

**ANEXO**
**FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO**

<b>Processo nº:</b>		<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	<b>GOPE/SAS</b>
<b>Assunto do normativo:</b>	<b>Proposta de normativo sobre o processo de registro prévio da prestação de serviço de transporte aéreo público no Brasil.</b>		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	( ) Novo	( ) Revisão	( X ) Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	( X ) Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	( ) Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1) Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

O processo de autorização de voos regulares (Sistema HOTRAN Eletrônico) e não regulares (Sistema SIAVANAC) possui diversos problemas, motivado pela sua característica de interdependência e interdisciplinar com outras UORG's e instituições externas e pela sua importância como último processo da ANAC para acesso a mercado e para a realização do serviço aéreo. Desta maneira, entendemos que é necessário apresentar alguns destes problemas para maior compreensão do impacto regulatório desta norma:

1. Normativos desconexos com a realidade atual e com as normas de outros países: A legislação vigente sobre este assunto foi elaborada pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) e atendia às necessidades e cenários da época, os quais já passaram por grandes mudanças desde a criação da ANAC. Dentre os principais casos que carecem de atualização destacam-se:
  - Entendimento de serviço regular no Brasil e no resto do mundo: No Brasil, serviços regulares são aqueles aprovados por HOTRAN enquanto pela ICAO, são aqueles vendidos e publicados ou vendidos e operados numa sequência identificável. Tal distinção, para voos internacionais, estabelece uma grande diferença no que é estabelecido em Acordos de Serviços Aéreos (ASA), já que voos pedidos fora do HOTRAN, mesmo vendidos diretamente pela empresa, não se configura como voos regulares;
  - Exigências de menos requisitos para empresas não regulares no acesso ao mercado: Não há na legislação vigente definição clara para os serviço aéreo regular e não regular, o que gera distorções na exigência de requisitos e na prestação do serviço aéreo no Brasil, como, por exemplo, empresas não regulares operando como regulares sem serem obrigadas a passar por todo o processo de outorga e certificação exigidos para empresas regulares;
  - Limite não estabelecido para serviços prestados como não regulares, principalmente os excepcionais, ou seja, voos que são omissos nos ASA's: Isso permite que agentes

ou determinados serviços operem de forma indiscriminada, sem a pressão para que empresas aéreas se estabeleçam no País;

- Concorrência com Ligações Aéreas Sistemáticas (LAS): Não há regra clara para definição de preferência de tipos de serviço em localidades que possuam os dois serviços. Esta Gerência entende que este papel ainda é necessário
2. Papel de secretariado da GOPE: No processo atual, a GOPE realiza um trabalho de secretariado, recebendo pareceres e intermediando negociações entre os Membros Consultivos. Tal processo é burocrático, pouco célere e caracterizado por longas negociações entre os membros consultivos até a obtenção da autorização final e se justificava à época porque o DAC determinava e controlava as rotas e tarifas. No processo atual, é frequente que as empresas solicitem autorização em desacordo com requisitos de seu conhecimento e a GOPE tenha que identificar a inconsistência e negar a cada pedido encaminhado. A GOPE, ao longo do gerenciamento deste processo, já solicitou a agregação e a exclusão de novos membros, tendo atuado muito mais no papel de entender e simplificar este processo, reduzindo a quantidade de membros consultivos, mas entende que tal papel, como estabelecido na Portaria 692, não apresenta resultados significativos.
  3. Convalidação de pareceres da GOPE: A GOPE, ao emitir a autorização nos pedidos de HOTRAN e SIAVANAC, assume o risco de convalidar as aprovações dos outros membros consultivos sobre aspectos que não são de sua competência. Tal fato também representa um aspecto burocrático, além de não estar em consonância com os princípios do processo administrativo, nem com as orientações de planejamento estratégico desta Agência e nem com a visão da própria Gerência sobre as suas atribuições.
  4. Período de Validade e “posse” do HOTRAN: A autorização de HOTRAN tem validade indeterminada, definida pelo interesse exclusivo das empresas, o que gera consequências negativas para a concorrência, além de ser prática dessincronizada com outros países. Este fato implica em que a GOPE aprova HOTRANs que, posteriormente, em virtude de mudanças nas condições originais (do aeroporto, por exemplo), não deveriam continuar vigentes. Outro aspecto é que as empresas garantem horários aprovados por muito tempo, reservando uma infraestrutura que fica disponível independentemente de haver bom uso ou não desta infraestrutura. Como a Portaria 569/CG5 define que o objeto de cassação é o HOTRAN, a GOPE fica impossibilitada de suspender um voo aprovado com reduzida regularidade, se os demais voos estiverem dentro dos requisitos estabelecidos. Nesses casos, fica por conta da empresa a iniciativa de solicitar o cancelamento dos voos. Tal fato proporciona uma visão obscura de falta de infraestrutura para mais voos e está incoerente com a visão de monitoramento proposta em outra norma por esta Gerência.
  5. Quanto às funcionalidades do Sistema HOTRAN Eletrônico: Este sistema apresenta muitas restrições e limitações que causam obstáculos desnecessários ao processo e às empresas. Este sistema usa o conceito de agregador de voos definidos por norma, dificultando os ajustes de malha que as empresas precisam realizar com frequência. Quando há a necessidade de alteração de voo, enquanto HOTRAN de alteração não for aprovado, todo o HOTRAN fica inacessível para ajustes de qualquer outro voo contido no mesmo HOTRAN. Outra dificuldade é não poder ter o mesmo voo programado com horários diferentes em frequências distintas, e que muitas vezes é a configuração que a empresa consegue para sua série de slots por conta da infraestrutura disponível. Como consequência, uma limitação

deste Sistema impede o registro exato da malha planejada pela empresa. Outro ponto é a dificuldade de registrar mais de duas alterações no voo planejadas para o futuro, pois o sistema só permite duas versões do HOTRAN aprovadas com data de vigência futura. Tais características do Sistema demonstram que o mesmo já não atende à necessidade da indústria, principalmente para as empresas que apresentam uma maior dinamicidade de planejamento de voos, tornando a própria ANAC um obstáculo burocrático para a indústria e para a maior celeridade da aplicação do princípio da liberdade de oferta.

6. Pareceres do CGNA e dos operadores aeroportuários: No processo atual, o aeroporto analisa a própria infraestrutura apenas no que se refere aos componentes pátio e terminal. O componente “pista” é avaliada pelo CGNA/DECEA. O sistema de pista de um aeroporto (pista, saídas rápidas, taxiway e acessos a pátio), apesar de ser planejado, construído e mantido pelo aeroporto, é operado pelo CGNA. Atualmente quem determina a capacidade de pista e emite parecer no sistema de HOTRAN é o CGNA. Dessa forma, o aeroporto emite parecer sobre parte de sua infraestrutura aeroportuária (pátio e terminal) e o CGNA responde por outra parte. Pode-se identificar processos de HOTRAN com mais de 100 pareceres de Membros Consultivos, resultantes de várias negociações entre eles em que em determinado momento o CGNA aprova e o aeroporto restringe e em outro momento ocorre o contrário. Essas situações consomem tempo e esforço tanto da empresa, dos aeroportos envolvidos, do CGNA e da ANAC (duplamente a cada tramitação, ao distribuir e consolidar). Além do mais, não existe procedimentos definidos sobre a publicação das capacidades aeroportuárias, assunto que foi inclusive recomendação do próprio TCU (Acórdão 2686/2011, itens 9.2.7 e 9.2.8) para a ANAC. Identifica-se uma necessidade premente de a Agência regulamentar sobre o assunto, definindo o conteúdo e a forma como os aeroportos devem dar transparência às suas capacidades e condições operacionais. Ainda sobre alocação de infraestrutura, o DECEA utiliza a regra do minuto a minuto, a qual deixa mais susceptível a ocorrência de alocações ineficientes. Como no processo atual o DECEA é o responsável pela alocação de pista, o aeroporto não consegue autonomia para otimizar a utilização de sua própria infraestrutura. Deve ser destacado que as autorizações da ANAC, em conjunto com o DECEA, é que permitem que empresas estrangeiras acessem o espaço aéreo brasileiro.
7. Pareceres das Gerências da SIA: Para cada HOTRAN tramitado é necessário verificar se os aeroportos regionais ou de menores demandas possuem os requisitos necessários para as operações elencadas e se o parecer do administrador aeroportuário está conforme a Portaria 276.

2) Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

1. Manter as normas atuais vigentes, corrigindo as restrições do sistema HOTRAN Eletrônico e SIAVANAC citadas nos itens 4 e 5. No entanto, tal solução não resolveria os demais problemas citados no item 10 deste AIR.
2. Revisar a legislação contendo conceitos novos para serviço regular e não regular, estabelecendo prazo de validade para o HOTRAN e corrigir as restrições do sistema HOTRAN Eletrônico e SIAVANAC citadas nos itens 4 e 5. A manutenção de tais Sistemas manteria a GOPE no papel de secretariado (problema 2), não atenderia às demandas da indústria em relação ao Sistemas (problema 4) e nem redefiniria o papel dos Membros Consultivos

(problema 5) perante à GOPE.

3. Revisar a legislação contendo conceitos novos para serviço regular e não regular, e redefinindo o papel dos Membros Consultivos, estabelecendo prazo de validade para o HOTRAN e implantar o sistema de registro prévio das operações, retirando a GOPE do papel de secretariado, atendendo às demandas da indústria em relação aos Sistemas. As empresas terão que realizar acordos sobre a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica necessária às operações diretamente junto aos aeroportos e DECEA e registrarão seus voos na ANAC em períodos limitados no tempo. Necessidade de sistema para tramitação de pedidos para aeroportos regionais e para atendimento das necessidades do DECEA (solicitaram 2 anos para readequação), invalidam a solução.
4. Idêntico ao item 3 com a implantação de um sistema de tramitação para atender às exigências da SIA e do CGNA/DECEA. A implantação de tais sistemas ainda mantém parcialmente a GOPE no processo de tramitação, mantendo tais sistemas sem emitir parecer ou aprovar no final, mas resolve todos os outros problemas. Esta foi a solução selecionada pela Gerência.

3) Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

A solução descrita no item 4 resolverá os problemas citados no item 1 com as respectivas ações descritas abaixo. Deve ser destacado que todas as soluções apresentadas mantêm todas as atribuições previstas no regimento e os produtos principais da Gerência, a saber: operações programadas regulares e não regulares disponibilizadas para outras áreas internas, como a ASCOM, e sociedade em geral; controle das autorizações de acesso ao espaço aéreo brasileiro, controle das frequências estabelecidas em Acordos Bilaterais, e formas de fiscalização/monitoramento dos serviços conforme requisitos estabelecidos por outras UORG's da Agência.

1. Normativos desconexos com a realidade atual e com a prática de outros países: Com a publicação da norma proposta, a autorização de serviços aéreos de adequa à dinâmica da atividade de aviação civil; os conceitos e diferenciações sobre serviços regulares e não regulares são atualizados e é definida uma quantidade de voos para que empresas não regulares estrangeiras acessem o mercado brasileiro.
2. Papel de secretariado da GOPE: O processo de registro implicará em nova distribuição de responsabilidades entre os entes envolvidos, eliminando o papel de secretariado da Agência e possibilitando que a ANAC concentre seus esforços na fiscalização da prestação dos serviços aéreos. As empresas terão a responsabilidade de fazer o registro em conformidade com todos os requisitos necessários, retirando a GOPE do papel de secretariado. Esses requisitos dizem respeito à outorga para exploração de serviços aéreos; certificações, homologações e autorizações recebidas da ANAC; infraestrutura aeroportuária e aeronáutica alocada; Acordo de Serviço Aéreo (liberdades do ar permitidas e frequências alocadas), em caso de operações de natureza internacional.
3. Convalidação de pareceres da GOPE: A GOPE, no processo de registro, deixará de convalidar autorizações emitidas por outros órgãos e que envolvem aspectos fora da competência da Agência. O processo de registro possibilitará que a ANAC concentre seus esforços na fiscalização dos serviços aéreos, monitorando a prestação de serviço adequado. Em suma, o processo de registro permitirá uma definição mais adequada de responsabilidade das partes envolvidas.

4. Período de Validade e “posse” do HOTRAN: Limitar a validade dos registros e autorizações vinculadas a períodos definidos, no caso por temporada, significará que os operadores aeroportuários terão mais autonomia na administração de sua própria infraestrutura, mitigando casos de reservas e mau uso reiterado dessa infraestrutura. Além disso, o registro com validade por temporada (verão e inverno) permitirá uma coordenação melhor do planejamento, em âmbito global, das empresas aéreas, especialmente as que operam voos internacionais.
  
5. Quanto às funcionalidades do Sistema HOTRAN Eletrônico: O formato flexível do registro permitirá que a malha registrada reflita com mais veracidade a malha efetivamente planejada pelas empresas aéreas. Um voo ter horários variáveis com a frequência da semana, não existir limite sobre a quantidade de ajustes planejados para o futuro que as empresas terão que fazer na sua malha e atualizar o registro e o fato ser um voo por registro (não mais um agregador de voos) são exemplos de benefícios proporcionados pelo novo sistema de registro.
  
6. Pareceres do CGNA e dos operadores aeroportuários: Regulamentar sobre capacidade e alocação de infraestrutura aeroportuária, além da publicidade sobre o assunto, possibilitará uma alocação mais eficiente e transparente. Os aeroportos passarão a considerar a alocação integral da infraestrutura aeroportuária, inclusive a alocação de pista (respeitando a capacidade e regra de alocação do DECEA). Com isso, evitam-se longas negociações de horário até se determinar aquele que atende ambas as partes (aeroportos e DECEA). Outro aspecto importante é o dos aeroportos fornecerem transparência na disponibilidade de sua infraestrutura, divulgando as capacidades de pátio e terminal e as condições operacionais de acordo com as certificações e homologações recebidas da ANAC. Este fato permitirá maior eficiência e isonomia na alocação da infraestrutura.
  
7. Pareceres das Gerências da SIA: a necessidade de acompanhamento de pareceres do administrador aeroportuário será mantida, por meio um novo sistema em elaboração pela SAS, sem a necessidade do papel de secretariado da GOPE e nem da convalidação de pareceres pela GOPE.

4) Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

Devido a participação de diversas UORG's da Agência e de Membros Consultivos externos, a implantação e validade da publicização da norma está vinculada a ações da própria GOPE, de outras UORG's e destes Membros Consultivos externos relacionadas na tabela abaixo:

Ator	Ações	Prazo	Acompanhamento
GOPE	Acompanhar ações de publicação de dados e de implantação de sistemas para tramitação de pedidos pelos aeroportos e pelo CGNA	7 meses	Mensal por meio de reuniões
ANAC	Acompanhar adequação de outras normas relacionadas e sistemas que tenham o HOTRAN como fonte de informação primária ou secundária (BAV, Registro da SPI, Estatística da GEAC)	7 meses	Bimestral

Empresas Aéreas, Empresas de táxi aéreo – LAS, Representantes de empresas aéreas estrangeiras	Implantar nova sistemática de alocação de voos juntos aos operadores aeroportuários e ao DECEA e de registro na ANAC	7 meses	Bimestral
Aeroportos	Implantar sistemas e procedimentos para alocação de voos e de publicação de voos	7 meses	Bimestral
DECEA	Implantar sistemas e procedimentos para alocação de voos	7 meses	Bimestral
SIA	Validar a implantação do sistema de tramitação de voos	7 meses	Bimestral

5) Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Sobre a regulação e fiscalização dos serviços aéreos, a Lei 11.182/05, no artigo 8º, incisos X e XIX, 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:*

[...]

*X – **regular e fiscalizar os serviços aéreos**, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;*

[...]

*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;*

Sobre o instituto do registro, a Lei 11.182/05, no artigo 48, §1º, preconiza que:

*Art. 48, §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 adequadas expedidas pela ANAC.*

As normas infralegais, a serem substituídas e citadas em itens, regulamentam o assunto atualmente.

6) O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Sim, afetará as seguintes áreas, cujos detalhes das contribuições constam no processo Nº 00058.030584/2015-77:

- A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA): solicitou a elaboração de sistema de tramitação de pedidos que envolvam aeroportos regionais e fez alguns comentários em

relação sobre a minuta, sendo alguns deles acatados;

- A Superintendência de Padrões Operacionais (SPO): entendeu a ideia principal da minuta proposta, entendendo como a Especificação Operativa das empresas regulares e não regulares estrangeiras devem observar esta proposição de norma. Também fez alguns comentários sobre a minuta, sendo alguns deles acatados;
- A Superintendência de Relações Internacionais (SRI): também se manifestou em relação a redação normativa e sobre os Acordos de Serviços Aéreos, entendendo o papel da GOPE e da SRI no processo de registro;
- A Gerência Geral de Ação Fiscal (GGAF): mantém o processo de entrada no país de aeronaves estrangeiras que não sejam de posse de empresas aéreas. Também se manifestou favorável ao processo, sugerindo que fosse uma separação mais específica sobre a responsabilidade de cada Gerência;
- A Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA), até mesmo por ter surgido após o início deste trabalho, foi solicitada a contribuir em 05/10/2015, principalmente no relativo a obrigações e sanções de operadores aeroportuários, na alocação de infraestrutura aeroportuária. Destaca-se destas contribuições, a da SIA, relativa a aprovação de operações aéreas em função da categorização do aeroporto, de acordo com a necessidade de intervenção da SIA. Esta contribuição gerou uma funcionalidade incluída no sistema.

7) Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input checked="" type="checkbox"/>	Outros:	DECEA					

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Sim. Foi feita apresentação ao DECEA em 01/07/2015, o qual emitiu seus comentários através do e-mail datado de 10/07/2015, também parte do processo nº 00058.030584/2015-77. O ponto crítico reside nos recursos para investimentos e no tempo de preparação do sistema SIGMA (2 anos). O assunto ainda será tratado em reunião com a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. Como alternativa, desenvolve-se funcionalidade do sistema que permite a aprovação de serviços e operações pelo DECEA. Deve ser destacado que a visão geral do novo processo de autorização de voos da Gerência focada em planejamento tático diferencia-se da visão do DECEA que tem uma visão mais operacional do assunto existindo alguns assuntos que necessitam de definição hierárquica superior, destacando-se alocação 0 e 5 minutos, processo de autorização de sobrevoos internacionais, utilização dos RPLs. A definição destes assuntos implicaria em uma implantação mais ampla de toda a visão da GOPE sobre o processo de autorização e monitoramento de serviços aéreos.

8) O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	França ( <i>Code de l'aviation civile</i> ); Inglaterra ( <i>Air Navigation Order 2009</i> ); Alemanha ( <i>Luftverkehrsgesetz - LuftVG</i> ); Espanha ( <i>Regulation (UE) 452/2014, Royal Decree 1392/2007, Reglamento (CE) nº 1008/2008</i> ); Canadá ( <i>Canada Transportation Act – CTA</i> ); Austrália ( <i>Air Navigation Act 1920 and the Air Navigation Regulations 1947</i> ); outros.
-------------------------------------	-----	--------	--

( )	NÃO
-----	-----

9) Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?			
( X )	SIM	Quais?	<p>Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica);</p> <p>IAC 1223 – Normas para Confecção e Aprovação de Horário de Transporte – HOTRAN;</p> <p>IAC 1224 – Normas para Alterações em Voos Regulares e Realização de Voos de Não Regulares;</p> <p>IAC 1226 – Procedimentos básicos de produção e expedição de HOTRAN (Horário de Transporte);</p> <p>IAC 1227 – Normas para Autorização de Voo “CHARTER” Doméstico de Passageiros;</p> <p>IAC 1401 – Normas para Autorização de Voos Internacionais Charter de Carga;</p> <p>IAC 1402 – Normas para Autorização de Voos Internacionais Charter de Passageiros;</p> <p>IAC 202-1001 – Normas para a Solicitação, Autorização e Operação de Ligações Aéreas Sistemáticas por Empresas de Táxi Aéreo;</p> <p>Portaria 569/GC5/2000 – Estabelece novos procedimentos para o Sistema de Transporte Aéreo Regular e dá outras providências;</p> <p>Portaria 692/DGAC/1999 – Aprova as Instruções para o funcionamento da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares – COMCLAR;</p> <p>Decreto 97.464/1989 – Estabelece procedimentos para a entrada no Brasil e o sobrevoos de seu território por aeronaves civis estrangeiras, que não estejam em serviço aéreo internacional regular;</p> <p>Resolução 178/2010 - Estabelece os procedimentos para comunicação de pouso ou sobrevoos e solicitação de permanência no território brasileiro por aeronave civil estrangeira realizando transporte aéreo não remunerado.</p> <p>Portaria 190/2001- Aprova as Instruções Reguladoras para autorização e funcionamento de empresas de táxi aéreo e de serviço aéreo especializado e dá outras providências (Seção III especificamente)</p>
( )	NÃO		

10) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os <b>custos</b> do ato.	
<p>Não há como contabilizar em valores financeiros os custos do ato, mas acredita-se que não implicará em custos adicionais relevantes para a ANAC, as instituições envolvidas (DECEA) e os regulados.</p> <p>Qualitativamente, destaca-se que a empresa poderá, inclusive, ter seus custos reduzidos, em função da flexibilidade da pretendida sistemática de registro de voos, que além de eliminar a cobrança de TFAC para registro de operação e dos serviços, permitirá ainda a comunicação via padrões internacionais e em formatos fornecidos pelos sistemas (<i>software</i>) de planejamento das grandes empresas, reduzindo a quantidade de pessoas que trabalham na “tradução” de tais sistemas para a linguagem do HOTRAN.</p> <p>O operador aeroportuário passará a ter obrigações principalmente de divulgar informações, que não devem implicar em custos significantes, sendo necessário o desenvolvimento de processos/sistemas que garantam um processo de alocação isonômico e auditável.</p> <p>O DECEA deverá especificar os requisitos para a solução de sistema da ANAC até o desenvolvimento de solução própria para adequação ao processo de registro.</p>	

A Agência também deverá se beneficiar da nova sistemática, liberando recursos hoje gastos na aprovação das operações. O risco maior está alocada em mudanças em outras Gerências e instituições externas que devem adotar tais modificações propostas neste normativo observando os prazos e os requisitos estabelecidos neste normativo.

11) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Acredita-se que a nova sistemática gere ganhos de eficiência significativos para todo o Sistema de Aviação Civil. Sob uma visão regulatória externa, a minuta está alinhada com a simplificação dos processos, com a redução de rotinas burocráticas, com a redução de assimetria e de informação. Internamente, tal norma está alinhada com a visão do processo de vigilância continuada e com a visão do processo de fiscalização estabelecida recentemente em projeto prioritário da Agência, além de estar alinhada com a revisão da norma do Boletim de Alteração de Voos (BAV) e com elaboração da norma de monitoramento. Os resultados da implantação da minuta proposta propiciarão ganhos de recursos significativos na fiscalização do cumprimento das operações, o que verdadeiramente agrega valor e está totalmente alinhado as atribuições da GOPE. Será ampliado o leque de operações observadas e acredita-se no aumento da confiabilidade das informações.

Haverá um aumento considerável na flexibilização do registro de operações, em benefício também dos operadores aéreos, nacionais e estrangeiros, os quais passarão a registrar suas operações de uma forma muito mais dinâmica, seguindo padrões internacionais. A disponibilização das condições da infraestrutura aeroportuária também terá impacto bastante favorável em seu planejamento.

A publicação da capacidade pelos aeroportos constitui ainda uma ação de transparência, indo de encontro ao recomendado pelo TCU. Há de se destacar também, que apesar do aumento de flexibilidade no registro de operações, o normativo estabelece sanções que visam coibir práticas consideradas maléficas para o Sistema de Aviação Civil.

Os operadores aeroportuários terão maior autonomia para decidir sobre sua infraestrutura, além de poder exercer maior controle sobre sua operação e sobre o uso de sua infraestrutura, com participação, inclusive, na avaliação das operações aéreas. A nova resolução, acredita-se, deverá favorecer ainda a implantação de Acordos de Nível de Performance (SLA) entre os regulados. A minuta de resolução prevê obrigações para os aeroportos nessa alocação

Os usuários e a imprensa em geral ganharão uma maior confiabilidade de informações, pela própria auto vigilância do Sistema de Aviação Civil, além de colher os resultados de uma maior capacidade da Agência em fiscalizar as operações aéreas, objetivando a busca pela qualidade dos serviços prestados.

12) Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	<ol style="list-style-type: none"> <li>O processo será mais eficiente, célere, sem as limitações do sistema atual;</li> <li>Processo auxiliará na coordenação do planejamento das empresas em âmbito</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Maior responsabilidade de fazer o registro em conformidade com todos os requisitos necessários, sob o risco de terem o registro suspenso ou cancelado de</li> </ol>

	<p>mundial, por estar alinhado a práticas internacionais;</p> <p>3. Possibilidade das empresas solicitarem autorizações de seus voos em bloco à ANAC, aos aeroportos e ao DECEA. Atualmente as solicitações são feitas voo a voo;</p> <p>4. Maior transparência nas informações sobre a capacidade disponível e ocupada dos aeroportos.</p>	<p>ofício, além das sanções pecuniárias previstas na norma;</p> <p>2. As empresas deverão utilizar processos descentralizados (em sistemas distintos) para obter a autorização final antes de realizar as operações. Existirão o processo de autorização de acesso a mercado (para o caso de operações internacionais realizadas por empresas estrangeiras); o processo de negociação de infraestrutura com os aeroportos e DECEA e o processo de registro na ANAC. Atualmente todas essas etapas são realizadas pedido a pedido através dos sistemas de HOTRAN Eletrônico e SIAVANAC.</p>
<p>Empresas de transporte aéreo não regular</p>	<p>1. O processo será mais eficiente, célere, sem as limitações do sistema atual e alinhado a práticas internacionais;</p> <p>2. Maior transparência nas informações sobre a capacidade disponível e ocupada dos aeroportos.</p>	<p>1. Maior responsabilidade de fazer o registro em conformidade com todos os requisitos necessários, sob o risco de terem o registro suspenso ou cancelado de ofício, além das sanções pecuniárias previstas na norma.</p> <p>2. As empresas deverão utilizar processos descentralizados (em sistemas distintos) para obter a autorização final antes de realizar as operações. Existirão o processo de autorização de acesso a mercado (para o caso de operações internacionais realizadas por empresas estrangeiras); o processo de negociação de infraestrutura com os aeroportos e DECEA e o processo de registro na</p>

		<p>ANAC. Atualmente todas essas etapas são realizadas pedido a pedido através dos sistemas de HOTRAN Eletrônico e SIAVANAC.</p> <p>3. Possível discriminação dos aeroportos em alocar voos para empresas domésticas ou estrangeiras de pequeno porte.</p>
Empresas de serviços aéreos especializados	Nenhum	Nenhum
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Nenhum	Nenhum
Operadores de Aeródromos	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Maior autonomia na administração de sua própria infraestrutura com relação às reservas e mau uso reiterado, o que implica em maior eficiência alocativa;</li> <li>2. Processo mais eficiente quanto às negociações de infraestrutura com as empresas de transporte aéreo;</li> <li>3. Autonomia de fazer alocação integral da infraestrutura aeroportuária, inclusive a de pista, desde que respeite a capacidade e regra de alocação determinados pelo DECEA.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Risco devido a maior responsabilidade na alocação dos voos respeitando a capacidade e condições operacionais declaradas, sendo definido como medida paliativa atribuir à GOPE um papel maior na fiscalização, tanto da legalidade e isonomia dos processos de alocação de voos como no monitoramento da retirada de voos alocados.</li> <li>2. Processos de acordo de infraestrutura e de registro serão descentralizados em sistemas próprios. Aeroportos terão que dispor ou utilizar sistema próprio para negociação de infraestrutura com as empresas aéreas, à parte do sistema de registro;</li> <li>3. Maior comprometimento na publicação/declaração das capacidades e condições operacionais dos aeroportos;</li> </ol>
Fabricantes de Aeronaves	Nenhum	Nenhum
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Nenhum	Nenhum

Proprietários de aeronaves	Nenhum	Nenhum
Empresas de manutenção aeronáutica	Nenhum	Nenhum
Mecânicos	Nenhum	Nenhum
Escolas e Centros de Treinamento	Nenhum	Nenhum
Tripulantes	Nenhum	Nenhum
Passageiros	Disponibilidade de informações sobre a validação de seus voos pela ANAC.	Nenhum
Comunidades	Nenhum	Nenhum
Meio ambiente	Nenhum	Nenhum
Outros (identificar)	-	-

13) Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Com a liberação de recursos humanos hoje comprometidos com o processo de autorização de voos, serão realizadas fiscalizações frequentes nos registros efetivados, cruzando-se informações oriundas de diferentes regulados. Isto permitirá a verificação do cumprimento do disposto na resolução. Além disso, a nova sistemática tem como um de seus pilares uma espécie de auto vigilância do mercado, exigindo-se o encaminhamento de informações ao regulador, sob o cumprimento de princípios vitais como isonomia, transparência e não-discriminação.

\_\_\_\_\_  
Servidor Responsável pelo preenchimento

\_\_\_\_\_  
Gerente Técnico Responsável

\_\_\_\_\_  
Gerente Responsável

\_\_\_\_\_  
Superintendente