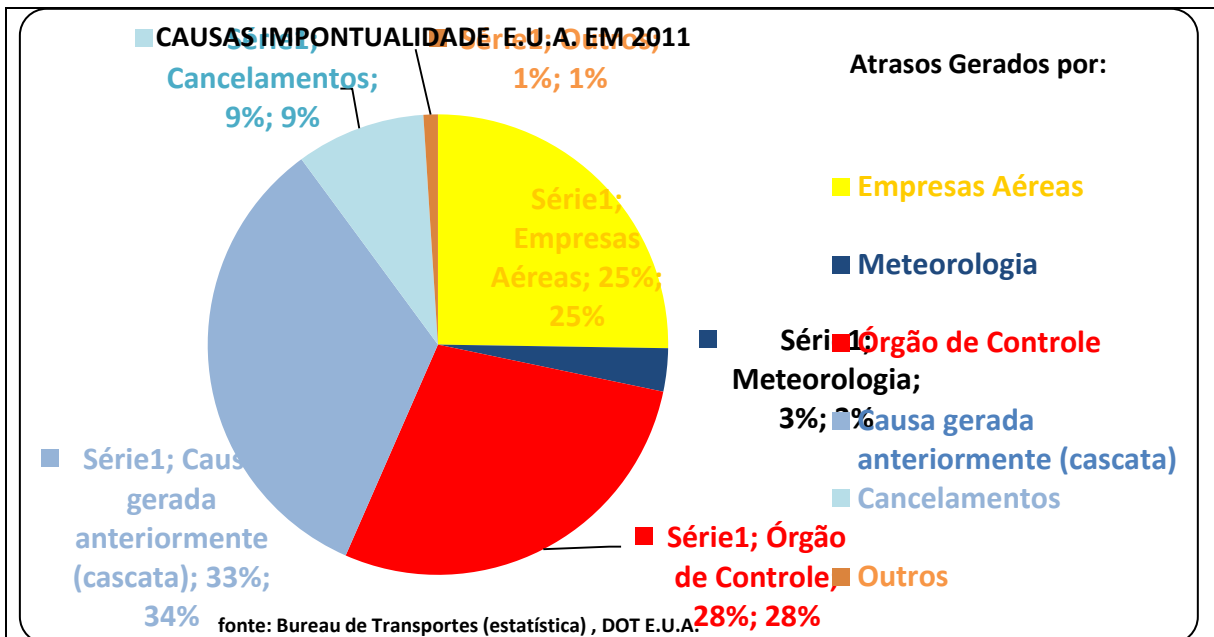
Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Quanto ao disposto no § 2º do artigo 43 (Publicado como 42) tem como objetivo incentivar uma empresa a limitar o atraso na partida de um voo, evitando que ela adote a conduta de alternar entre atrasos e cancelamentos de modo a atingir as metas de desempenho que poderão levar à obtenção do histórico de slots.

Em relação ao § 3º do mesmo artigo, os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	844
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 44
Contribuição	
Proposta 18	
Art. 44. A empresa de transporte aéreo não obterá poderá não obter o histórico de slots para a próxima temporada equivalente na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:	
I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;	
II - operação abaixo do mínimo da meta de pontualidade;	
IIII - perda da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; ou	
IVIII - caso se verifique, posteriormente, que a empresa de transporte aéreo não detinha histórico de slots.	
§ 1º As séries de slots que não gerarem histórico de slots serão transferidas para o banco de slots da próxima temporada equivalente.	
§ 2º Para o fim previsto no inciso IIII , no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.	
Justificativa	
1. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.	
2. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.	
2.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:	



2.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

2.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

2.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

2.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

2.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores

adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuindo precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	845
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 45
Contribuição	
<p>Proposta 19</p> <p>Art. 45. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p> <p>I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;</p> <p>II - perda ou suspensão da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos;</p> <p>III - caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo não detinha o histórico de slots;</p> <p>IV – caso não sejam sanadas as pendências estabelecidas dentro de um critério de razoabilidade informadas durante o processo de alocação de um slot em até dois dias da data de operação ou do início da série de slots; ou</p> <p>V - caso a empresa de transporte aéreo proceda à devolução de slots de maneira a descaracterizar uma série de slots.</p> <p>§ 1º Todos os slots provenientes das regras deste artigo serão transferidos para o banco de slots da temporada, além de não gerarem histórico de slots para a próxima temporada equivalente.</p> <p>§ 2º Para os fins previstos no inciso I, a perda da série de slots ocorrerá a partir do momento em que se verifique que a empresa de transporte aéreo não tenha condições de cumprir com a meta de regularidade até o final da temporada, apenas para os casos em que não tenha sido iniciado o serviço aéreo referente à série de slots alocada, ou a qualquer momento no caso dos incisos II, III, IV e V.</p> <p>§ 3º Para os fins previstos no inciso II, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p>§ 4º Caso a empresa de transporte aéreo perca os slots por força do regulado no presente artigo, ou ainda decida pela devolução dos mesmos, haverá a transferência imediata de tais slots para o banco de slots e será dada a devida publicidade, para que empresas aéreas interessadas possam efetuar a solicitação dos mesmos.</p> <p>§ 5º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa</p> <p>1. As empresas aéreas consideram que a manutenção das salvaguardas existentes na versão vigente da Resolução 02 imprescindíveis para não haver penalizações indevidas.</p> <p>2. Ademais, há que se salientar que o processo de retorno de slots para o banco de slots deve ser transparente e em tempo real, para que não gere ociosidade de tais slots.</p> <p>2.1. A respeito desta questão, o Manual IATA nas seções 7.3.5.2 e 7.5.2 estabelece:</p> <p>7.3.5 NEW ENTRANTS</p> <p>7.3.5.2 50% of the slots contained in the pool at initial slot allocation must be allocated to new entrants, unless requests by new entrants are less than 50%. The coordinator will treat requests of new entrants and other airlines fairly, in accordance with the coordination parameters across the day.</p> <p>(Tradução livre: “7.3.5 Novos Entrantes 7.3.5.2 50% do slots contidos no bando para alocação inicial de slots devem ser alocados para novos entrantes, a menos que os pedidos dos novos</p>	

entrantes sejam menores que 50%. O coordenador tratará os pedidos dos novos entrantes e das demais empresas aéreas de forma justa, de acordo com parâmetros de coordenação do dia.”)

7.5 HOLDING AND RETURNING OF SLOTS

7.5.2 To ensure that scarce capacity is not wasted, airlines must immediately return any slots they know they will not use. Even at short notice, it may be possible to reallocate returned slots to other operators.

(Tradução livre: “Para assegurar que a capacidade escassa não é desperdiçada, as empresas aéreas devem imediatamente retornar quaisquer slots que sabem que não serão utilizados. Mesmo que por um curto período de tempo, os slots devolvidos poderão ser realocados para outros operadores.”)

3. Por fim, como é necessário tratar eventos abonadores do descumprimento dos índices de regularidade, entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada para após o decurso de uma averiguação preliminar.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os casos que exigem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	846
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
<p>Proposta 20</p> <p>Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) 1.000 (um mil) valores de referência por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes, desde que fique caracterizado que não tenha operado de forma sistemática a operação em questão, confirmando uma conduta inapropriada dado um critério específico, de acordo com o número ou percentual de slots em Portaria a ser regulamentada.</p> <p>§ 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação de passageiros cujo slot ou série de slots tenham sido devolvidos com menos de dois dias de antecedência da operação ou 12 horas no caso de operações cargueiras e que deliberadamente caracterizem mau uso ou má-fé da empresa de transporte aéreo operante, seja ela entrante ou atuante.</p> <p>§ 2º Na aplicação desta infração, será considerado cada slot individualmente.</p> <p>§ 3º Não será sujeita a multa prevista neste artigo, a operação realizada com prazo superior a cento e vinte minutos do horário alocado, sendo, para os fins previstos nesta Resolução, aplicado apenas o artigo 43, parágrafo 1º (“Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizadas no índice de regularidade”).</p> <p>§ 4º Não serão considerados como slots não realizados as operações motivadas por:</p> <p>1 – voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</p> <p>2 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</p> <p>§ 5º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa</p> <p>1. Entendemos que a multa é um critério equivocados, sob o ponto de vista econômico, já que não tem o condão de impedir a conduta proibida e mais, é um mecanismo que causa dano à indústria. Sob a perspectiva puramente operacional, tem-se, em última análise, que a multa será um fator de incremento de custo a ser repassado ao consumidor, não alcançando os objetivos do legislador.</p> <p>2. Caso os argumentos acima não logrem êxito, em caráter subsidiário entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Ademais, no que tange ao valor das multas a serem aplicadas, estas deverão seguir o que já está disposto nos artigos 299 e 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujos textos são:</p> <p>“Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:</p> <p>...</p> <p>Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:</p> <p>...</p> <p>III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:</p> <p>...</p> <p>n) não observar, sem justa causa, os horários aprovado.</p> <p>3. Outro ponto que merece atenção, é que não localizamos na proposta em comento a</p>	

possibilidade de “gradação das penas”, a fim de adequá-la devidamente à conduta realizada pela empresa aérea. Deveria, portanto, apresentar uma pena, por exemplo, de advertência, para as infrações menos graves.

3.1 Com efeito, esta é a lógica adotada pela Lei nº 8.666/1993, que apresenta uma gradação de penas a serem aplicadas conforme a gravidade da infração ocorrida. Vejamos:

“Art. 87. Pela inexecução total ou parcial do contrato a Administração poderá, garantida a prévia defesa, aplicar ao contratado as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato;

III - suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração, por prazo não superior a 2 (dois) anos;

IV - declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o contratado ressarcir a Administração pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção aplicada com base no inciso anterior.”

3.2 Na hipótese de não ser prevista a gradação de penas pela ANAC, ocorrerá nítida violação ao princípio da razoabilidade-proporcionalidade (arts. 5º, LIV e 37 da Constituição Federal e art. 2º da lei 9.784/1999), que objetiva aferir a compatibilidade entre os meios e os fins “de modo a evitar restrições desnecessárias ou abusivas por parte da Administração Pública, com lesão aos direitos fundamentais”.

3.3 Nesse sentido, inclusive, é a orientação do **SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**, como se colhe de acórdão do Tribunal Pleno, relatado pelo Ministro **CELSO DE MELLO**:

“Todos sabemos que a cláusula do devido processo – objeto de expressa proclamação pelo art. 5.º, LIV, da Constituição – deve ser entendida, na abrangência de sua noção conceitual, não só no aspecto meramente formal, que impõe restrições de caráter ritual à atuação do Poder Público, mas, sobretudo, em sua dimensão material, que atua como decisivo obstáculo à edição de atos legislativos de conteúdo arbitrário ou irrazoável”.

4. Por fim, neste artigo torna-se necessário incluir salvaguardas e eventos abonadores que explicitem justificativas aceitas para tratamento das falhas de cumprimentos dos slots autorizados, dentre elas: questões meteorológicas, feriados, sazonalidades, força maior, entre outras; razão pela qual entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada para após o decurso de uma averiguação preliminar.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, dando seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura. A regra de gradação da penalidade está prevista em resolução específica da ANAC.

No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	847
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 47
Contribuição	
<p>Proposta 21</p> <p>Art. 47. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) 1.000 (um mil) valores de referência por operar deliberadamente em desacordo com as características dos slots alocados na base de slots vigentes, desde que fique caracterizado que tenha feito de forma sistemática a operação em questão, confirmando uma conduta inapropriada dado um critério específico, de acordo com o número ou percentual de slots em Portaria a ser regulamentada.</p> <p>§ 1º Para os fins previstos no caput, serão consideradas apenas as operações aéreas realizadas com:</p> <p>I - categorias de equipamento, capacidade do número de assentos similares ou respeitando-se o conceito de famílias de aeronaves, quando a operação visar a proteção do passageiro; ou</p> <p>II - horários consistentemente diferentes da alocação do slot; ou</p> <p>III – aeronaves já previstas no hotran vigente; ou</p> <p>IV - capacidade de carga equivalente no caso das empresas cargueiras.</p> <p>§ 2º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.</p> <p>§ 3º Não serão penalizadas as operações não realizadas devido à criação de voos para proteção de passageiros em situações adversas e voos alternados, bem como motivadas pelas circunstâncias estabelecidas no §3º do artigo 43 da presente Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>§ 4º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.</p> <p>§ 5º Não serão penalizadas as operações não realizadas motivadas por:</p> <p>1 - voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</p> <p>2 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</p> <p>§ 6º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa</p> <p>1. Entendemos que a multa é um critério equivocado, sob o ponto de vista econômico, já que não tem o condão de impedir a conduta proibida e mais, é um mecanismo que causa dano à indústria. Sob a perspectiva puramente operacional, tem-se, em última análise, que a multa será um fator de incremento de custo a ser repassado ao consumidor, não alcançando os objetivos do legislador.</p> <p>2. Caso os argumentos acima não logrem êxito, em caráter subsidiário entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Ademais, no que tange ao valor das multas a serem aplicadas, estas deverão seguir o que já está disposto nos artigos 299 e 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujos textos são:</p> <p>“Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:</p> <p>...</p> <p>Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:</p>	

...
III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

...
n) não observar, sem justa causa, os horários aprovado.

3. Outro ponto que merece atenção, é que não localizamos na proposta em comento a possibilidade de “gradação das penas”, a fim de adequá-la devidamente à conduta realizada pela empresa aérea. Deveria, portanto, apresentar uma pena, por exemplo, de advertência, para as infrações menos graves.

3.1 Com efeito, esta é a lógica adotada pela Lei nº 8.666/1993, que apresenta uma gradação de penas a serem aplicadas conforme a gravidade da infração ocorrida. Vejamos:

“Art. 87. Pela inexecução total ou parcial do contrato a Administração poderá, garantida a prévia defesa, aplicar ao contratado as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato;

III - suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração, por prazo não superior a 2 (dois) anos;

IV - declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o contratado ressarcir a Administração pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção aplicada com base no inciso anterior.”

3.2 Na hipótese de não ser prevista a gradação de penas pela ANAC, ocorrerá nítida violação ao princípio da razoabilidade-proporcionalidade (arts. 5º, LIV e 37 da Constituição Federal e art. 2º da lei 9.784/1999), que objetiva aferir a compatibilidade entre os meios e os fins “de modo a evitar restrições desnecessárias ou abusivas por parte da Administração Pública, com lesão aos direitos fundamentais”.

3.3 Nesse sentido, inclusive, é a orientação do **SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**, como se colhe de acórdão do Tribunal Pleno, relatado pelo Ministro **CELSO DE MELLO**:

“Todos sabemos que a cláusula do devido processo – objeto de expressa proclamação pelo art. 5.º, LIV, da Constituição – deve ser entendida, na abrangência de sua noção conceitual, não só no aspecto meramente formal, que impõe restrições de caráter ritual à atuação do Poder Público, mas, sobretudo, em sua dimensão material, que atua como decisivo obstáculo à edição de atos legislativos de conteúdo arbitrário ou irrazoável”.

4. Por fim, neste artigo torna-se necessário incluir salvaguardas e eventos abonadores que explicitem justificativas aceitas para tratamento das falhas de cumprimentos dos slots autorizados, dentre elas: questões meteorológicas, feriados, sazonalidades, força maior, entre outras; razão pela qual entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada para após o decurso de uma averiguação preliminar.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, dando seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura. A regra de gradação da penalidade está prevista em resolução específica da ANAC.

No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	848
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 48
Contribuição	
Proposta 22	
Art. 48. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 90.000,00 (noventa mil reais) 1.000 (um mil) valores de referência por realizar operação aérea sem prévia alocação do slot na base de slots vigentes.	
§ 1º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.	
§ 2º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.	
§ 3º Não serão penalizadas as operações realizadas após coordenação entre a ANAC, o DECEA e a Administração Aeroportuária pertinente.	
§ 4º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.	
Justificativa	
1. Esta alteração permite um aumento na capacidade da indústria a atender a uma demanda existente não planejada, aproveitando uma possível disponibilidade de infraestrutura aeroportuária.	
1.1 Também permitem as empresas aéreas reposicionamentos de aeronaves visando atender a uma necessidade não programada e a contornar uma situação não prevista, inclusive voos extras e reposicionamento de aeronaves, muitas delas ocorridas no âmbito do CGNA.	
2. Além dito, entendemos que a multa é um critério equivocados, sob o ponto de vista econômico, já que não tem o condão de impedir a conduta proibida e mais, é um mecanismo que causa dano à indústria. Sob a perspectiva puramente operacional, tem-se, em última análise, que a multa será um fator de incremento de custo a ser repassado ao consumidor, não alcançando os objetivos do legislador.	
3. Caso os argumentos acima não logrem êxito, em caráter subsidiário entendemos que os valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Ademais, no que tange ao valor das multas a serem aplicadas, estas deverão seguir o que já está disposto nos artigos 299 e 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujos textos são:	
“Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:	
...	
Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:	
...	
III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:	
...	
n) não observar, sem justa causa, os horários aprovado.	
3. Por fim, como é necessário avaliar eventos abonadores antes da aplicação de qualquer multa, entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada para após o decurso de uma averiguação preliminar.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot,	

operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, dando seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.

No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	849
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 49
Contribuição	
Proposta 23	
Art. 49. Aplica-se ao operador aeroportuário a pena de multa no valor de até 100.000,00 (cem mil reais) por descumprimento do disposto no artigo 11.	
Justificativa	
1. Sugerimos exclusão na integralidade, por força das modificações sugeridas no artigo 11 acima.	
2. Ademais a exclusão se faz necessária uma vez que o operador aeroportuário não tem competência funcional para aplicação de multa tal qual sugerido neste artigo 49.	
Resposta da ANAC	
ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.	

Contribuição n°	850
Dados do Colaborador	
Nome:	Luciano de Almeida Ghelardi
Organização:	
E-mail:	lghelardi@absacargo.com
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 50
Contribuição	
Proposta 24	
<p>Art. 50. As sanções previstas no presente Capítulo aplicam-se somente após ser conferido o amplo direito de defesa à empresa aérea ou operador aeroportuário, sendo que a ANAC, operador de aeroporto e/ou empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comendo normativo eventualmente aplicável independentemente da perda ou suspensão dos slots em decorrência do monitoramento.</p> <p>Justificativa</p> <p>Antes da aplicação de qualquer sanção, deve ser conferido o amplo direito de defesa, em especial devido as medidas abonadoras efetuadas na presente proposta.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme disposto em regulações específicas sobre o processo sancionador da Agência, as sanções serão aplicadas somente após a conclusão do respectivo processo administrativo, garantido o direito de ampla defesa. Quanto à boa-fé, um dos princípios da administração pública é o princípio da boa-fé.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Preâmbulo
Contribuição	
<p>A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 8º, XIX, XX e XLVI, e art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em ___ de _____ de 2013,</p> <p>CONSIDERANDO QUE o propósito da presente Resolução é a melhor e maior otimização dos aeroportos declarados coordenados e de interesse por meio da maximização do aproveitamento da infraestrutura existente em qualquer aeroporto e do nível de operacionalização;</p> <p>Justificativa: Julgamos necessário nos considerandos da presente proposta estabelecer seu escopo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta de resolução dispõe sobre novos procedimentos para a alocação de horários de partida e de chegada em aeroportos que operem no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006. Adicionalmente, além de o escopo ser muito bem definido pela própria proposta de resolução, na exposição de motivos que se encontra publicada na própria Audiência Pública ANAC nº 02/2003 são apresentadas todas as justificativas e motivações pelas quais a Agência Nacional de Aviação Civil se embasou para alterar a norma atualmente vigente.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>Art. 2° Para fins da presente Resolução, considera-se: (...)</p> <p>XII – Grupo Econômico: considera-se o grupo econômico o grupo de sociedades ou empresas em que a sociedade ou empresa controladora e suas controladas, mediante convenção, obriguem-se a combinar esforços e/ou recursos para a realização de objetivos comuns ou o aprimoramento dos respectivos objetos.</p> <p>Justificativa: Tendo em vista que entendemos que o conceito de grupo econômico precisa ser adicionado aos artigos 23, 31 e 33 da proposta em comento, faz-se necessário sua definição no Capítulo I - Definições.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece sua contribuição e acata a sugestão da consideração de grupo econômico, entretanto com uma redação diferente da sugerida, adequada ao conceito dos contratos de concessão dos aeroportos.. Contribuição parcialmente aceita</p>	

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 2°
Contribuição	
<p>Art. 2° Para fins da presente Resolução, considera-se: (...) XIV – Mercado Nacional: engloba todo o mercado cuja operação toca o território brasileiro.</p> <p>Justificativa: Para que não gere dúvidas na interpretação do artigo 23, faz-se necessário definir mercado nacional.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ante o exposto revisou e alterou o teor do Art. 23, de forma que tal contribuição tornou-se eivada de objeto. Contribuição não aceita.</p>	

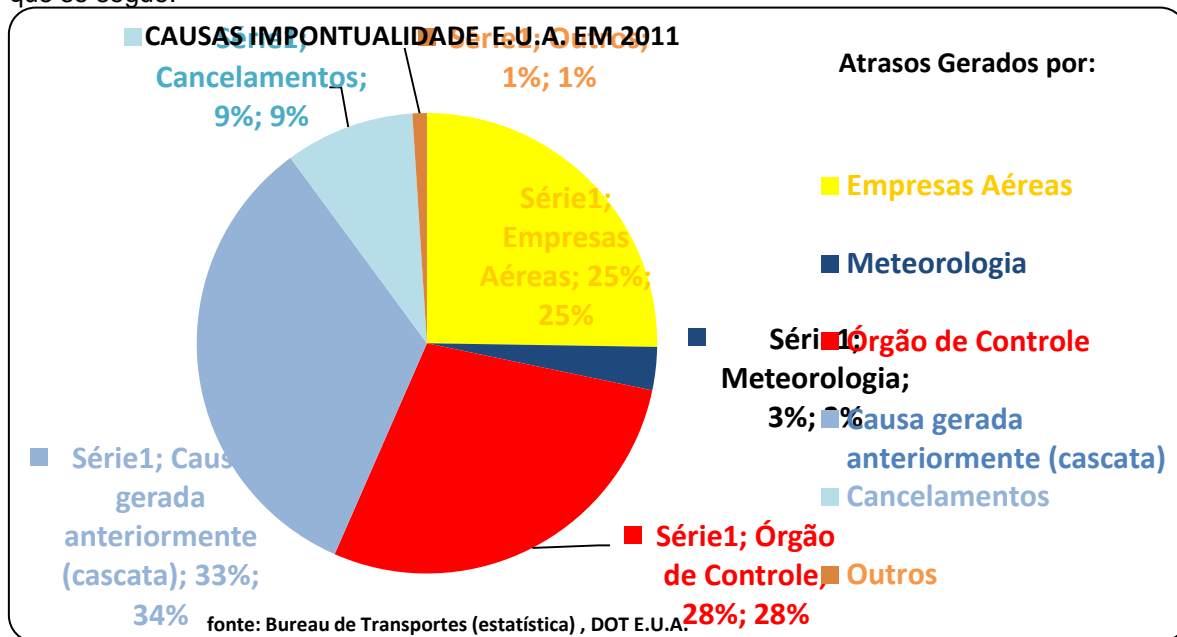
Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 7°
Contribuição	
<p>Art. 7° A declaração de aeroporto coordenado poderá ser feita de ofício pela ANAC ou mediante solicitação:</p> <p>I – das empresas de transporte aéreo que operem no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;</p> <p>II – do operador do aeroporto; ou</p> <p>III – do responsável pelo controle do espaço aéreo-; ou</p> <p>IV – das empresas entrantes; ou</p> <p>V – da autoridade competente; ou</p> <p>VI – dos prestadores de serviços relevantes no respectivo aeroporto.</p> <p>Justificativa: Entendemos que o rol de solicitantes para a declaração de aeroporto coordenado deve ser estendido a outros nichos da indústria. Além dos incisos I, II e III já contemplados na proposta da ANAC, sugerimos que o rol seja incrementado pelos incisos de IV a VI com fim precípuo de agregar maior transparência e justiça na coordenação de tais aeroportos.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, no seu entendimento:</p> <p>a) As empresas entrantes estão atendidas pelo inciso I;</p> <p>b) A Autoridade Competente (ANAC) já pode declarar um aeroporto coordenado de ofício, nos termos do <i>caput</i>, e</p> <p>c) Na questão relacionada à declaração de um aeroporto como coordenado, a ANAC considera que os únicos prestadores de serviços relevantes no respectivo aeroporto que devam fazer parte desse processo são as empresas aéreas. A ideia deste artigo foi envolver apenas as partes interessadas no processo.</p> <p>Contribuição não aceita</p>	

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>Art. 8º Devem constar na declaração do aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação:.....</p> <p>§ 2º O <i>parâmetro</i> mencionado no inciso VIII deverá ser fixado em, no mínimo, quatro <i>slots</i> e no máximo oito <i>slots</i>.</p> <p>§3º O <i>parâmetro</i> mencionado no inciso IX deverá ser fixado em, no mínimo, cinquenta por cento.</p> <p>§ 5º Os <i>parâmetros</i> para as metas de regularidade e de pontualidade deverão ser fixados em, no mínimo, oitenta por cento e setenta cinco por cento, respectivamente.</p> <p>§ 6º O <i>parâmetro</i> mencionado no inciso XI deverá ser de no máximo sessenta sessenta cento e vinte minutos, e sua definição deverá observar a categoria a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo.</p> <p>§ 7º O <i>parâmetro</i> mencionado no inciso XI será de 24 horas para as empresas exclusivamente cargueiras.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. É importante que qualquer alteração na legislação aplicável, especialmente quando tratar de uma indústria cujo planejamento se faz com muitos anos de previsibilidade, chegando inclusive a uma antecedência de até 7 anos, adotar condições claras, parâmetros básicos do estado democrático de direito, tal qual o Brasil, calcado em princípio de segurança jurídica. Na prática não estabelecer parâmetros máximos para alocação de slots as empresas consideradas entrantes, é privilegiar um nicho de mercado, em detrimento das empresas já atuantes. Sob esta ótica, ainda tem-se que levar em consideração que certamente haverá violação ao princípio constitucional da isonomia.</p> <p>2. Na Declaração de <i>aeroporto coordenado</i> caso sejam definidos <i>parâmetros de coordenação mínimos</i>, de forma individualizada por aeroporto, de acordo com o Art.8º, §3º e § 5º, gera insegurança jurídica e dificulta a previsibilidade mercadológica, por deixar aberta a possibilidade de ocorrer descompensação entre aeroportos, conduzindo a ineficiência na malha aérea. Além disso, analisar cada aeroporto coordenado individualmente, do ponto de vista de malha, é um erro conceitual. Por definição, se um aeroporto é coordenado significa dizer que está operando em sua otimização de limite de capacidade e desta forma é relevante ao sistema; conectado aos demais aeroportos coordenados ou de alta densidade. Portanto, é coerente que trabalhem em padrões de regularidade similares e preferencialmente iguais a fim de não gerar algum desbalanceamento de malha aérea.</p> <p>2.1 Sem prejuízo do entendimento de que a regularidade deveria ser fixa, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – a seguinte Justificativa: o planejamento das empresas aéreas é feito com muita antecedência, conforme exposto acima (dada sua necessidade de contingente, investimentos e financiamento de seus ativos, treinamento e preparação, dentre outros). Desta forma é essencial que exista um período de adaptação e estabilidade para que as empresas possam adequar-se às mudanças de exigência. Conclui-se que a regularidade exigida de um determinado aeroporto coordenado necessita de um prévio aviso de 6 temporadas (3 anos) para que só então seja modificado, dando possibilidade de que o sistema se prepare previamente para dadas mudanças.</p> <p>2.2 Recorrendo as melhores práticas do mercado internacional, em caso de eventos únicos considerados extraordinários a indústria não adota atitudes extremas, mas sim alterações temporais dos indicadores ou no limite suprими-los por determinado período de tempo, para que a eficiência operacional seja mantida e, com isto, o bom funcionamento de um aeroporto. A título de exemplo, recordamos a movimentação adotada pela Comunidade Européia durante a crise de 2008 ou ainda a ocasião da queda das Torres Gêmeas nos Estados Unidos, oportunidade em que as empresas aéreas puderam manter seus slots apesar do descumprimento dos mesmos, dada a conjuntura específica da ocasião e por certo, como medida capaz de assegurar níveis de eficiência e bom andamento de cada aeroporto envolvido.</p> <p>2.3 Há ainda que se definir de forma clara qual o nível de regularidade exigido das empresas aéreas entrantes, salvo contrário o escopo da presente Resolução de otimização e maximização de operações estará fortemente ameaçado. Entendemos</p>	

que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de regularidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de regularidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

3. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da imp pontualidade torna-se bastante difícil e complexa uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por conseqüência de uma malha aérea interconectada impacta em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.

3.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle das empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:



3.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

3.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

3.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como conseqüência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;

- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

3.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo traria mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, à luz do previamente explicado para a regularidade, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

3.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

4. Devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a maior flexibilidade conforme parágrafo 7º que faz menção ao inciso XI.

5. O § 6º estabelece em no máximo sessenta minutos (parâmetro indicado no inciso XI), para o desvio tolerado em relação ao horário de *slot* alocado para as chegadas e partidas, devendo a sua definição considerar a categoria da aeronave ou o tempo de duração de voo. No entanto, parece-nos que este desvio tolerado máximo está em desacordo com o Art. 43º, § 1º (“Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade”) da presente versão. Desta forma, para que não haja conflito entre as disposições desta Resolução e visando aquela que melhor atende a indústria, sugerimos a compatibilização dos valores, utilizando-se o período de 120 minutos.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a possibilidade de se determinar metas de eficiência diferentes para cada aeroporto tem como objetivo calibrar adequadamente o mecanismo de incentivo para a manutenção dos históricos de slots e da distribuição do banco de slots de cada ativo específico.

A previsibilidade dos parâmetros de monitoramento é garantida nos termos do Art. 6º, parágrafos 1º e 2º, que especificam que:

“§ 1º A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC.

§ 2º A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.”

A introdução dos parâmetros mínimos de que tratam os parágrafos do Art. 8º têm por objetivo garantir o desempenho mínimo das empresas aéreas para a obtenção dos históricos de slots nos aeroportos coordenados e indica às empresas aéreas e operadores aéreos quais são parâmetros que serão monitorados. A introdução de um limite para que o voo seja considerado atrasado (Art. 43º, § 2º) tem o objetivo de incentivar a recuperação desse atraso. Todos os parâmetros serão estabelecidos segundo avaliação técnica da ANAC, de forma a alcançar o objetivo proposto.

Com relação à aplicação da pontualidade nos mecanismos de coordenação e alocação de slots em aeroportos coordenados no Brasil, a ANAC entende que deve ser considerada, pois em um aeroporto com alto grau de saturação qualquer desvio de conduta impacta significativamente na operação do aeroporto e no nível de serviço oferecido ao passageiro. De qualquer forma, toda e qualquer operação aérea que seja despontual, conforme parâmetros estabelecidos por aeroporto, e

que seja alheia à vontade da empresa aérea, será desconsiderada do cálculo, conforme legislação específica.

O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuindo precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 9°
Contribuição	
<p>Art. 9° O operador do aeroporto, em coordenação com o órgão responsável pelo controle do espaço aéreo e as empresas aéreas que nele operam e das empresas que tenham a intenção de nele operar, são responsáveis pela análise e definição da capacidade do aeroporto coordenado, conforme regulamentação específica, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no calendário de atividades.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. A participação dos operadores aéreos e potenciais entrantes no processo de determinação da capacidade é fundamental para maximizar o aproveitamento da infraestrutura existente em qualquer aeroporto.</p> <p>1.1 Esta afirmação baseia-se no fato de que a partir de determinado índice de ocupação, somente medidas operacionais permitirão o aproveitamento da infraestrutura aeroportuária em seu limite, e basicamente este comprometimento deve ser realizado com base nas melhores práticas dos operadores aéreos e potenciais entrantes.</p> <p>1.2 Ademais, a própria IATA faz recomendação neste sentido no Manual IATA seções 1.5.1, 4.4.3, 5.4.1, cuja redação segue abaixo reproduzida:</p> <p>“1.5 HOW ARE AIRPORTS DESIGNATED?</p> <p>1.5.1 An airport should only be designated as Level 3 by the responsible authority following a thorough demand and capacity analysis, and full consultation with all stakeholders and interested parties. The airport should be designated as Level 3 only if this analysis and consultation concludes that the demand for airport infrastructure significantly exceeds available capacity and there is no practical way to alleviate the problem in the short term.</p> <p>(Tradução livre: “1.5 Como os Aeroportos são Designados? 1.5.1 Um aeroporto somente deveria ser designado como um de Nível 3 pela autoridade responsável seguindo uma minuciosa análise de capacidade e demanda, e plena consulta às partes interessadas. O aeroporto deve ser designado como de Nível 3 apenas se a análise e consulta concluir que a demanda por infraestrutura aeroportuária significativamente exceder a capacidade disponível e não existir alternativa prática para minimizar o problema em curto prazo.”)</p> <p>4.4 ROLE OF AIRPORTS</p> <p>4.4.3 After consultation with stakeholders, the airport managing body or other responsible authority must inform the facilitator of any capacity changes and of the coordination parameters. The facilitator will in turn inform the airlines. This declaration must be completed at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC.</p> <p>(Tradução livre: “4.4 Papel do Aeroporto. 4.4.3. Após consulta às partes interessadas, a entidade gestora do Aeroporto ou outra autoridade responsável deve informar o facilitador de quaisquer alterações de capacidade e parâmetros de coordenação. O facilitador dará em resposta informação as empresas aéreas. Esta declaração deve ser finalizada pelo menos com 07 dias de antecedência ao prazo final do prazo de submissão para cada SC.”)</p> <p>5.4 ROLE OF AIRPORTS</p> <p>5.4.1 The role of airport managing bodies in the coordination process is limited to ensuring that appropriate coordination parameters are agreed with stakeholders and updated twice each year. Where airport constraints persist, the airport managing body should examine its capacity and implement the necessary capacity enhancements to allow for a re-designation to Level 2 or Level 1 at the earliest opportunity.</p> <p>(Tradução livre: “5.4 Papel do Aeroporto. 5.4.1. O papel das entidades gestoras dos aeroportos no processo de coordenação é limitado a assegurar que os parâmetros de coordenação apropriados são acordados com as partes interessadas e atualizado duas vezes por ano. Nos locais em que as restrições de aeroportos persistirem, a entidade gestora do</p>	

aeroporto deverá analisar sua capacidade e implementar as melhorias de capacidade necessárias para permitir uma reclassificação para aeroporto de Nível 2 ou Nível 1 na oportunidade mais breve.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende que a responsabilidade pela declaração de capacidade do aeroporto é do operador do mesmo, que deve fazê-la em coordenação com o órgão responsável pelo controle de tráfego aéreo, mas não vê prejuízo que o operador do aeroporto procure as empresas que lá operam e demais interessados para trabalhar essa declaração de capacidade.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
<p>Art. 11. O Operador do aeroporto deverá dispor de meios para obrigar celebrar um acordo operacional com as empresas de transporte aéreo com condições que estabeleça mecanismos para o cumprimento de e os operadores aéreos a cumprirem metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. As empresas aéreas entendem ser necessário estabelecer um instrumento hábil a regular a relação com o operador aeroportuário, que, em nosso ponto de vista, será atingido por meio de um acordo operacional entre as partes. Sob a ótica estritamente jurídica, o operador aeroportuário não tem competência para aplicar os normativos de competência da ANAC. Além do que, é necessário estabelecer um instrumento hábil e legal que regule a relação com o operador aeroportuário, que, segundo melhor interpretação da TAM, é por meio de um acordo operacional.</p> <p>2. Assim, entendemos que a existência de um acordo operacional entre operador aeroportuário e empresas aéreas gera como consequência a supressão do artigo 49.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 12
Contribuição	
<p>Art. 12. O processo de coordenação para alocação de slots deverá seguir as etapas previstas nas Seções do presente Capítulo:</p> <p>I-Ativação do Comitê de Coordenação, composto por: ANAC, DECEA, Empresas Aéreas e Operador Aeroportuário.</p> <p>II - publicação do calendário de atividades;</p> <p>III - primeira etapa de coordenação, que compreende as seguintes fases:</p> <p>a) divulgação da lista de histórico de slots (SHL);</p> <p>b) validação do histórico de slots (AHD);</p> <p>c) submissão inicial (ISD);</p> <p>d) alocação inicial (SAL);</p> <p>e) Conferência Internacional de slots (SC);</p> <p>f) data limite para devolução de slots (SRD);</p> <p>g) Conferência Nacional de slots (SCB); e</p> <p>h) definição da base de referência (BDR).</p> <p>IIII - segunda etapa de coordenação; e</p> <p>IVV - terceira etapa de coordenação.</p> <p>Parágrafo único. Para qualquer alocação de slots deve-se respeitar a declaração de capacidade do aeroporto em todas as etapas do processo de coordenação.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. Devido à complexidade do processo de coordenação e alocação de slots em aeroportos, é de fundamental importância a criação do Comitê de Coordenação, composto de todos os Stakeholders, com vistas a buscar a melhor solução, observando os princípios da transparência, não discriminação, imparcialidade, isonomia e busca da utilização mais eficiente da capacidade instalada no aeroporto.</p> <p>1.1 De forma subsidiária, caso o pedido de formação do comitê não seja atendido, é necessário ao menos que na primeira fase do processo de coordenação haja a criação de um mecanismo formal de consulta aos Stakeholders, como forma inequívoca de cada vez mais aprimorar o processo de alocação.</p> <p>1.2 Outro fator que merece destaque, é que a IATA orienta neste mesmo sentido, conforme dicção do seu Manual seções 1.5,1, 4.4.3, 5.4.1, 5.6.2. e 5.6.3.</p> <p>“1.5 HOW ARE AIRPORTS DESIGNATED?</p> <p>1.5.1 An airport should only be designated as Level 3 by the responsible authority following a thorough demand and capacity analysis, and full consultation with all stakeholders and interested parties. The airport should be designated as Level 3 only if this analysis and consultation concludes that the demand for airport infrastructure significantly exceeds available capacity and there is no practical way to alleviate the problem in the short term.</p> <p>(Tradução livre: “1.5 Como os Aeroportos são Designados? 1.5.1 Um aeroporto somente deveria ser designado como um de Nível 3 pela autoridade responsável seguindo uma minuciosa análise de capacidade e demanda, e plena consulta às partes interessadas. O aeroporto deve ser designado como de Nível 3 apenas de a análise e consulta concluir que a demanda por infraestrutura aeroportuária significativamente exceder a capacidade disponível e não existir alternativa prática para minimizar o problema em curto prazo.”)</p> <p>4.4 ROLE OF AIRPORTS</p> <p>4.4.3 After consultation with stakeholders, the airport managing body or other responsible authority must inform the facilitator of any capacity changes and of the coordination parameters. The facilitator will in turn inform the airlines. This declaration must be completed at least 7 days before the Initial Submission Deadline for each SC.</p>	

(Tradução livre: “4.4 Papel do Aeroporto. 4.4.3. Após consulta às partes interessadas, a entidade gestora do Aeroporto ou outra autoridade responsável deve informar o facilitador de quaisquer alterações de capacidade e parâmetros de coordenação. O facilitador dará em resposta informação as empresas aéreas. Esta declaração deve ser finalizada pelo menos com 07 dias de antecedência ao prazo final do prazo de submissão para cada SC.”)

5.4 ROLE OF AIRPORTS

5.4.1 The role of airport managing bodies in the coordination process is limited to ensuring that appropriate coordination parameters are agreed with stakeholders and updated twice each year. Where airport constraints persist, the airport managing body should examine its capacity and implement the necessary capacity enhancements to allow for a re-designation to Level 2 or Level 1 at the earliest opportunity.

(Tradução livre: “5.4 Papel do Aeroporto. 5.4.1. O papel das entidades gestoras dos aeroportos no processo de coordenação é limitado a assegurar que os parâmetros de coordenação apropriados são acordados com as partes interessadas e atualizado duas vezes por ano. Nos locais em que as restrições de aeroportos persistirem, a entidade gestora do aeroporto deverá analisar sua capacidade e implementar as melhorias de capacidade necessárias para permitir uma reclassificação para aeroporto de Nível 2 ou Nível 1 na oportunidade mais breve.”)

5.6 ROLE OF THE COORDINATION COMMITTEE

5.6.2 Membership of the Coordination Committee is open to all airlines using the airport regularly and their representative organizations, the airport managing body, air traffic control authorities and representatives of general/business aviation (where relevant). The coordinator attends all meetings as an observer.

5.6.3 Meetings of the Coordination Committee should be held to review the coordination parameters on a seasonal basis, or when changes in policy or capacity are planned which could significantly affect coordination.

(Tradução livre: “5.6 Papel do Comitê de Coordenação

5.6.2 A Afiliação ao Comitê de Coordenação é aberto a todas as empresas aéreas que usam o aeroporto regularmente e suas organizações representativas, a entidade gestora do aeroporto, autoridade de controle do tráfego aéreo e representantes da aviação executiva (quando relevantes). O coordenador participará de todas as reuniões como observador.

5.6.3 As reuniões do Comitê de Coordenação deverão ser realizadas para revisar os parâmetros de coordenação em base de temporadas, ou quando mudanças na política ou capacidade são planejadas que possam significativamente afetar a coordenação.”)

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;

XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”

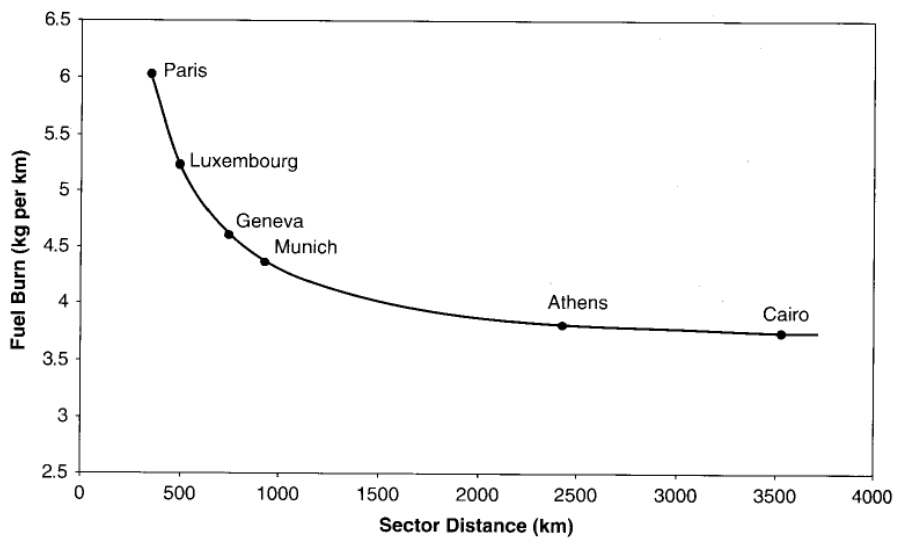
Sendo slot insumo à realização dos serviços aéreos, recai sobre a ANAC a competência de regulação econômica deste insumo, dispondo sobre o acesso à infraestrutura escassa.

Sendo a atividade de coordenação de slots uma composição de conflito ao acesso de infraestrutura aeroportuária, compete à ANAC a execução dessa atividade, que pode, a seu critério, convidar os interessados a aconselha-la no processo, sem que isso vincule as suas decisões.

Além disso, conforme estabelecido no artigo 3º da presente resolução, qualquer atividade de coordenação deverá ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando-se ainda os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada.

Contribuição não aceita.	
Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>Art. 23. As novas solicitações de <i>slots</i> serão alocadas segundo a seguinte ordem: I - continuação da <i>temporada subsequente</i> anterior; e II - nova operação; § 1º Serão alocados inicialmente <i>slots</i> às <i>empresas aéreas entrantes</i>, de acordo com o percentual mínimo definido pela declaração de <i>aeroporto coordenado</i> até o limite máximo de <i>slots</i> para <i>novos entrantes</i>, momento em que a empresa aérea será considerada atuante para todos os fins. § 2º Os <i>slots</i> restantes serão alocados a <i>empresas aéreas entrantes e atuantes</i>, observada a ordem definida no <i>caput</i>. § 3º Durante a alocação de novas solicitações de <i>slots</i> (<i>banco de slots</i>), caso o número de solicitações de <i>séries de slots</i> exceda toda a quantidade de <i>slots</i> disponíveis do <i>banco de slots</i>, a alocação de <i>slots</i> para uma empresa será proporcional a sua participação no mercado nacional – PM (medido em termos de número de assentos ofertados <i>passageiros kilometro transportados (RPK)</i> pelas empresas aéreas pertencentes ao mesmo grupo econômico) entre as empresas aéreas solicitantes (Coeficiente de Distribuição – CD).</p> <p>Justificativa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Além da indústria da aviação trabalhar com o conceito de passageiro transportado, a utilização de passageiros transportados privilegia o melhor uso do sistema e da infraestrutura. <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Acreditamos ainda que este conceito possa ser melhorado se considerado não apenas os assentos, mas a capacidade de ocupar estes assentos com passageiros, induzindo a prática de tarifas mais competitivas. Desta forma se produz o incentivo correto, já que o operador otimiza a utilização da infraestrutura e o consumidor é beneficiado duplamente. Somado a este ultimo conceito, aperfeiçoando-o ainda mais, certamente viria a conexão com as áreas mais remotas, considerados os assentos, ocupação destes assentos e o quilômetros voados. 1.2 Portanto, não há dúvidas de que o conceito de RPKs seria a forma mais precisa e justa de mediar e avaliar, tal qual pretende esta agência reguladora, uma vez que consideram a otimização irrestrita de ativos com foco no benefício do passageiro. 2. Ainda, sob a ótica ambiental, o fomento de operações com aeronaves maiores geram menos efeitos deletérios ao meio ambiente, quanto maior a distância percorrida pelas aeronaves, menor é o consumo de combustível por kilometro por assento. O que reforça ainda mais que o melhor critério é o RPK, além do que, o RPK já é divulgado pela ANAC e amplamente utilizado. <ol style="list-style-type: none"> 2.1 A despeito desta questão, colaciona-se à presente o estudo efetuado pela Rigas Doganis, em <i>Flying Off Course (The Economics of International Airlines) 4th Edition, 2010</i>, demonstrando haver menor consumo de combustível quanto maior a distância percorrida, especialmente distintos na faixa entre 500 e 1.500 km. 	

112 *Determinants of airline costs*

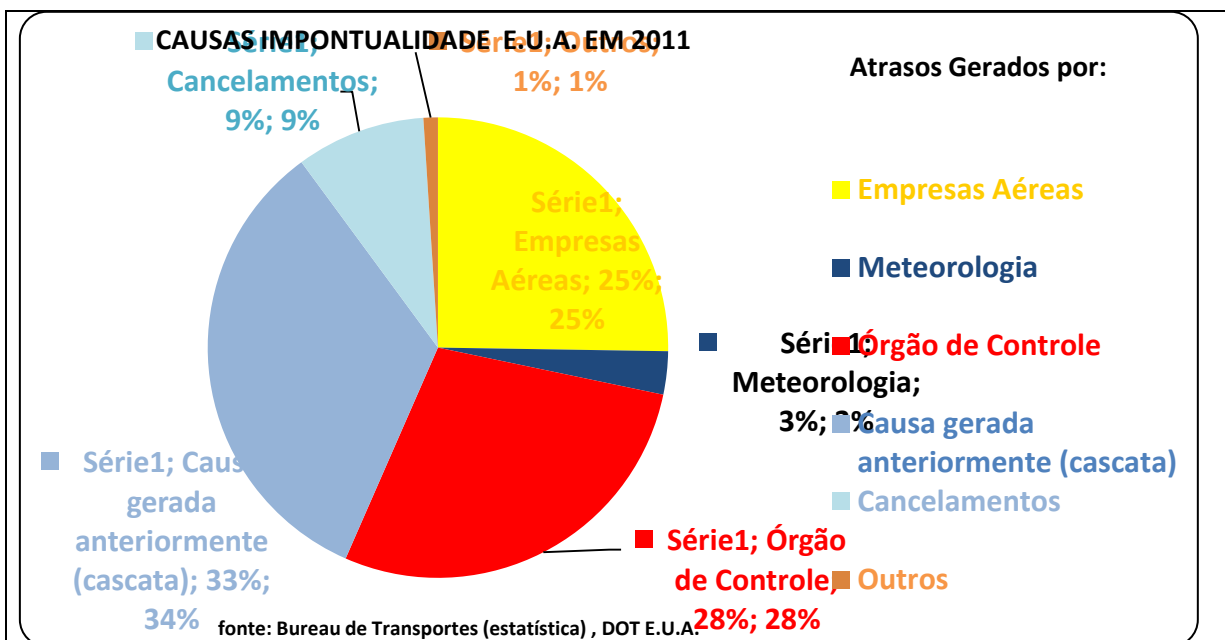


Resposta da ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que em razão da discussão apresentada, nos casos em que o número de solicitações de slots exceda a quantidade de slots disponíveis, a partição será realizada de forma igualitária. Entendemos que dessa forma será possível incentivar a concorrência no aeroporto.

Contribuição não aceita

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 24
Contribuição	
<p>Art. 24. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos artigos 22 e 23 os seguintes critérios em casos de empate ou conflito na alocação de <i>slots</i>, na seguinte ordem de prioridade:</p> <p>I – serviço aéreo regular de passageiros:</p> <p>a) maior <i>série de slots</i> (período de operação);</p> <p>b) maior aeronave</p> <p>b.1) havendo mais de uma empresa de transporte de passageiros, o critério aplicável é o número de assentos;</p> <p>b.2) havendo mais de uma empresa de carga, o critério aplicável é a capacidade de carga;</p> <p>b.3) havendo empresas de passageiro e de carga, o critério aplicável é a capacidade de carga (“payload”).</p> <p>c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) de regularidade na <i>temporada equivalente</i> anterior.</p> <p>II – serviço aéreo regular de carga:</p> <p>a) maior <i>série de slots</i> (período de operação);</p> <p>b) maior aeronave (carga transportada);</p> <p>c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) na <i>temporada equivalente</i> anterior.</p> <p>III – demais operações.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. As alterações sugeridas visam oferecer tratamento igualitário a indústria de passageiros e cargas.</p> <p>2. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>3. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por conseqüência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>3.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:</p>	



3.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

3.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

3.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

3.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

3.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

4. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária,

agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a coordenação passará a trabalhar com três parâmetros:

a) Pista: cuja utilização é compartilhada por aeronaves de Serviços Aéreos Públicos de Passageiros, Cargas, Mala postal, especializados e Serviços Aéreos privados.

b) Pátio: cuja utilização pode ser compartilhada ou não, sendo o mais comum que haja um pátio para aviação de passageiro próximo ao terminal; pátio de carga ou mala postal junto a um terminal para empresas que exerçam este serviço de forma exclusiva; e um pátio de aviação geral ou hangares;

c) Terminal: cujo foco é a operação de passageiros, podendo se subdividir em:

Portanto, ao ser avaliada a solicitação de uma empresa aérea de passageiros ou de uma empresa aérea cargueira será analisada a modalidade de serviço aéreo e que componente aeroportuário será utilizado, podendo, inclusive, não haver conflitos de interesse dependendo do tipo de saturação aeroportuária que o aeroporto possui. Como exemplo, um aeroporto em que apenas o pátio da aviação comercial de passageiros ou o terminal de passageiros estejam saturados, caso existisse uma solicitação de uma empresa aérea de passageiros nos mesmos horários que uma solicitação de uma empresa aérea cargueira, a solicitação da empresa aérea cargueira seria alocada em detrimento da solicitação da empresa aérea de passageiros. Logo, a análise deverá ser feita caso a caso.

Dessa forma, a aplicação das regras do artigo 24 (Publicado como Art. 23) da presente proposta de resolução ocorrerá somente e somente se, existir algum conflito de alocação de slots para modalidades de serviços aéreos que estejam concorrendo pela mesma infraestrutura aeroportuária. Portanto, na grande maioria dos aeroportos do Brasil, o serviço aéreo de carga concorreria com o serviço aéreo de passageiro pelo componente aeroportuário "pista", sabendo ainda que as grandes limitações de infraestrutura aeroportuária estão voltadas para os componentes "terminal" e "pátio".

Com relação à flexibilização do índice de pontualidade para o serviço aéreo de carga (carga e mala postal), essa medida não é compatível com as características de um aeroporto coordenado (aeroporto com grandes limitações de infraestrutura aeroportuária) caso o tipo de serviço seja naturalmente não pontual. A empresa aérea cargueira regular deverá se comprometer com o planejamento de sua malha, caso contrário, deverá submeter as suas solicitações como se fosse uma empresa aérea não regular.

Contribuição não aceita

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 31
Contribuição	
<p>Art. 31. O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, salvaguardado seu uso enquanto operado dentro dos padrões estabelecidos na presente Resolução e demais normas aplicáveis.</p> <p>Parágrafo único. É vedada a comercialização e a cessão, gratuita ou onerosa, de slots.</p> <p>Parágrafo primeiro. É vedada a comercialização de slots.</p> <p>Parágrafo segundo. É vedada a cessão de slots, salvo no caso de se tratar de empresas do mesmo grupo econômico, observando-se que:</p> <p>I – Para aquelas empresas aéreas que sejam objeto de operação societária que culmine na alteração direta ou indireta de controle, o uso pelo novo controlador dos slots cedidos só será salvaguardado se a cessão efetuada entre empresas do mesmo grupo econômico tiver ocorrido a mais de 02 (dois) anos ou se a cessão for devidamente autorizada pela autoridade competente.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. O "slot" é um ativo do sistema e, enquanto for operado dentro dos padrões estabelecidos, deverá ficar alocado à empresa que o detém, tendo em vista o significado da sua consolidação e aplicação no valor mercadológico das empresas aéreas nacionais, de capital aberto ou não.</p> <p>1.1 A salvaguarda de direitos àquelas empresas aéreas que operam dentro dos padrões estabelecidos proporcionam maior segurança e previsibilidade para a manutenção e desenvolvimento deste mercado.</p> <p>1.2 No mais, entendemos que a cessão ou mesma transferência de slots deve ser permitida entre empresas do mesmo grupo econômico, conforme previsão do artigo 33 desta Resolução. A única cautela que entendemos necessário adicionar, no caso de cessão entre empresas do mesmo grupo, é referente a operações societárias com capacidade de alteração de controle, pois este tipo de cessão deve ser salvaguardada apenas para aquelas empresas que já a tenham efetuado a mais de dois anos ou aprovado pela autoridade competente, como vistas a não haver práticas não condizentes com o propósito deste artigo.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nem a empresa, nem o sistema possuem slot como ativo, tendo a empresa somente o direito de uso daquela infraestrutura.</p> <p>Não cabe também garantir salvaguarda, pois só é garantido que, caso a empresa tenha alcançado a os limites de regularidade e pontualidade, estará habilitada para pleitear direitos de histórico para a próxima temporada. O direito histórico não é uma salvaguarda, é o benefício concedido aos melhores operadores em escolher manter ou alterar seus slots antes dos demais operadores que não tenham se habilitado. Não obstante os slots não podem ser salvaguardados em caso de intervenções ou obras no aeroporto que por ventura reduzam capacidade operacional.</p> <p>É entendimento desta área técnica que, durante a alocação dos slots, serão consideradas as associações entre as empresas aéreas na contabilização do número de slots do dia para ser considerada uma empresa aérea entrante. Portanto, caso uma empresa aérea pertença ao mesmo Grupo Econômico de outra empresa que também já opera ou tenha a intenção de operar em um determinado aeroporto o número de slots serão contabilizados conjuntamente, para fins de avaliar a condição de uma empresa aérea ser considerada atuante ou entrante, conforme artigo 2º da Resolução.</p> <p>Além disso não existe motivo de coibir a cessão ou troca de slots entre empresas aéreas do mesmo Grupo Econômico, desde que respeitada a capacidade do aeroporto coordenado, já que nenhuma das empresas terá prioridade na alocação inicial, por não serem consideradas empresa aéreas entrantes. Procedemos, portanto, a alteração do artigo 31 da referida norma.</p>	

Contribuição não aceita	
Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 33
Contribuição	
<p>Art. 33. Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto.</p> <p>§ 1º A troca de slots entre diferentes empresas poderá ser anulada caso uma delas deixe de operar o slot depois de efetuada a troca.</p> <p>§1º É permitida a troca de slots entre diferentes empresas de transporte aéreo ou entre empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico, ressalvado que caso uma delas ou ambas deixem de operar o slot objeto da troca, sujeitar-se-á(ão) às regras e penalidades previstas na presente Resolução.</p> <p>§ 2º É vedada a troca da série de slots que tenha sido alocada para empresa aérea entrante, exceto se a mesma tiver atingido as metas para a obtenção de histórico de slots por duas temporadas equivalentes consecutivas ou eventual regra distinta imposta pelo Poder Judiciário ou outro órgão da administração pública.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. Revisar este artigo é medida que se faz necessária, levando em consideração os princípios preconizados pelo WSG/IATA seção 7.1.1-I, que estabelece que os slots podem ser livremente transferidos ou trocados entre as empresas aéreas visando dar maior flexibilidade e facilidade operacional; como preconizado pela IATA na seção comentada:</p> <p>7 PRINCIPLES OF SLOT ALLOCATION</p> <p>7.1 KEY PRINCIPLES OF SLOT ALLOCATION</p> <p>7.1.1 The key principles of slot allocation are:</p> <p>i) Slots may be freely transferred or exchanged between airlines, or used as part of a shared operation, subject to the provisions of these guidelines and applicable regulations.</p> <p>(Tradução livre: “7 Princípios para a Alocação de Slots 7.1 Principais Princípios para a Alocação de Slots. 7.1.1. Os principais princípios para a alocação de slots são: i) Os slots podem ser livremente transferidos ou trocados entre empresas aéreas, ou utilizados como parte de uma operação compartilhada, sujeita as provisões de tais diretrizes e regulamentos aplicáveis.”)</p> <p>1.1 Por outro lado, entendemos que não pode haver a possibilidade de anulação, uma vez efetuada a troca, mas sim, sujeitar a empresa aérea que eventualmente deixou de operar determinado slot às consequências legais estabelecidas nesta Resolução; além do que o cancelamento (de uma troca) vai contra o conceito de use-it-or-lose-it, uma vez que mesmo que uma das partes utilize o slot em conformidade com os indicadores e regras aplicáveis, sempre haverá a possibilidade de perda/devolução dos slots trocados, devido a práticas de terceiros, logo, que fogem ao controle da empresa aérea. Por outro lado, entendemos que a troca de slots entre empresas do mesmo grupo também é permitida.</p> <p>1.2 Outrossim, conforme amplamente mencionado por esta agência reguladora na sessão presencial de 04 de março de 2013, há a possibilidade de tal prática entre empresas do mesmo grupo econômico, razão pela qual fizemos sugestões que reflitam tal condição nos presentes comentários.</p> <p>1.3 Embora a proposta em apreço discorra que os slots de empresas entrantes não poderão ser intercambiados, a não ser que cumpram duas temporadas equivalentes consecutivas, há que se observar que exceções a esta regra devam ser contempladas, notoriamente se a troca de tais slots decorrerem de decisão judicial ou administrativa de caráter vinculante às empresas aéreas. A título de exemplo, recordamos que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica brasileiro na análise da operação societária envolvendo as empresa LAN Airlines S.A. (atual designação LATAM Airlines Group S.A.) e TAM S.A. (holding da empresa TAM Linhas Aéreas S.A.) determinou, dentre outras medidas condicionantes à efetivação da</p>	

aprovação, a troca de pares de slots na rota São Paulo – Santiago, a fim de facilitar o acesso de outras linhas aéreas nas rotas em questão, o que significa afirmar que, se a empresa for entrante, deverá ser capaz de trocar seus slots recém recebidos por slots de interesse a serem disponibilizados pela LATAM/TAM nos aeroportos e rotas em questão.

Resposta da ANAC

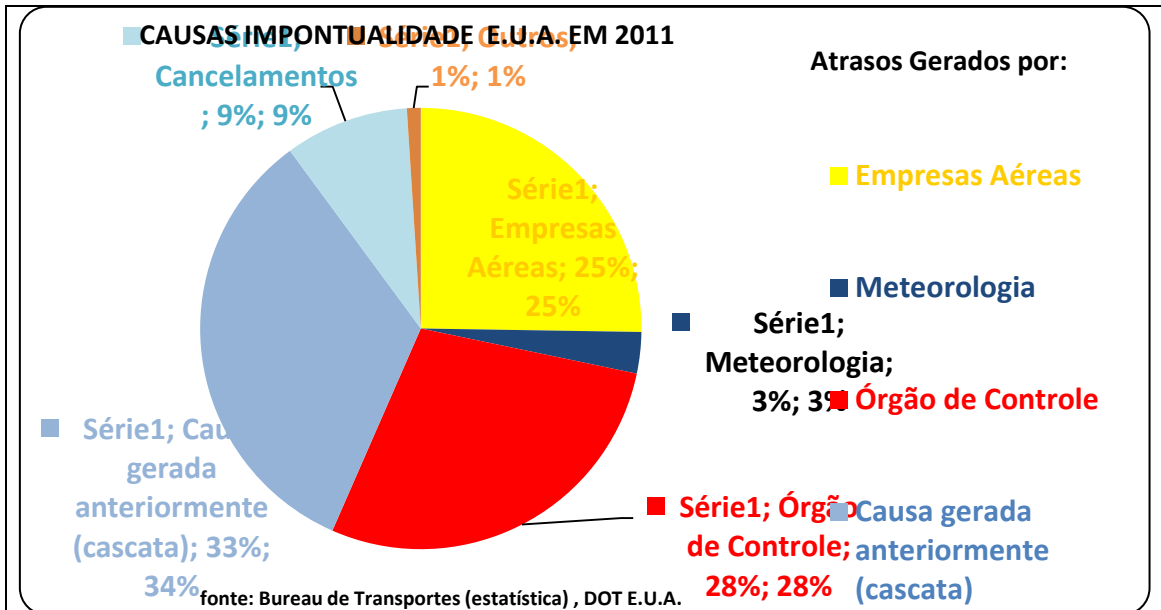
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que é entendimento desta área técnica que, durante a alocação dos slots, serão consideradas as associações entre as empresas aéreas na contabilização do número de slots do dia para ser considerada uma empresa aérea entrante. Portanto, caso uma empresa aérea pertença ao mesmo Grupo Econômico de outra empresa que também já opera ou tenha a intenção de operar em um determinado aeroporto o número de slots serão contabilizados conjuntamente, para fins de avaliar a condição de uma empresa aérea ser considerada atuante ou entrante, conforme artigo 2º da Resolução.

Além disso não existe motivo de coibir a cessão ou troca de slots entre empresas aéreas do mesmo Grupo Econômico, desde que respeitada a capacidade do aeroporto coordenado, já que nenhuma das empresas terá prioridade na alocação inicial, por não serem consideradas empresa aéreas entrantes. Procedemos, portanto, a alteração do artigo 31 da referida norma.

Contribuição não aceita

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 34
Contribuição	
<p>Art. 34. Independem de alocação de <i>slots</i> as seguintes operações: I - emergência, salvamento ou resgate (SAR); II - transporte aeromédico ou de órgãos vitais para transplante humano; III – militar; ou IV - transporte de chefe de Estado; V – Voos da rede postal noturna/correios.</p> <p>Justificativa: Serviço de correios é um serviço de utilidade pública, de interesse nacional e integração social. Sua rede aérea postal mantém contratos com empresas aéreas com horas pré-determinadas em licitação pública e que devem também ser observadas pelos operadores aeroportuários para não comprometer a eficiência dos serviços dos Correios.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os voos da rede postal noturna são equiparados aos serviços exclusivamente cargueiros e por isso sua operação em um aeroporto coordenado necessita de um slot alocado previamente, quando assim estabelecido na declaração de aeroporto coordenado. A exigência do cumprimento de horário de transporte previsto no contrato apresenta-se como justificativa para a exigência de alocação de slot à esta modalidade de serviço. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 39
Contribuição	
<p>Art. 39. O monitoramento dos slots alocados em cada temporada será feito utilizando-se: I - a base de referência (BDR) para a apuração do índice de regularidade da série de slots; e II - a base de slots vigentes para a apuração do índice de pontualidade da série de slots.</p> <p>§1º. Os slots alocados serão monitorados durante toda a temporada, de forma a se obter os índices de regularidade e de pontualidade da série de slots.</p> <p>§2º. Para fins de determinação de histórico de slots serão consideradas as séries de slots alocadas na base de referência (BDR).</p> <p>§3º O monitoramento dos slots alocados é feito individualmente para cada aeroporto coordenado.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>2. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por conseqüência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>2.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:</p>	



2.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

2.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação - as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

2.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo ("bird strike", dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

2.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

2.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

3. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 41

Contribuição

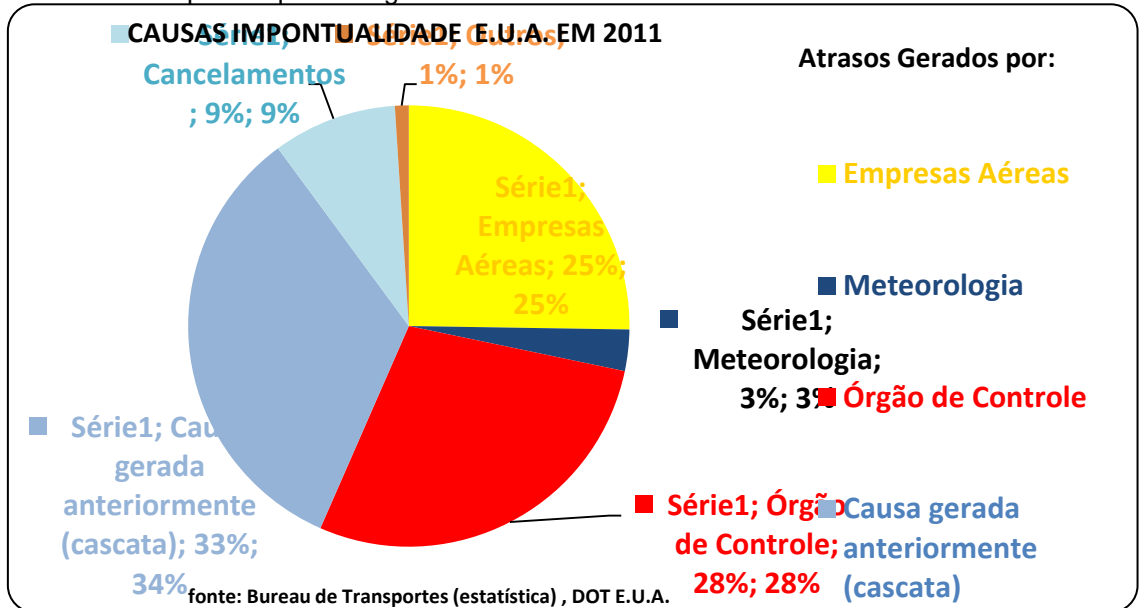
~~Art. 41. O índice de pontualidade da série de slots (IPs) é obtido pela divisão do número de operações pontuais pelo número de operações realizadas daquela série de slots.~~

Justificativa:

1. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.

2. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da imp pontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por conseqüência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.

2.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle das empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:



2.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

2.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

2.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como conseqüência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

2.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

2.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

3. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.

O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.											
Contribuição n°	851										
Dados do Colaborador											
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias										
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A										
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br										
Documento:	Minuta de resolução										
Item:	Artigo 42										
Contribuição											
<p>Art. 42. O índice de eficiência operacional da série de slots (EOs) é obtido pela multiplicação do índice de regularidade da série de slots com o índice de pontualidade da série de slots, e o índice de eficiência operacional total (EOsT) é obtido pela média de EOs.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>2. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da imp pontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>2.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:</p> <div data-bbox="226 1370 1359 1982" data-label="Figure"> <p>CAUSAS IMPONTUALIDADE E.U.A. EM 2011</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Causa</th> <th>Porcentagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Causa gerada anteriormente (cascata)</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>Empresas Aéreas</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>Órgão de Controle</td> <td>28%</td> </tr> <tr> <td>Meteorologia</td> <td>3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Fonte: Bureau de Transportes (estatística), DOT E.U.A.</p> </div> <p>2.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como</p>		Causa	Porcentagem	Causa gerada anteriormente (cascata)	33%	Empresas Aéreas	25%	Órgão de Controle	28%	Meteorologia	3%
Causa	Porcentagem										
Causa gerada anteriormente (cascata)	33%										
Empresas Aéreas	25%										
Órgão de Controle	28%										
Meteorologia	3%										

por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

2.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

2.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como conseqüência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

2.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

2.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

3. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a boa utilização da infraestrutura alocada para uma operação aérea é avaliada tanto na dimensão da regularidade na utilização de um slot quanto na dimensão da pontualidade na utilização de um slot.

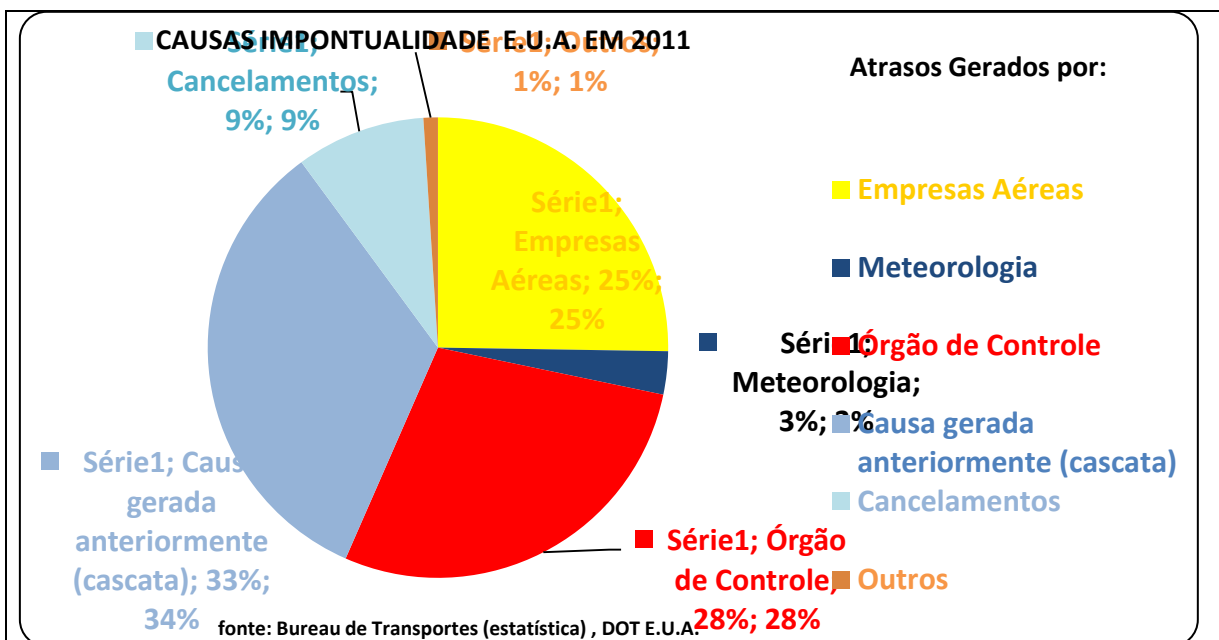
O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme

expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>Art. 43. Os índice de regularidade e de pontualidade são é obtido para cada série de slots, individualmente.</p> <p>§ 1º Considera-se operação pontual, para os fins da presente Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada em um slot encontra-se dentro da tolerância especificada pela declaração de capacidade de aeroporto coordenado em comparação com a base de slots vigentes, conforme artigo 8º inciso XI.</p> <p>§ 2º 1º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade.</p> <p>§ 3º 2º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas perderão deverão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, com exceção dos cancelamentos programados, bem como no caso de cancelamentos programados previamente aprovados.</p> <p>§ 4º 3º Sem prejuízo das demais hipóteses estabelecidas pela ANAC em regulamentação específica, na apuração do índice de regularidade serão abonadas as operações não realizadas motivadas por:</p> <p>I – sazonalidade das operações e feriados;</p> <p>II – voos cancelados previamente e aprovados no sistema da ANAC;</p> <p>III – força maior (para efeitos desta Resolução, entende-se que a manutenção não programada é uma hipótese de força maior), caso fortuito, fato príncipe e fato da Administração;</p> <p>IV – slots devolvidos com antecedência de até 12 horas da operação prevista no caso de empresas cargueiras; e,</p> <p>V – operações em desacordo com o slot aprovado, decorrentes das condições estabelecidas nos demais incisos deste artigo.</p> <p>§ 4º O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente pelo índice de regularidade para cada temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de slots para a próxima temporada equivalente, conforme artigo 24.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>2. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por conseqüência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>2.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:</p>	



2.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

2.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

2.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

2.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

2.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

3. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores

adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critérios especiais de pontualidade. Bem como, há que se prever a devolução de slots com até 12 horas do horário previsto para a operação cargueira e não de 02 dias úteis, tal qual o recomendado para a operação de passageiros.

4. Ainda, o parágrafo terceiro sugerido na cláusula em comento tem o propósito de reforçar os ditames de segurança operacional, além de regular de forma inequívoca quais são aquelas condições que não podem ser atribuídas às empresas aéreas. Não trazer tais itens como elementos abonadores é colocar em risco a operação aérea brasileira, pois obrigaria à indústria a operar mesmo em situações de perigo, o que não deve ser incentivado pelo poder público brasileiro, sob pena de flagrante violação ao interesse público e segurança.

5. Portanto, é imperioso termos regulado de forma clara que se o não cumprimento de qualquer indicador ocorrer por motivos alheios a vontade das empresas aéreas, tal qual sugerido no parágrafo 3º deste artigo 43, não pode haver impacto no histórico de slots.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto e o desvio de 120 minutos é utilizado como limite para que uma operação continue sendo avaliada como um atraso. A partir desse desvio a operação passará a ser computada como um cancelamento.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuído precedência na alocação de infraestrutura.

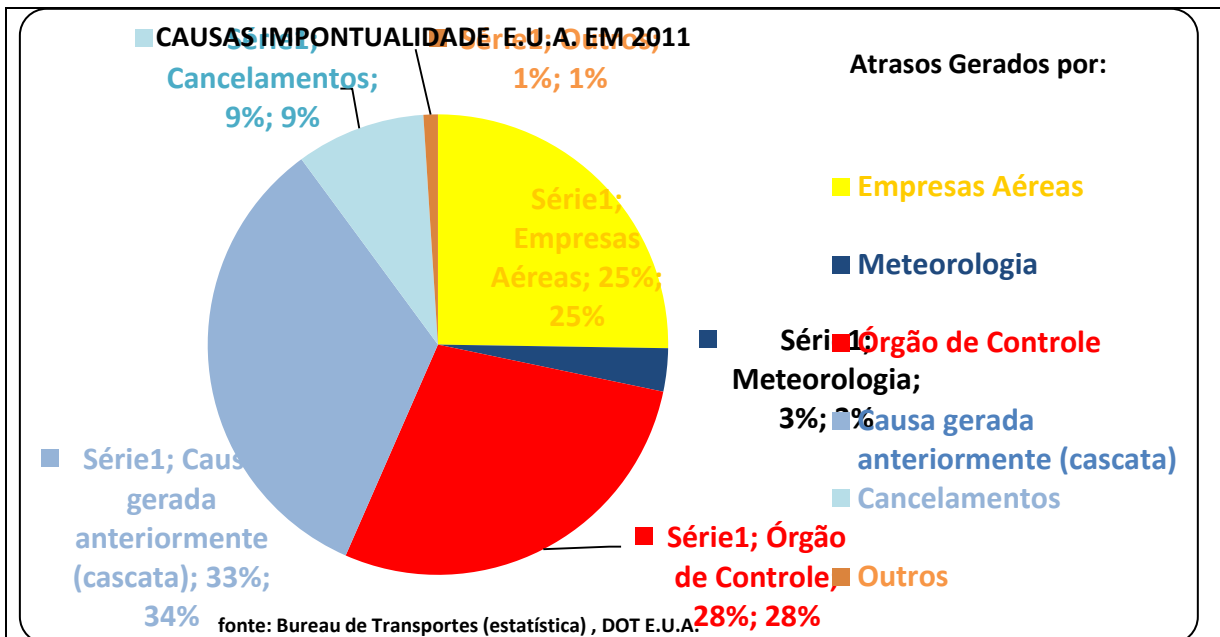
Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Quanto ao disposto no § 2º do artigo 43 (Publicado como 42) tem como objetivo incentivar uma empresa a limitar o atraso na partida de um voo, evitando que ela adote a conduta de alternar entre atrasos e cancelamentos de modo a atingir as metas de desempenho que poderão levar à obtenção do histórico de slots.

Em relação ao § 3º do mesmo artigo, os casos que exigem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 44
Contribuição	
<p>Art. 44. A empresa de transporte aéreo não obterá poderá não obter o histórico de slots para a próxima temporada equivalente na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p> <p>I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;</p> <p>II - operação abaixo do mínimo da meta de pontualidade;</p> <p>IIII - perda da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; ou</p> <p>IVIII - caso se verifique, posteriormente, que a empresa de transporte aéreo não detinha histórico de slots.</p> <p>§ 1º As séries de slots que não gerarem histórico de slots serão transferidas para o banco de slots da próxima temporada equivalente.</p> <p>§ 2º Para o fim previsto no inciso IIII, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. Considerando as melhores práticas internacionais (ver WSG/IATA) deverá ser adotado apenas o índice de regularidade e o conceito de “use it or lose it”.</p> <p>2. Acreditamos que a pontualidade seja um índice muito relevante para a indústria e representa valor ao passageiro, uma vez que explicita a capacidade de uma empresa operar dentro dos padrões estabelecidos de atendimento aos horários de pouso e decolagem. Embora de fácil mensuração, a determinação da causa da impontualidade torna-se bastante difícil e complexa, uma vez que pode ter sido gerada por condições climáticas que afetem a segurança, por congestionamento do espaço aéreo, por congestionamento ou escassez de infraestrutura, manutenção não planejada, questões operacionais, dentre outros. Some-se a isto o fato de poder ter sido gerada em outra base que não a base em questão, e que por consequência de uma malha aérea interconectada impactando em várias outras bases. Desta forma é improvável a correta determinação da causa, em cada atraso, de forma que se possa corretamente abonar os casos indevidos. Por tais razões, sugerimos que a pontualidade seja tratada através de um comitê específico organizado segundo recomendações encontradas no manual da IATA e que não esteja explicitada na regra de histórico de slots.</p> <p>2.1 A indústria de aviação tem o entendimento uníssono de que os atrasos são provocados majoritariamente a fatos que fogem do controle da empresas aéreas. Mesmo se tratando de um mercado diferente do brasileiro, a título de ilustração, menciona-se que dos atrasos ocorridos nos Estados Unidos, apenas 25% são atribuíveis as empresas aéreas, como pode ser notado no quadro que se segue:</p>	



2.2 Além disso, sempre há que se considerar que objetivos eventualmente impostos de maneira equivocada podem levar a efeitos colaterais indesejados, o que na nossa visão poderia acontecer com a pontualidade exigida de maneira severa, levando a indústria (como por exemplo, empresas aéreas, pessoal de aeroporto, serviço de ground handling, etc.) à possibilidade de abreviar procedimentos que no limite poderiam comprometer a segurança.

2.3 Sem prejuízo do entendimento de que a pontualidade não deve ser computada para a perda de slots, apresenta-se ad cautelam o pedido subsidiário - para não deixar precluir a oportunidade de manifestação – as seguintes justificativas que demonstram porque a pontualidade não deve ser auferida nos índices de medições exigidos nesta proposta de Resolução.

2.4 Atrasos acima do máximo não devem considerar:

- 1) Situações meteorológicas adversas que possam comprometer a segurança;
- 2) Manutenções não programadas que impeçam a decolagem no horário, dentro dos padrões de segurança estabelecidos para a indústria;
- 3) Atrasos que tenham como consequência outras bases da qual a aeronave decolou em seu itinerário;
- 4) Situações em que o aeroporto de origem ou destino esteja interdito;
- 5) Situações de restrição de infraestrutura ou operacional, como obras, congestionamento de pátio, chegada de passageiros por ônibus, alfândega, dentre outros;
- 6) Situações de congestionamento de espaço aéreo que impeçam a autorização de decolagem ou aterrissagem;
- 7) Situações de emergência e segurança (alarmes, retirada de bagagem por passageiro não embarcado, dentre outros);
- 8) Avarias durante voo (“bird strike”, dentre outros);
- 9) Atrasos previamente autorizados;
- 10) Demais situações que previstas em legislação ou regulamentação específica eventualmente aplicável.

2.5 Acreditamos ainda que a variação parâmetro/pontualidade por aeródromo trará mais ineficiência e dificuldade de gestão para o setor, razão pela qual sugerimos que a mesma permaneça fixa a 75%.

2.6 Ademais, caso a métrica pontualidade não seja afastada, há ainda que se definir de forma clara qual o nível de pontualidade exigido das empresas aéreas entrantes. Entendemos que para aquelas empresas aéreas entrantes, com atuação no mercado nacional, é fundamental que a média de pontualidade exigida seja pelo menos a média já praticada pelas empresas ali já atuantes e acima do índice de pontualidade mínimo estabelecido para o aeroporto em questão. Por sua vez, tratando-se de empresa aérea entrante sem atuação no mercado nacional, como forma de lhe assegurar tratamento igualitário, não deve ser exigido ou analisado qualquer histórico.

3. Outrossim, devido às características peculiares ao negócio de carga aérea, sujeito a fatores

adicionais aos existentes no transporte de passageiros (aduana import/export, vigilância sanitária, agricultura, sazonalidades, dentre outros), as empresas áreas regulares cargueiras poderão se ver impedidas em cumprir metas de pontualidade dentro dos mesmos parâmetros alocados ao transporte de passageiros, pelo que sugere-se a eliminação do fator pontualidade no monitoramento e controle das operações cargueiras, ou na elaboração de critério especiais de pontualidade.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento da Agência é que o uso adequado da infraestrutura aeroportuária ocorre quando uma operação programada é executada no horário previsto.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada como um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuindo precedência na alocação de infraestrutura.

Em que pese o compromisso na observação das melhores práticas internacionais, conforme expresso no Art. 4º da presente minuta de resolução, é entendimento desta Agência Reguladora que a dimensão da pontualidade deve compor a avaliação do desempenho de uma empresa na utilização de uma série de slots para fins de identificação do histórico de slots.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 45
Contribuição	
<p>Art. 45. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p> <p>I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;</p> <p>II - perda ou suspensão da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos;</p> <p>III - caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo não detinha o histórico de slots;</p> <p>IV – caso não sejam sanadas as pendências estabelecidas dentro de um critério de razoabilidade informadas durante o processo de alocação de um slot em até dois dias da data de operação ou do início da série de slots; ou</p> <p>V - caso a empresa de transporte aéreo proceda à devolução de slots de maneira a descaracterizar uma série de slots.</p> <p>§ 1º Todos os slots provenientes das regras deste artigo serão transferidos para o banco de slots da temporada, além de não gerarem histórico de slots para a próxima temporada equivalente.</p> <p>§ 2º Para os fins previstos no inciso I, a perda da série de slots ocorrerá a partir do momento em que se verifique que a empresa de transporte aéreo não tenha condições de cumprir com a meta de regularidade até o final da temporada, apenas para os casos em que não tenha sido iniciado o serviço aéreo referente à série de slots alocada, ou a qualquer momento no caso dos incisos II, III, IV e V.</p> <p>§ 3º Para os fins previstos no inciso II, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p>§ 4º Caso a empresa de transporte aéreo perca os slots por força do regulado no presente artigo, ou ainda decida pela devolução dos mesmos, haverá a transferência imediata de tais slots para o banco de slots e será dada a devida publicidade, para que empresas aéreas interessadas possam efetuar a solicitação dos mesmos.</p> <p>§ 5º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. As empresas aéreas consideram que a manutenção das salvaguardas existentes na versão vigente da Resolução 02 imprescindíveis para não haver penalizações indevidas. 2. Ademais, há que se salientar que o processo de retorno de slots para o banco de slots deve ser transparente e em tempo real, para que não gere ociosidade de tais slots. <ol style="list-style-type: none"> 2.1. A respeito desta questão, o Manual IATA nas seções 7.3.5.2 e 7.5.2 estabelece: <p>7.3.5 NEW ENTRANTS</p> <p>7.3.5.2 50% of the slots contained in the pool at initial slot allocation must be allocated to new entrants, unless requests by new entrants are less than 50%. The coordinator will treat requests of new entrants and other airlines fairly, in accordance with the coordination parameters across the day.</p> <p>(Tradução livre: “7.3.5 Novos Entrantes 7.3.5.2 50% do slots contidos no bando para alocação inicial de slots devem ser alocados para novos entrantes, a menos que os pedidos dos novos entrantes sejam menores que 50%. O coordenador tratará os pedidos dos novos entrantes e</p> 	

das demais empresas aéreas de forma justa, de acordo com parâmetros de coordenação do dia.”)

7.5 HOLDING AND RETURNING OF SLOTS

7.5.2 To ensure that scarce capacity is not wasted, airlines must immediately return any slots they know they will not use. Even at short notice, it may be possible to reallocate returned slots to other operators.

(Tradução livre: “Para assegurar que a capacidade escassa não é desperdiçada, as empresas aéreas devem imediatamente retornar quaisquer slots que sabem que não serão utilizados. Mesmo que por um curto período de tempo, os slots devolvidos poderão ser realocados para outros operadores.”)

3. Por fim, como é necessário tratar eventos abonadores do descumprimento dos índices de regularidade, entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada para após o decurso de uma averiguação preliminar.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.

Para garantir que os slots que não serão utilizados sejam devolvidos ao banco de slots foram previstas penalidades para a não operação. Ademais, a empresa que deixar de operar poderá não atingir os limites de regularidade que garantam direito histórico para uma próxima temporada.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
<p>Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) 1.000 (um mil) valores de referência por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes, desde que fique caracterizado que não tenha operado de forma sistemática a operação em questão, confirmando uma conduta inapropriada dado um critério específico, de acordo com o número ou percentual de slots em Portaria a ser regulamentada.</p> <p>§ 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação de passageiros cujo slot ou série de slots tenham sido devolvidos com menos de dois dias de antecedência da operação ou 12 horas no caso de operações cargueiras e que deliberadamente caracterizem mau uso ou má-fé da empresa de transporte aéreo operante, seja ela entrante ou atuante.</p> <p>§ 2º Na aplicação desta infração, será considerado cada slot individualmente.</p> <p>§ 3º Não será sujeita a multa prevista neste artigo, a operação realizada com prazo superior a cento e vinte minutos do horário alocado, sendo, para os fins previstos nesta Resolução, aplicado apenas o artigo 43, parágrafo 1º (“Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizadas no índice de regularidade”).</p> <p>§ 4º Não serão considerados como slots não realizados as operações motivadas por:</p> <p>1 – voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</p> <p>2 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</p> <p>§ 5º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. Entendemos que a multa é um critério equivocado, sob o ponto de vista econômico, já que não tem o condão de impedir a conduta proibida e mais, é um mecanismo que causa dano à indústria. Sob a perspectiva puramente operacional, tem-se, em última análise, que a multa será um fator de incremento de custo a ser repassado ao consumidor, não alcançando os objetivos do legislador.</p> <p>2. Caso os argumentos acima não logrem êxito, em caráter subsidiário entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Ademais, no que tange ao valor das multas a serem aplicadas, estas deverão seguir o que já está disposto nos artigos 299 e 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujos textos são:</p> <p>“Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:</p> <p>...</p> <p>Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:</p> <p>...</p> <p>III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:</p> <p>...</p> <p>n) não observar, sem justa causa, os horários aprovado.</p> <p>3. Outro ponto que merece atenção, é que não localizamos na proposta em comento a possibilidade de “gradação das penas”, a fim de adequá-la devidamente à conduta realizada</p>	

pela empresa aérea. Deveria, portanto, apresentar uma pena, por exemplo, de advertência, para as infrações menos graves.

3.1 Com efeito, esta é a lógica adotada pela Lei nº 8.666/1993, que apresenta uma graduação de penas a serem aplicadas conforme a gravidade da infração ocorrida. Vejamos:

“Art. 87. Pela inexecução total ou parcial do contrato a Administração poderá, garantida a prévia defesa, aplicar ao contratado as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato;

III - suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração, por prazo não superior a 2 (dois) anos;

IV - declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o contratado ressarcir a Administração pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção aplicada com base no inciso anterior.”

3.2 Na hipótese de não ser prevista a graduação de penas pela ANAC, ocorrerá nítida violação ao princípio da razoabilidade-proporcionalidade (arts. 5º, LIV e 37 da Constituição Federal e art. 2º da lei 9.784/1999), que objetiva aferir a compatibilidade entre os meios e os fins “de modo a evitar restrições desnecessárias ou abusivas por parte da Administração Pública, com lesão aos direitos fundamentais”¹.

3.3 Nesse sentido, inclusive, é a orientação do **SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**, como se colhe de acórdão do Tribunal Pleno, relatado pelo Ministro **CELSO DE MELLO**:

“Todos sabemos que a cláusula do devido processo – objeto de expressa proclamação pelo art. 5.º, LIV, da Constituição – deve ser entendida, na abrangência de sua noção conceitual, não só no aspecto meramente formal, que impõe restrições de caráter ritual à atuação do Poder Público, mas, sobretudo, em sua dimensão material, que atua como decisivo obstáculo à edição de atos legislativos de conteúdo arbitrário ou irrazoável”^[5].

4. O mau uso da infraestrutura e conduta inapropriada devam realmente ser punidas e de forma forte, por outro lado, há que assegurar-se que a punição será atribuível ao caso de má fé e mau uso, que caracterizem uma conduta inapropriada da empresa. Para que isto possa ser assegurado propõe-se o seguinte exemplo para composição do critério de apuração: caracterize-se que por um período específico (30 ou 60 dias) a média de regularidade de um determinado slot esteja Xpp (pontos percentuais) abaixo da média de regularidade dos slots (ou slots da faixa de horário similar) da indústria no aeroporto em questão e Ypp abaixo da regularidade mínima determinada no respectivo aeroporto (onde X e Y podem ser por exemplo 25pp e 20pp). Lembrando que slots são medidos por dia da semana, de acordo com sua definição.

5. Por fim, neste artigo torna-se necessário incluir salvaguardas e eventos abonadores que explicitem justificativas aceitas para tratamento das falhas de cumprimentos dos slots autorizados, dentre elas: questões meteorológicas, feriados, sazonalidades, força maior, entre outras; razão pela qual entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada para após o decurso de uma averiguação preliminar.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, dando seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.

A graduação das penas está prevista em regulamento específico que dispõe sobre o processo de autuação desta ANAC, não obstante, foram incluídas á minuta proposta demais considerações sobre agravantes ou atenuantes das infrações.

¹ HELY LOPES MEIRELLES, *Direito Administrativo Brasileiro*, Malheiros, 32ª ed., São Paulo, 2006, p. 93.
^[5] STF, ADI-MC 1.063/DF, Tribunal Pleno, Min. **CELSO DE MELLO**, j. 18.05.1994.

No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 47
Contribuição	
<p>Art. 47. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) 1.000 (um mil) valores de referência por operar deliberadamente em desacordo com as características dos slots alocados na base de slots vigentes, desde que fique caracterizado que tenha feito de forma sistemática a operação em questão, confirmando uma conduta inapropriada dado um critério específico, de acordo com o número ou percentual de slots em Portaria a ser regulamentada.</p> <p>§ 1º Para os fins previstos no caput, serão consideradas apenas as operações aéreas realizadas com:</p> <p>I - categorias de equipamento, capacidade do número de assentos similares ou respeitando-se o conceito de famílias de aeronaves, quando a operação visar a proteção do passageiro; ou</p> <p>II - horários consistentemente diferentes da alocação do slot; ou</p> <p>III – aeronaves já previstas no hotran vigente; ou</p> <p>IV - capacidade de carga equivalente no caso das empresas cargueiras.</p> <p>§ 2º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.</p> <p>§ 3º Não serão penalizadas as operações não realizadas devido à criação de voos para proteção de passageiros em situações adversas e voos alternados, bem como motivadas pelas circunstâncias estabelecidas no §3º do artigo 43 da presente Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>§ 3º 4º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.</p> <p>§ 5º Não serão penalizadas as operações não realizadas motivadas por:</p> <p>1 - voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</p> <p>2 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</p> <p>§ 6º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. Entendemos que a multa é um critério equivocado, sob o ponto de vista econômico, já que não tem o condão de impedir a conduta proibida e mais, é um mecanismo que causa dano à indústria. Sob a perspectiva puramente operacional, tem-se, em última análise, que a multa será um fator de incremento de custo a ser repassado ao consumidor, não alcançando os objetivos do legislador.</p> <p>2. Caso os argumentos acima não logrem êxito, em caráter subsidiário entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Ademais, no que tange ao valor das multas a serem aplicadas, estas deverão seguir o que já está disposto nos artigos 299 e 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujos textos são:</p> <p>“Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:</p> <p>...</p> <p>Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:</p>	

...
III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

...
n) não observar, sem justa causa, os horários aprovado.

3. Outro ponto que merece atenção, é que não localizamos na proposta em comento a possibilidade de “gradação das penas”, a fim de adequá-la devidamente à conduta realizada pela empresa aérea. Deveria, portanto, apresentar uma pena, por exemplo, de advertência, para as infrações menos graves.

3.1 Com efeito, esta é a lógica adotada pela Lei nº 8.666/1993, que apresenta uma gradação de penas a serem aplicadas conforme a gravidade da infração ocorrida. Vejamos:

“Art. 87. Pela inexecução total ou parcial do contrato a Administração poderá, garantida a prévia defesa, aplicar ao contratado as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato;

III - suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração, por prazo não superior a 2 (dois) anos;

IV - declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o contratado ressarcir a Administração pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção aplicada com base no inciso anterior.”

3.2 Na hipótese de não ser prevista a gradação de penas pela ANAC, ocorrerá nítida violação ao princípio da razoabilidade-proporcionalidade (arts. 5º, LIV e 37 da Constituição Federal e art. 2º da lei 9.784/1999), que objetiva aferir a compatibilidade entre os meios e os fins “de modo a evitar restrições desnecessárias ou abusivas por parte da Administração Pública, com lesão aos direitos fundamentais”

3.3 Nesse sentido, inclusive, é a orientação do **SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**, como se colhe de acórdão do Tribunal Pleno, relatado pelo Ministro **CELSO DE MELLO**:

“Todos sabemos que a cláusula do devido processo – objeto de expressa proclamação pelo art. 5.º, LIV, da Constituição – deve ser entendida, na abrangência de sua noção conceitual, não só no aspecto meramente formal, que impõe restrições de caráter ritual à atuação do Poder Público, mas, sobretudo, em sua dimensão material, que atua como decisivo obstáculo à edição de atos legislativos de conteúdo arbitrário ou irrazoável”

4. Por fim, neste artigo torna-se necessário incluir salvaguardas e eventos abonadores que explicitem justificativas aceitas para tratamento das falhas de cumprimentos dos slots autorizados, dentre elas: questões meteorológicas, feriados, sazonalidades, força maior, entre outras; razão pela qual entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada para após o decurso de uma averiguação preliminar.

Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, dando seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.

A gradação das penas está prevista em regulamento específico que dispõe sobre o processo de atuação desta ANAC, não obstante, foram incluídas à minuta proposta demais considerações sobre agravantes ou atenuantes das infrações.

No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho.

Contribuição não aceita.



Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 48
Contribuição	
<p>Art. 48. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 90.000,00 (noventa mil reais) 1.000 (um mil) valores de referência por realizar operação aérea sem prévia alocação do slot na base de slots vigentes.</p> <p>§ 1º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.</p> <p>§ 2º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo.</p> <p>§ 3º Não serão penalizadas as operações realizadas após coordenação entre a ANAC, o DECEA e a Administração Aeroportuária pertinente.</p> <p>§ 4º Sem prejuízo do previsto no §3º do artigo 43 desta Resolução, é facultado às empresas de transporte aéreo o amplo direito de defesa antes da aplicação de qualquer uma das penalidades estabelecidas na presente Resolução, sendo que a ANAC, o operador aeroportuário e as empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comando normativo eventualmente aplicável.</p> <p>Justificativa:</p> <p>1. Esta alteração permite um aumento na capacidade da indústria a atender a uma demanda existente não planejada, aproveitando uma possível disponibilidade de infraestrutura aeroportuária.</p> <p>1.1 Também permitem as empresas aéreas reposicionamentos de aeronaves visando atender a uma necessidade não programada e a contornar uma situação não prevista, inclusive voos extras e reposicionamento de aeronaves, muitas delas ocorridas no âmbito do CGNA.</p> <p>2. Além dito, entendemos que a multa é um critério equivocados, sob o ponto de vista econômico, já que não tem o condão de impedir a conduta proibida e mais, é um mecanismo que causa dano à indústria. Sob a perspectiva puramente operacional, tem-se, em última análise, que a multa será um fator de incremento de custo a ser repassado ao consumidor, não alcançando os objetivos do legislador.</p> <p>3. Caso os argumentos acima não logrem êxito, em caráter subsidiário entendemos que os valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira. Ademais, no que tange ao valor das multas a serem aplicadas, estas deverão seguir o que já está disposto nos artigos 299 e 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutica, cujos textos são:</p> <p>“Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:</p> <p>...</p> <p>Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:</p> <p>...</p> <p>III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:</p> <p>...</p> <p>n) não observar, sem justa causa, os horários aprovado.</p> <p>3. Por fim, como é necessário avaliar eventos abonadores antes da aplicação de qualquer multa, entendemos que a aplicação de qualquer penalidade deve ficar postergada para após o decurso de uma averiguação preliminar.</p>	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um	

operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot, operar consideravelmente fora do slot alocado ou deixar de usar infraestrutura alocada é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, dando seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura.

No que diz respeito às justificativas para atrasos e cancelamentos, cabe informar que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho. Contribuição não aceita.

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 49
Contribuição	
<p>Art. 49. Aplica-se ao operador aeroportuário a pena de multa no valor de até 100.000,00 (cem mil reais) por descumprimento do disposto no artigo 11.</p> <p>Justificativa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sugerimos exclusão na integralidade, por força das modificações sugeridas no artigo 11 acima. 2. Ademais a exclusão se faz necessária uma vez que o operador aeroportuário não tem competência funcional para aplicação de multa tal qual sugerido neste artigo 49. 	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	851
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	TAM linhas Aéreas S/A
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de resolução
Item:	Artigo 50
Contribuição	
<p>Art. 50. As sanções previstas no presente Capítulo aplicam-se somente após ser conferido o amplo direito de defesa à empresa aérea ou operador aeroportuário, sendo que a ANAC, operador de aeroporto e/ou empresas de transporte aéreo analisarão de boa fé o evento ocorrido, no intuito de verificar a existência de eventual elemento abonador, conforme regulado nesta Resolução ou outro comendo normativo eventualmente aplicável independentemente da perda ou suspensão dos slots em decorrência do monitoramento.</p> <p>Justificativa: Antes da aplicação de qualquer sanção, deve ser conferido o amplo direito de defesa, em especial devido as medidas abonadoras efetuadas na presente proposta.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme disposto em regulações específicas sobre o processo sancionador da Agência, as sanções serão aplicadas somente após a conclusão do respectivo processo administrativo, garantido o direito de ampla defesa. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	852
Dados do Colaborador	
Nome:	Janor Alfredo Basilio Dias
Organização:	
E-mail:	basilio.dias@tam.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 1°
Contribuição	
Segue anexo as contribuições.	
Resposta da ANAC	
A contribuição 852 foi igual a contribuição 851, já analisada e respondida.	

Contribuição n°	853
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 1°
Contribuição	
As contribuições à proposta de revisão da Resolução ANAC nº 02/2006, objeto da Audiência Pública nº 02/2013, seguem em anexo.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há necessidade de responder a essa contribuição, pois no documento anexo não encontramos nenhuma proposta de alteração relativa ao artigo 1º da proposta de resolução. Todas as propostas relacionadas no documento em anexo estão nas demais contribuições realizadas por Vossa Senhoria e apreciado pela ANAC.	

Contribuição n°	854
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 6°
Contribuição	
<p>contribuição em anexo</p> <p>Trecho transcrito do arquivo anexado: Alteração do Art. 6°</p> <p>Pela proposta de resolução o art. 6° estabelece:</p> <p><i>Art. 6° A declaração de aeroporto coordenado será feita por ato da Diretoria da ANAC em qualquer das seguintes circunstâncias:</i></p> <p><i>I - as limitações de capacidade sejam graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo;</i></p> <p><i>II - não for possível uma coordenação adequada entre as empresas de transporte aéreo, o operador do aeroporto e o responsável pelo controle do espaço aéreo;</i></p> <p><i>III - situação emergencial;</i></p> <p><i>IV - caso fortuito e força maior; ou</i></p> <p><i>V - interesse público.</i></p> <p><i>§ 1° A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC.</i></p> <p><i>§ 2° A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.</i></p> <p>A sugestão para o art. 6° é que tenha a seguinte redação:</p> <p><i>Art. 6° A declaração de aeroporto coordenado será feita por ato da Diretoria da ANAC em qualquer das seguintes circunstâncias:</i></p> <p><i>I - as limitações de capacidade sejam graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo;</i></p> <p><i>§ 1° A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC.</i></p> <p><i>§ 2° A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades.</i></p> <p>Justificativa: O inciso I é suficientemente abrangente, permite caracterizar o nível de saturação do aeroporto para considera-lo coordenado.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que um aeroporto poderá ser declarado como coordenado mesmo que não tenha grandes limitações de infraestrutura aeroportuária. Obviamente, a maior tendência é que o aeroporto seja declarado coordenado quando apresentar grandes limitações de capacidade que restrinja o acesso às empresas aéreas ou cause atrasos significativos no aeroporto.</p> <p>Exemplificando o exposto acima, podemos ter as seguintes situações que justifiquem a declaração de um aeroporto como coordenado:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Tratamento não isonômico de um aeroporto para com as empresas aéreas, o que causa restrição de acesso à infraestrutura aeroportuária sem necessariamente possuir limitação de capacidade. 2) Problema emergencial relativo à degradação da pista. 3) Interesse público: ordenar a alocação de slots devido a um grande evento na região. <p>De qualquer forma, a declaração de aeroporto como coordenado será fundamentada, sendo apresentados os motivos pelos quais o aeroporto foi declarado coordenado. Todo esse processo, bem como qualquer ato da Agência será transparente, isonômico e não discriminatório.</p>	

Contribuição n°	855
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 8°
Contribuição	
<p>contribuição em anexo Trecho transcrito do arquivo anexado: : Artigo 8° Para o Art.8° terão as seguintes sugestões: Art. 8° Devem constar na declaração do aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação: VIII - número de slots alocados por dia, por empresa de transporte aéreo, para ser considerada empresa aérea atuante no aeroporto; §1° A definição dos parâmetros de coordenação descritos nos incisos de I a VI será feita de forma individualizada para cada aeroporto coordenado, os demais parâmetros serão fixos. § 2° O parâmetro mencionado no inciso VIII deverá ser fixado em 10% (dez por cento) dos slots efetivos do aeroporto. §3° O parâmetro mencionado no inciso IX deverá ser fixado em cinquenta por cento. § 5° Os parâmetros para as metas de regularidade e de pontualidade deverão ser fixados em oitenta por cento e setenta cinco por cento, respectivamente. § 6° O parâmetro mencionado no inciso XI deverá ser de cento e vinte minutos, e sua definição deverá observar a categoria a categoria da aeronave ou o tempo de duração do voo.</p> <p>Justificativa: Inciso VIII. Deve ser definido o critério para ser considerada empresa aérea atuante. §1°, § 3° e §5°. Os parâmetros de coordenação descritos nos incisos VII, VIII, IX, X e XI devem ser fixos, para todos os aeroportos, vez que a manutenção de índices indefinidos gera insegurança jurídica, dificulta a previsibilidade mercadológica e pode deixar aberta a possibilidade de ocorrer descompensação entre aeroportos, gerando ineficiência na malha aérea. §2°. O percentual de 10% para que a empresa seja considerada atuante, possibilitará maior equilíbrio na distribuição de slots entre as operadoras entrantes e aquelas que já operam no aeroporto, mas com quantidade de voos insignificante em relação às empresas com maior volume de operações no aeroporto. §6°. Parece-nos que este desvio tolerado máximo está em desacordo com o Art. 43, §2° (operações realizadas com desvio igual ou maior que 120 minutos do horário alocado serão penalizados no cálculo do índice de regularidade). Desta forma, sugerimos a compatibilização dos valores, utilizando-se o período de 120 minutos.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a possibilidade de se determinar metas de eficiência diferentes para cada aeroporto tem como objetivo calibrar adequadamente o mecanismo de incentivo para a manutenção dos históricos de slots e da distribuição do banco de slots de cada ativo específico.</p> <p>A previsibilidade dos parâmetros de monitoramento é garantida nos termos do Art. 6°, parágrafos 1° e 2°, que especificam que: “§ 1° A declaração perdurará enquanto durarem os efeitos descritos neste artigo e seu fim dependerá de expressa manifestação da ANAC. § 2° A declaração deverá ser feita em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.”</p> <p>A introdução dos parâmetros mínimos de que tratam os parágrafos do Art. 8° têm por objetivo garantir o desempenho mínimo das empresas aéreas para a obtenção dos históricos de slots nos aeroportos coordenados e indica às empresas aéreas e operadores aéreos quais são parâmetros que serão monitorados. A introdução de um limite para que o voo seja</p>	

considerado atrasado tem o objetivo de incentivar a recuperação desse atraso. Todos os parâmetros serão estabelecidos segundo avaliação técnica da ANAC, de forma a alcançar o objetivo proposto.

O objetivo de um mecanismo administrativo para a alocação de infraestrutura escassa é justamente a organização do excesso de demanda por infraestrutura, havendo a necessidade do estabelecimento de critérios de acesso. Assim, a utilização da infraestrutura alocada no horário estabelecido é requisito para o adequado gerenciamento da infraestrutura de maneira que a sua escassez não gere queda do nível de serviço ao passageiro.

Dessa forma, com o objetivo de incentivar o bom uso da infraestrutura escassa, a presente minuta de resolução estabelece que empresas que atingirem, ao longo de uma temporada de coordenação, as metas de regularidade e pontualidade para uma dada série de slots, receberão o benefício de essa série ser considerada com um histórico de slot para a temporada equivalente posterior, possuindo precedência na alocação de infraestrutura.

Com relação à sugestão para o parágrafo 6º do artigo 8º, a ANAC esclarece que não existe conflito com o que foi colocado para o artigo 43 §2º (Publicado como Art. 42). O parágrafo 6º do artigo 8º define a tolerância para uma operação ser considerada pontual, e o artigo 43 (42), parágrafo 2º estabelece que se o desvio for superior a 120 minutos a operação será penalizada no cálculo do índice de regularidade e não mais no índice de pontualidade. A ANAC está considerando que em um aeroporto coordenado uma operação com atraso superior a 120 minutos seria contabilizada como não realizada, devido ao grande transtorno que a operação poderia causar na infraestrutura aeroportuária.

Contribuição não aceita.

Contribuição n°	856
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 9°
Contribuição	
contribuições em anexo Trecho transcrito do arquivo anexado:: Artigo 9°	
<p>Art. 9. O operador do aeroporto, em coordenação com o órgão responsável pelo controle do espaço aéreo <u>e as empresas aéreas que nele operam</u>, é responsável pela análise e definição da capacidade do <i>aeroporto coordenado</i>, conforme regulamentação específica, sem prejuízo dos prazos estabelecidos no <i>calendário de atividades</i>.</p> <p>Justificativa: A participação dos operadores aéreos no processo de determinação da capacidade é fundamental para maximizar o aproveitamento da infraestrutura existente em qualquer aeroporto. Esta afirmação baseia-se no fato de que a partir de determinado índice de ocupação somente medidas operacionais permitirão o aproveitamento da infraestrutura aeroportuária em seu limite, e basicamente este comprometimento deve ser realizado com base nas melhores práticas dos operadores aéreos.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende que a responsabilidade pela declaração de capacidade do aeroporto é do operador do mesmo, que deve fazê-la em coordenação com o órgão responsável pelo controle de tráfego aéreo, mas não vê prejuízo que o operador do aeroporto procure as empresas que lá operam e demais interessados para trabalhar essa declaração de capacidade. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	857
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
contribuição em anexo Trecho transcrito do arquivo anexado: Artigo 11	
<p>Art. 11. O Operador do <u>aeroporto deverá celebrar um acordo operacional com os compromissos das partes, contratante e prestador de serviço (empresas aéreas e administração aeroportuária), com vistas ao cumprimento</u> de metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados.</p>	
<p>Justificativa: Entendemos ser necessário estabelecer um instrumento hábil a regular a relação com o operador aeroportuário, que, em nosso ponto de vista, será atingido por meio de um acordo operacional entre as partes.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	858
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 12
Contribuição	
<p>contribuição em anexo. Trecho transcrito do arquivo anexado: Artigo 12</p> <p>Art. 12. O processo de coordenação para alocação de slots deverá seguir as etapas previstas nas Seções do presente Capítulo:</p> <p>I-Ativação do Comitê de Coordenação, composto por: ANAC, DECEA, Empresas Aéreas e Operador Aeroportuário.</p> <p>II - publicação do calendário de atividades;</p> <p>III - primeira etapa de coordenação, que compreende as seguintes fases:</p> <p>a) divulgação da lista de histórico de slots (SHL); b) validação do histórico de slots (AHD); c) submissão inicial (ISD); d) alocação inicial (SAL); e) Conferência Internacional de slots (SC); f) data limite para devolução de slots (SRD); g) Conferência Nacional de slots (SCB); e h) definição da base de referência (BDR).</p> <p>IV - segunda etapa de coordenação; e V - terceira etapa de coordenação.</p> <p>Parágrafo único. Para qualquer alocação de slots deve-se respeitar a declaração de capacidade do aeroporto em todas as etapas do processo de coordenação.</p> <p>Justificativa: Devido à complexidade do processo de coordenação e alocação de slots em aeroportos é de fundamental importância a criação do Comitê de Coordenação, composto de todos os Stakeholders, com vistas a buscar a melhor solução, observando os princípios da transparência, não discriminação, imparcialidade e busca da utilização mais eficiente da capacidade instalada no aeroporto.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Lei 11.182/2005 estabelece que:</p> <p>“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</p> <p>(...)</p> <p>XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;</p> <p>XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;”</p> <p>Sendo slot insumo à realização dos serviços aéreos, recai sobre a ANAC a competência de regulação econômica deste insumo, dispondo sobre o acesso à infraestrutura escassa.</p> <p>Sendo a atividade de coordenação de slots uma composição de conflito ao acesso de infraestrutura aeroportuária, compete à ANAC a execução dessa atividade, que pode, a seu critério, convidar os interessados a aconselha-la no processo, sem que isso vincule as suas decisões.</p> <p>Além disso, conforme estabelecido no artigo 3º da presente resolução, qualquer atividade de coordenação deverá ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os</p>	

efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando-se ainda os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada.
Contribuição não aceita.

Contribuição n°	859
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 23
Contribuição	
<p>contribuição em anexo. Trecho transcrito do arquivo anexado: Artigo 23</p> <p>Art. 23. As novas solicitações de slots serão alocadas segundo a seguinte ordem: I. Continuação da temporada subsequente anterior; e II. Nova operação: § 1º Serão alocados inicialmente 50% (cinquenta por cento) dos slots disponíveis (Art. 8º, §3º) às empresas aéreas entrantes., de acordo com o percentual mínimo definido pela declaração de aeroporto coordenado. § 2º Os slots restantes serão alocados às empresas aéreas entrantes e atuantes, observadas a ordem definida no caput. § 3º Durante a alocação de novas solicitações (banco de slots), caso o numero de solicitações de séries de slots exceda a totalidade de slots disponíveis no banco de slots, a alocação de slots obedecerão aos seguintes critérios: I. Mediante sorteio entre os participantes, será definida a grade de rodízio com as posições das respectivas empresas; II. Distribuição equalitária (um a um) dos slots conforme a grade de rodízio definida no inciso I; III. Será mantida a ordem de rodízio para temporadas subsequentes.</p> <p>Justificativa: Este modelo é o que melhor promove, estimula e incentiva a competição, possibilitando a igualdade entre as empresas participantes, com a redução das barreiras para entrada de novos operadores.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que em razão da discussão apresentada, nos casos em que o número de solicitações de slots exceda a quantidade de slots disponíveis, os slots serão disponíveis segundo o critério igualitário, por concordar que promoverá e estimulará a competição. Entretanto, este mecanismo é para definir a quantidade de slots que cada empresa terá, a definição do slot respeitará as regras de desempate (caso ocorram no ato da solicitação) segundo Art. 23 da Resolução. Contribuição parcialmente aceita</p>	

Contribuição n°	860
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 24
Contribuição	
contribuição em anexo Trecho transcrito do arquivo anexado: Artigo 24 Exclusão do Art. 24 Justificativa: Com as modificações propostas no Art. 23 o disposto neste artigo torna-se desnecessário.	
Resposta da ANAC	
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que em razão da discussão apresentada, nos casos em que o número de solicitações de slots exceda a quantidade de slots disponíveis, os slots serão disponíveis segundo o critério igualitário, por concordar que promoverá e estimulará a competição. Entretanto, este mecanismo é para definir a quantidade de slots que cada empresa terá, a definição do slot respeitará as regras de desempate (caso ocorram no ato da solicitação) segundo Art. 23 da Resolução. Considerando então a permanência do art. 23, com suas devidas alterações, permanece a necessidade de reger as prioridades na alocação dos slots provenientes caso haja excesso de demanda relativa ao número de slots disponíveis no banco de slots. Contribuição não aceita	

Contribuição n°	861
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 31
Contribuição	
<p>contribuição em anexo Trecho transcrito do arquivo anexado: Artigo 31 Art. 31. O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, <u>salvaguardado seu uso enquanto operado dentro dos padrões estabelecidos.</u></p> <p><u>Justificativa:</u> O "slot" é um ativo do sistema e, enquanto for operado dentro dos padrões estabelecidos, deverá ficar alocado à empresa que o detém, tendo em vista o significado da sua consolidação e aplicação no valor mercadológico das empresas aéreas nacionais, de capital aberto ou não.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nem a empresa, nem o sistema possuem slot como ativo, tendo a empresa somente o direito de uso daquela infraestrutura. Não cabe também garantir salvaguarda, pois só é garantido que, caso a empresa tenha alcançado a os limites de regularidade e pontualidade, estará habilitada para pleitear direitos de histórico para a próxima temporada. O direito histórico não é uma salvaguarda, é o benefício concedido aos melhores operadores em escolher manter ou alterar seus slots antes dos demais operadores que não tenham se habilitado. Não obstante os slots não podem ser salvaguardados em caso de intervenções ou obras no aeroporto que por ventura reduzam capacidade operacional. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	862
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 33
Contribuição	
<p>contribuição em anexo Trecho transcrito do arquivo anexado: Artigo 33 Art. 33. Admite-se a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, desde que efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC, que avaliará as características de cada operação e a capacidade declarada para o aeroporto. § 1º A troca de slots entre diferentes empresas poderá ser anulada caso uma delas deixe de operar o slot depois de efetuada a troca. § 2º É vedada a troca da série de slots que tenha sido alocada para empresa aérea entrante, exceto se a mesma tiver atingido as metas para a obtenção de histórico de slots por duas temporadas equivalentes consecutivas.</p> <p>Justificativa: Revisar este artigo levando em consideração os princípios preconizados pelo WSG/IATA item 7.1.1-I, que estabelece que os slots podem ser livremente transferidos ou trocados entre as empresas aéreas visando dar maior flexibilidade e facilidade operacional. Quanto aos critérios para anulação de uma troca, se torna necessário estabelecer mais detalhes, e deixar claro que esta situação será avaliada a cada período ou estação - o critério que for observado.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, a fim de evitar a indevida comercialização de slots aeroportuários, foram revistas e redefinidas as regras para troca e cessão de slots que buscam maior flexibilidade aos ajustes das operações, incluindo aí aquelas empresas vinculadas à grupos econômicos que porventura operem no aeroporto. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	863
Dados do Colaborador	
Nome:	TRIP LINHAS AÉREAS S/A
Organização:	
E-mail:	fabiola.goncalves@voetrip.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 11
Contribuição	
<p>Art. 11. O Operador do aeroporto deverá dispor de meios para obrigar as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos a cumprirem metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados. Redação Sugerida: Art. 11. O Operador do aeroporto deverá : a) celebrar acordo operacional; b) emitir licença de operação; com as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos obrigando-os a cumprirem metas e indicadores de níveis de serviço, zelando pela correta utilização dos slots alocados.</p> <p>Justificativa: As funções de fiscalização e de Poder de Polícia devem ser realizadas diretamente pelo órgão responsável, qual seja, a ANAC, não cabendo delegação de tal competência, entretanto, a administração aeroportuária poderá celebrar um instrumento jurídico com a finalidade de regular a operação das empresas aéreas nos aeródromos. Desta feita, sugerimos que seja elaborado um regulamento estabelecendo critérios operacionais de eficiência na prestação de serviços das empresas aéreas e ESATAS.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroprotos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	

Contribuição n°	864
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 45
Contribuição	
<p>contribuição em anexo Trecho transcrito do arquivo anexado: Artigo 45 Art. 45. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo podem perder os slots ou as séries de slots durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:</p> <p>I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade; II - perda ou suspensão da outorga concedida pela autoridade competente para a exploração de serviços aéreos; III - caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo não detinha o histórico de slots; IV – caso não sejam sanadas as pendências informadas durante o processo de alocação de um slot em até dois dias da data de operação ou do início da série de slots; ou V - caso a empresa de transporte aéreo proceda à devolução de slots de maneira a descaracterizar uma série de slots.</p> <p>§ 1º Todos os slots provenientes das regras deste artigo serão transferidos para o banco de slots da temporada, além de não gerarem histórico de slots para a próxima temporada equivalente.</p> <p>§ 2º Para os fins previstos no inciso I, a perda da série de slots ocorrerá a partir do momento em que se verifique que a empresa de transporte aéreo não tenha condições de cumprir com a meta de regularidade até o final da temporada, apenas para os casos em que não tenha sido iniciado o serviço aéreo referente à série de slots alocada, ou a qualquer momento no caso dos incisos II, III, IV e V.</p> <p>§ 3º Para os fins previstos no inciso II, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem signatários da ICAO.</p> <p><u>§ 4º Na apuração do índice de regularidade ficarão excluídas as operações não realizadas motivadas por:</u></p> <p><u>1 - sazonalidade das operações e feriados;</u> <u>2 – voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</u> <u>3 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</u></p> <p>Justificativa: Consideramos que a manutenção das salvaguardas existentes na versão vigente da Resolução 02 imprescindíveis para não haver penalizações indevidas.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os casos que eximem as empresas aéreas do cumprimento de horário, bem como os procedimentos de envio de informações sobre o cumprimento dos mesmos, estão disciplinados nos documentos IAC 1502 e IAC 1504, não sendo necessária a inclusão de tais informações nesse normativo. O processo de validação dessas informações é anterior ao cálculo para verificação do atingimento de metas, de maneira a garantir a fidelidade dos dados de desempenho. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	865
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 46
Contribuição	
<p>contribuição em anexo Trecho transcrito do arquivo anexado: Artigo 46 Art. 46. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) por deixar de realizar a operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes. § 1º Considera-se não realizada, para os fins previstos no caput, a operação cujo slot ou série de slots tenham sido devolvidos com menos de dois dias de antecedência da operação. § 2º Na aplicação desta infração, será considerado cada slot individualmente. <u>§ 3º Não serão considerados como slots não realizados as operações motivadas por:</u> <u>1 – voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</u> <u>2 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</u></p> <p>Justificativa: Neste artigo torna-se necessário incluir salvaguardas que explicitam justificativas aceitas para tratamento das falhas de cumprimentos dos HOTRANS autorizados, dentre elas: questões meteorológicas, feriados, sazonalidades, força maior, entre outras. Entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa de forma diferente e deliberada do que foi previamente reservado é fato grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, com seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura. Conforme § 3º do art. 43 (publicado como 42): “No calculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas podem ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, com exceção dos cancelamentos programados”. Item que atende a sugestão de número 2. Referente ao cancelamento via sistema da ANAC, cabe esclarecer que os sistemas hoje vigentes se referem à autorização para prestação de serviços de transporte aéreo público. O cancelamento dos slots conforme minuta de norma prevê a liberação de uma infraestrutura aeroportuária. É comum identificarmos o cancelamento de um serviço gerando transtornos à infraestrutura aeroportuária ocasionar maior tempo em solo. A ANAC poderá futuramente estudar uma forma de integração dos sistemas de alocação de slots aeroportuários e os sistemas de autorização de serviços de transporte aéreo. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	866
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 47
Contribuição	
<p>contribuição em anexo Trecho transcrito do arquivo anexado: Artigo 47 Art. 47. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) por operar deliberadamente em desacordo com as características dos slots alocados na base de slots vigentes. § 1º Para os fins previstos no caput, serão consideradas apenas as operações aéreas realizadas com categorias de equipamento, <u>respeitando-se o conceito de famílias de aeronaves</u> ou de aeronaves com capacidade do número de assentos similares, quando a operação visar a proteção do passageiro, ou horários consistentemente diferentes da alocação do slot. § 2º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente. § 3º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo. <u>§ 4º Não serão penalizadas as operações não realizadas motivadas por:</u> <u>1 - voos cancelados previamente pelo sistema da ANAC; e</u> <u>2 - força maior, caso fortuito, fato do príncipe e fato da Administração.</u></p> <p>Justificativa: Incluir as salvaguardas constantes no que tange aos diversos tipos de voos existentes e suas especificidades. Entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa de forma diferente e deliberada do que foi previamente reservado é fato grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, com seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura. A operação com cada slot é única, e esta afeta a capacidade do aeroporto de forma instantânea, com alto grau de perecibilidade. Assim sendo, o conceito de família de aeronaves não pode ser aceito pois uma aeronave maior poderia trazer saturação em algum ponto da infraestrutura e deve ser testado – com um pedido por parte do operador – e avaliado segundo toda a infraestrutura disponível no momento. Assim sendo, será fundamental para a empresa e o aeroporto a acurácia da operação em sua plenitude, pois qualquer excesso de um operador poderá ocasionar restrição para outro. Para voos cancelados no sistema da ANAC, o cancelamento será do serviço e da infraestrutura não saturada. Para infraestrutura saturada, o cancelamento do sistema não será vinculativo ao cancelamento do slot, já que a reserva do slot também não é vinculativa ao serviço a ser prestado. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	867
Dados do Colaborador	
Nome:	TRIP LINHAS AÉREAS S/A
Organização:	
E-mail:	fabiola.goncalves@voetrip.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 24
Contribuição	
<p>Art. 24. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos artigos 22 e 23 os seguintes critérios em casos de empate ou conflito na alocação de slots, na seguinte ordem de prioridade: I - serviço aéreo regular de passageiro: a) maior série de slots (período de operação) b) Maior aeronave (Numero de assentos) c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) na temporada equivalente anterior . II – serviço aéreo regular de carga: a) maior série de slots (período de operação) b) maior aeronave (carga transportada) c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) na temporada equivalente anterior. III Demais operações Redação Sugerida: Art. 24. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos artigos 22 e 23 os seguintes critérios em casos de empate ou conflito na alocação de slots, na seguinte ordem de prioridade: I - serviço aéreo regular: a) maior série de slots (período de operação) b) maior aeronave c) maior índice de eficiência operacional total (EOsT) na temporada equivalente. anterior . II Demais operações</p> <p>Justificativa: Tendo em vista o princípio constitucional de isonomia, as normas da Agência Reguladora não podem criar políticas de discriminação entre as empresas aéreas. Nesta linha de raciocínio, a resolução proposta não deverá colocar as empresas de transporte de Carga em desigualdade de condições para disputar os slots disponibilizados pelo aeroporto, valendo-se de um único critério de eleição.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a área técnica se posiciona por manter o critério de priorização por tipo de serviço apresentado na minuta de resolução, em especial por ele estar alinhado com o objetivo estratégico n° 3 da ANAC: aumento do número de passageiros transportados. Não visualizamos conflito de alocação entre voos de passageiro e carga, já que esses tipos de serviço utilizam diferentemente os recursos de infraestrutura aeroportuária. No caso dos voos cargueiros, estes não utilizam o terminal de passageiros e, em muitos casos, há um pátio de estacionamento de aeronaves dedicado à este tipo de operação. Portanto, no limite, esse conflito poderia ocorrer apenas nas alocações do componente “pista”, que é o de mais fácil oferta de slots próximos aos horários de solicitação da empresa. Os grandes limitadores de acesso aos aeroportos brasileiros são terminal de passageiros e pátio.</p> <p>Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	868
Dados do Colaborador	
Nome:	Tarcisio Geraldo Gargioni
Organização:	
E-mail:	tarcisio.gargioni@avianca.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 48
Contribuição	
<p>contribuição em anexo Trecho transcrito do arquivo anexado: Artigo 48 Art. 48. Aplica-se à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo a pena de multa no valor de até R\$ 90.000,00 (noventa mil reais) por realizar operação aérea sem prévia alocação do slot na base de slots vigentes. § 1º Na aplicação desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente. § 2º A pena poderá ser multiplicada em até três vezes caso a operação tenha o potencial de comprometer a segurança do sistema aeroportuário ou do controle de tráfego aéreo. <u>§ 3º Não serão penalizadas as operações realizadas após coordenação entre a ANAC, o DECEA e a Administração Aeroportuária pertinente.</u></p> <p><u>Justificativa:</u> Esta alteração permite um aumento na capacidade da indústria a atender a uma demanda existente não planejada, aproveitando uma possível disponibilidade de infraestrutura aeroportuária. Também permitem as empresas aéreas reposicionamentos de aeronaves visando atender a uma necessidade não programada e a contornar uma situação não prevista, inclusive voos extras e reposicionamento de aeronaves, muitas delas ocorridas no âmbito do CGNA. Entendemos que estes valores estão excessivamente abusivos e devem ser revistos para patamares mais razoáveis e compatíveis com a realidade da aviação civil brasileira.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato de uma empresa aérea ou um operador aéreo usar uma infraestrutura pública escassa sem a devida reserva prévia de slot é fato ilegal, grave e deve ser reprimido, sendo que a multa pode variar, com seu valor atenuado, normal ou agravado, segundo resolução específica. O valor alto serve como desincentivo da ação. E não como fim arrecadatório ou de desestabilização de mercado. Cabe lembrar também que a multa é a única penalidade prevista na norma. Manutenção de slot é benefício associado à boa utilização da infraestrutura. Entendemos que as ações adotadas com este regramento saneará as ações de reserva de infraestrutura sem devido uso, de forma que operações para atendimento de demanda não prevista possam ser atendidas – desde que exista infraestrutura aeroportuária – tal qual descrito no parágrafo primeiro do Art. 48 da Lei 11.182/05, e não a qualquer custo. Quanto a operações de reposicionamento, estas também utilizam-se de infraestrutura e devem existir apenas caso haja disponibilidade. Assim sendo, apenas o coordenador de slots pode autorizar a operação caso esteja prevista no rol de serviços a serem coordenados. E esta será condição SINE QUA NON para a aprovação da ANAC. Contribuição não aceita.</p>	

Contribuição n°	869
Dados do Colaborador	
Nome:	TRIP LINHAS AÉREAS S/A
Organização:	
E-mail:	fabiola.goncalves@voetrip.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 43
Contribuição	
<p>Art. 43. Os índices de regularidade e de pontualidade são obtidos para cada série de slots, individualmente. § 1º Considera-se operação pontual, para os fins da presente Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada em um slot encontra-se dentro da tolerância especificada pela declaração de capacidade de aeroporto coordenado em comparação com a base de slots vigentes, conforme artigo 8º inciso XI. § 2º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade. § 3º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, com exceção dos cancelamentos programados. § 4º O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente EOsT para cada temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de slots para a próxima temporada equivalente, conforme artigo 24. Redação Sugerida: Art. 43. Os índices de regularidade e de pontualidade são obtidos para cada série de slots, individualmente. § 1º Considera-se operação pontual, para os fins da presente Resolução, aquela em que o horário de partida ou chegada em um slot encontra-se dentro da tolerância especificada pela declaração de capacidade de aeroporto coordenado em comparação com a base de slots vigentes, conforme artigo 8º inciso XI. §1º Operações realizadas com desvio igual ou maior que cento e vinte minutos do horário alocado; considerando exclusivamente as empresas de carga, apenas o desvio maior que 24 horas será penalizado no cálculo do índice de regularidade. § 2º No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas deverão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC, conforme estabelecido em regulamentação específica, bem como no caso de cancelamentos programados e previamente aprovados no sistema. § 3º Sem prejuízo das demais hipóteses estabelecidas pela ANAC em regulamentação específica, na apuração do índice de regularidade serão abonadas as operações não realizadas motivadas por: 1 - sazonalidade das operações e feriados; 2. Manutenções não programadas, clima, fechamento de aeroporto; 3. Voos cancelados previamente e aprovados no sistema da ANAC; 4. Força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração e culpa exclusiva de terceiros; 5. Slots devolvidos com antecedência de até 12 horas da operação prevista no caso de empresas exclusivamente cargueiras.; e 6. Operações em desacordo com o slot aprovado decorrentes das condições estabelecidas nos demais incisos deste artigo. § 5º O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente pelo índice de regularidade para cada Temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de slots para a p</p>	
Resposta da ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os casos de não penalização para o descumprimento dos horários alocados já são objeto de regulação da ANAC, não cabendo a essa minuta de Resolução o estabelecimento de critérios diferenciados. Esclarecemos que cancelamentos oriundos de sazonalidade das operações e feriados devem ser devidamente cancelando, ficando a cargo exclusivo da empresa tal estratégia. Tal ação visa dar prazo para nova alocação da infraestrutura e obtenção do seu melhor aproveitamento possível. Para voos cancelados no sistema da ANAC, o cancelamento será exclusivamente do serviço de transporte aéreo, não se confundindo com a alocação da infraestrutura. Para infraestrutura saturada, o cancelamento do sistema não será vinculativo ao cancelamento do slot, já que a reserva do slot também não é vinculativa ao serviço a ser prestado. O cancelamento do serviço não necessariamente representa o cancelamento da utilização do slot, podendo a empresa alterar características do serviço, mas mantendo a operação no horário detido.</p>	

A previsibilidade do cancelamento de um slot está vinculado a dois fatores: nova alocação de infraestrutura e informação ao administrador aeroportuário da não realização de um voo. Uma vez que, frente a possibilidade da empresa não atingir os mínimos em regularidade para se habilitar para nova uma nova temporada é incentivo para o não cancelamento, resta ao regulador zelar pela tempestividade de informação ao administrador aeroportuário.
Contribuição não aceita.

Contribuição n°	870
Dados do Colaborador	
Nome:	TRIP LINHAS AÉREAS S/A
Organização:	
E-mail:	fabiola.goncalves@voetrip.com.br
Documento:	Minuta de Resolução
Item:	Artigo 49
Contribuição	
<p>Art. 49. Aplica-se ao operador aeroportuário a pena de multa no valor de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais) por descumprimento do disposto no artigo 11. Redação sugerida: Sugere-se a exclusão do dispositivo em sua íntegra</p> <p>Justificativa: Primeiramente apontamos que caso o art. 11 não seja excluído da futura resolução, as obrigações e sanções oriundas desse dispositivo deverão ser reguladas diretamente entre as partes, entre o operador aeroportuário e a empresa aérea. Dessa maneira, as obrigações, bem como as penalidades pelo seu descumprimento serão reguladas contratualmente. Releva notar, também, que nos aeroportos passados por concessão à iniciativa privada, as obrigações entre as partes serão todas elas regidas pelo direito privado.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece o meio pelo qual o operador do aeroporto deverá dispor para que as empresas e operadores cumpram metas e indicadores de níveis de serviço deve ser fruto de acordos entre as partes, mas que a redação do Artigo 11 não necessariamente reflete esse entendimento. A motivação de tal artigo foi destacar a relevância de um Acordo de Nível de Serviço antes do processo de coordenação. Não obstante, diante as ações tomadas no âmbito da ANAC para viabilizar tal acordo entre as partes, e a norma em discussão versar sobre slots em aeroportos coordenados e aeroportos de interesse a ANAC decide por excluir o Artigo 11 e o Artigo 49 por esta norma não versar sobre níveis de serviço. Contribuição parcialmente aceita.</p>	