

RESOLUÇÃO Nº 487, DE 22 DE AGOSTO DE 2018.

Altera as Resoluções nºs 338, de 22 de julho de 2014, 472, de 6 de junho de 2018, e 25, de 25 de abril de 2008.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos XIX e XX, da mencionada Lei e 289 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e considerando o que consta do processo nº 00058.519988/2017-77, deliberado e aprovado na 21ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 21 de agosto de 2018,

RESOLVE:

Art. 1º A Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014, que regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados (*slots*) e dispõe sobre os aeroportos de interesse, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

.....

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* provenientes do histórico de *slots* e suas alterações;

.....

VII - Conferência Internacional de *slots* (SC): fórum internacional organizado pelas empresas de transporte aéreo com o objetivo de promover o encontro entre essas empresas, coordenadores e facilitadores de aeroportos, visando otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária, que ocorre duas vezes ao ano, para as temporadas de verão e inverno, nas datas e locais previstos no calendário de atividades;

.....

IX - Conferência Nacional de *slots* (SCB): fórum complementar à Conferência Internacional de *slots* realizado no Brasil e organizado pela ANAC com o objetivo de promover o encontro com as empresas de transporte aéreo, visando otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária dos aeroportos coordenados e dos aeroportos de interesse, que ocorre duas vezes ao ano, para as temporadas de verão e inverno, nas datas e locais previstos no calendário de atividades;

.....

XI - declaração de capacidade: documento emitido pelo operador do aeroporto e, no que couber, em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo, informando à ANAC a capacidade aeroportuária para cada temporada;

.....

XIII - empresa aérea entrante: empresa de transporte aéreo cuja quantidade de *slots* alocados por dia, após processamento de uma série de *slots* solicitada num aeroporto coordenado, somadas as quantidades de *slots* das empresas do mesmo grupo econômico, fique igual ou menor que 5 (cinco) *slots*;

XIV - grupo econômico: compõem o grupo econômico a empresa de transporte aéreo, suas controladoras, controladas e coligadas, bem como as controladas e coligadas das controladoras e das controladas das empresas de transporte aéreo;

XV - histórico de *slots*: série de *slots* de uma empresa de transporte aéreo alocada na base de referência da temporada equivalente anterior que terá prioridade na alocação inicial (SAL) da próxima temporada equivalente;

.....
XVI-A - mau uso do *slot*: utilização inadequada da infraestrutura aeroportuária de um aeroporto coordenado por operação aérea realizada sem a prévia alocação do *slot*, por operação aérea realizada em desacordo com as características do *slot* alocado, ou ainda por manter *slot* alocado que não pretende operar;

.....
XVIII-A - publicação de dados sobre operações aéreas (PDO): informações sobre todas as operações aéreas realizadas e canceladas em um aeroporto coordenado disponibilizadas pelo operador do aeroporto, sendo que, para fins de monitoramento do uso dos *slots* alocados, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente;

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, no mesmo horário;

.....
XXIII - validação da lista de histórico de *slots* (AHD): fase de validação da lista de histórico de *slots* após a avaliação de eventuais pedidos de reconsideração formulados pelas empresas de transporte aéreo.

.....
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 aeroportuária declarada, devendo ainda:

.....
IV - monitorar o uso dos *slots* alocados nos aeroportos coordenados; e

V - dar publicidade às atividades de coordenação e alocação de *slots*.

.....
Art. 6º

I - as limitações de capacidade aeroportuária 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 - for identificado comportamento por parte de empresas de transporte aéreo, operadores aéreos ou operador do aeroporto, ou ainda aplicada medida por parte do responsável pelo controle do espaço aéreo, que estejam restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a otimização da utilização da infraestrutura aeroportuária;

.....
Art. 7º

I - das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;

.....
Art. 8º

.....
VII - meta de regularidade para avaliação da eficiência na utilização das séries de *slots* no aeroporto;

VII-A - desvio tolerado em relação ao horário do *slot* alocado para avaliação da pontualidade de chegadas e partidas no aeroporto; e

.....
§ 3º Os parâmetros para a meta de regularidade e para o desvio tolerado, mencionados nos incisos VII e VII-A do caput, deverão ser fixados em valores não inferiores a 80% (oitenta por cento) e a 15 (quinze) minutos, respectivamente.

.....
Art. 9º O operador do aeroporto é responsável pela declaração da capacidade aeroportuária do aeroporto coordenado relativamente aos componentes pista, pátio e terminal, conforme regulamentação específica, devendo observar os prazos estabelecidos no calendário de atividades.

§ 1º A capacidade operacional de pista e as respectivas regras de alocação devem ser estabelecidas em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo.

§ 2º Na elaboração da declaração de capacidade do aeroporto coordenado, o operador do aeroporto poderá levar em consideração as sugestões e acordos realizados com todos os setores envolvidos na dinâmica do aeroporto, buscando melhorar a sua eficiência operacional.

.....
Art. 11.

.....
II -

.....
b) validação da lista de histórico de *slots* (AHD);

.....
Art. 13. A primeira etapa de coordenação tem por objetivo definir a base de referência (BDR) que será utilizada para o monitoramento do uso dos *slots* alocados no aeroporto coordenado, visando à identificação dos históricos de *slots* que serão utilizados na próxima temporada equivalente.

.....
Art. 15. Somente podem solicitar séries de *slots* as empresas exploradoras das modalidades de serviço especificadas no inciso V do art. 8º desta Resolução.

.....
Subseção II

Validação da Lista de Histórico de Slots (AHD)

.....
Art. 18. Decorrido o prazo mencionado no art. 17 desta Resolução, proceder-se-á à validação da lista de histórico de *slots* (AHD), cuja divulgação se dará até a data estabelecida no calendário de atividades.

.....
Art. 19. Após a etapa de validação da lista de histórico de *slots* (AHD) se dará a submissão inicial (ISD), em que as empresas de transporte aéreo devem proceder à solicitação de todas as séries de *slots* que pretendam operar na temporada.

Parágrafo único. 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 Conferência Internacional de *slots* (SC), segundo análise da capacidade aeroportuária disponível.

.....
Art. 22.

.....
§ 3º Durante a alocação de novas solicitações de *slots* (banco de *slots*), caso o número de solicitações de séries de *slots* exceda a quantidade total de *slots* disponíveis no banco de *slots*, a alocação de *slots* será igualitária entre todas as empresas de transporte aéreo solicitantes.

.....
Art. 24. Realizada a alocação inicial (SAL), é facultado às empresas de transporte aéreo interessadas participar da Conferência Internacional de *slots* (SC), na qual é oportunizada a realização de ajustes nos *slots* alocados em aeroportos coordenados e horários de voos em aeroportos de interesse.

.....
Art. 28.

§ 1º Nessa etapa serão admitidos novos pedidos ou alterações de *slots*, incluindo séries de *slots*.

§ 2º É possibilitada, mediante solicitação da empresa de transporte aéreo, a alteração na base de referência (BDR) constituída na primeira etapa de coordenação, desde que respeitada a capacidade aeroportuária.

.....
Art. 29. A terceira etapa de coordenação envolve o monitoramento do uso dos *slots* alocados, e corresponde ao período compreendido entre o primeiro e o último dia de operações na temporada.

.....
Art. 30. Poderão solicitar *slots* em aeroportos coordenados as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos, nos termos da declaração de aeroporto coordenado.

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 vedada a sua comercialização ou cessão, gratuita ou onerosa.

§ 1º É permitida a cessão gratuita de *slots* entre as empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico, desde que respeitada a capacidade aeroportuária.

§ 2º A cessão de *slots* entre empresas de transporte aéreo que não se comprovarem do mesmo grupo econômico será invalidada e todos os *slots* envolvidos na cessão retornarão ao banco de *slots*.

§ 3º As empresas de transporte aéreo deverão dar ciência à ANAC quando compuserem um grupo econômico até a data limite para submissão inicial (*ISD*) para garantir seus efeitos na temporada.

Art. 32. 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 aeroportuária declarada para o aeroporto.

§ 1º A troca de *slots* entre diferentes empresas de transporte aéreo poderá ser anulada caso uma delas deixe de operar o *slot* depois de efetuada a troca, excetuando-se a troca realizada entre empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico.

§ 2º

I - se a operação da série de *slots* tiver obtido histórico de *slots* por 2 (duas) temporadas equivalentes;

II - se ambas as empresas de transporte aéreo forem consideradas empresas aéreas entrantes na alocação da série de *slots*; e

.....
Art. 33

.....
V - não remuneradas, em benefício exclusivo da empresa de transporte aéreo, quando previamente acordadas com o responsável pelo controle do espaço aéreo e com o operador do aeroporto.

Parágrafo único. Para o fim previsto no inciso V do caput, não se enquadram as operações aéreas que, em etapa de voo imediatamente anterior ou posterior, realizem de forma programada serviço de transporte aéreo.

.....
Art. 35. Em caso de redução de capacidade aeroportuária em aeroporto coordenado que impossibilite a alocação de todos os históricos de *slots* solicitados, serão aplicadas as regras de prioridade de acordo com esta Resolução e seu procedimento será estabelecido em Portaria específica da Superintendência competente, segundo critérios objetivos e fundamentados.

§ 1º A Portaria mencionada no caput deverá ser publicada até a data limite da divulgação da declaração de capacidade do aeroporto para a temporada.

§ 2º Na ocorrência de eventos mencionados no art. 6º, incisos III e IV, desta Resolução, poderão ser aplicados, a qualquer momento, os procedimentos de redução de capacidade aeroportuária no aeroporto, conforme regras estabelecidas na Portaria mencionada no caput.

.....
CAPÍTULO VI

DO MONITORAMENTO DO USO DOS *SLOTS* ALOCADOS

Art. 38. O monitoramento do uso dos *slots* alocados em cada temporada será realizado para fins de determinação do histórico de *slots* e de apuração do mau uso do *slot*, utilizando-se:

- I - a base de referência (BDR);
- II - a base de *slots* vigentes;
- III - as publicações de dados sobre operações aéreas (PDO); e
- IV - os parâmetros de coordenação da declaração de aeroporto coordenado.

.....
§ 3º O monitoramento do uso dos *slots* alocados será feito para cada aeroporto coordenado.

§ 4º Para fins de apuração do mau uso do *slot* serão considerados os *slots* alocados na base de *slots* vigentes.

Art. 38-A. O monitoramento do uso dos *slots* alocados em cada temporada avaliará ocorrências que envolvam:

- I - operações aéreas realizadas sem prévia alocação do *slot*;
- II - operações aéreas realizadas em desacordo com as características do *slot* alocado na base de *slots* vigentes;
- III - operações aéreas canceladas e *slots* cancelados.

§ 1º Para os fins previstos no inciso II do caput, serão consideradas as operações aéreas realizadas com categoria de equipamento diferente ou com desvio em relação ao horário do *slot* alocado.

§ 2º Caso seja necessário, para colaborar com esclarecimento de fatos relacionados a essas ocorrências, poderão ser utilizadas subsidiariamente informações

disponibilizadas em outras bases de dados da ANAC, de outro operador de aeroporto, do responsável pelo controle do espaço aéreo, de outros órgãos ou entidades públicas, ou ainda de outras bases de dados.

Art. 38-B. As ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo não serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade, desde que informadas conforme os procedimentos da portaria específica estabelecida pelo § 2º do art. 3º desta Resolução.

§ 1º Consideram-se fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, as ocorrências causadas por condições climáticas adversas, por ação ou omissão do operador do aeroporto, por medida estabelecida pelo responsável pelo controle do espaço aéreo, ou por anormalidade na atividade de outros órgãos ou entidades públicas, desde que diretamente relacionadas com a prestação do serviço de transporte aéreo.

§ 2º Não se consideram fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, as ocorrências causadas por ação ou omissão de seus empregados ou de seus prestadores de serviço, por indisponibilidade de tripulação, de aeronave, de equipamentos, de sistemas, ou outros elementos intrínsecos à prestação do serviço de transporte aéreo.

Art. 38-C. A apuração do mau uso do *slot* será realizada em qualquer tipo de ocorrência, incluídas as decorrentes de situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, de forma a auxiliar na determinação do que poderá ser considerado como intencionalidade.

Art. 39. O índice de regularidade da série de *slots* (IRs) é calculado por meio da divisão do número de *slots* utilizados pelo número de *slots* alocados na base de referência (BDR) daquela série de *slots*, descontados os *slots* devolvidos até a data limite para devolução de *slots* (SRD).

$$\text{IRs} = \frac{\text{Número de Slots Utilizados}}{\text{Número de Slots Alocados na BDR}} \quad (\%)$$

§ 1º O índice de regularidade será calculado para cada série de *slots* para fins de determinação do histórico de *slots*.

§ 2º Operações aéreas realizadas com desvio maior que 24 (vinte e quatro) horas do horário alocado na base de *slots* vigentes poderão ser penalizadas no cálculo do índice de regularidade, observado o disposto no art. 38-B desta Resolução.

.....
Art. 41. O índice de eficiência operacional total (EOsT) é a média dos índices de regularidade das séries de *slots* (IRs), calculado por meio da divisão do somatório dos IRs pelo número de séries de *slots* alocadas na base de referência (BDR).

$$\text{EOsT} = \frac{\sum \text{IRs}}{\text{Número de Série de Slots}} \quad (\%)$$

Parágrafo único. O ranking das empresas de transporte aéreo será obtido pela ordem decrescente de EOsT para cada temporada e será utilizado como fator de desempate na alocação de *slots* para a próxima temporada equivalente, conforme art. 23 desta Resolução.

.....
Art. 43.

.....
II - caso se verifique mau uso intencional dos *slots* alocados;
III - perda da outorga para a exploração de serviços aéreos; ou

.....

§ 2º Para o fim previsto no inciso II do caput, caracteriza-se o mau uso intencional do *slot* quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela ANAC.

§ 3º Para o fim previsto no inciso III do caput, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem.

Art. 44. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo pode perder os *slots* ou as séries de *slots* durante a terceira etapa de coordenação na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:

.....
II - perda ou suspensão da outorga para a exploração de serviços aéreos;

.....
IV - caso não sejam sanadas as pendências informadas durante o processo de alocação de *slots* até a data de operação do *slot* ou de início da série de *slots*; ou

.....
CAPÍTULO VI-A
DA PUBLICAÇÃO DOS DADOS SOBRE OPERAÇÕES AÉREAS EM AEROPORTOS COORDENADOS

Art. 44-A. O operador do aeroporto é responsável pela publicação de dados sobre operações aéreas (PDO), devendo observar os procedimentos e prazos estabelecidos na portaria específica estabelecida pelo § 2º do art. 3º desta Resolução.

Parágrafo único. Na consolidação dos dados de operações aéreas realizadas e canceladas, o operador do aeroporto utilizará informações tempestivamente fornecidas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos, buscando a conciliação de dados e a melhoria na qualidade da informação.

CAPÍTULO VII
DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Art. 45. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente manter *slot* alocado na base de *slots* vigentes que não pretende operar.

.....
Art. 46. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea em desacordo com as características do *slot* alocado na base de *slots* vigentes.

§ 1º Para os fins previstos no caput, será considerada a operação aérea realizada com categoria de equipamento diferente ou com desvio em relação ao horário do *slot* alocado.

.....
Art. 47. Configura-se como infração a esta norma a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea sem prévia alocação do *slot* na base de *slots* vigentes.

.....
Art. 47-A. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto coordenado, o descumprimento das suas obrigações elencadas neste Título.

Art. 48. As providências administrativas para as infrações descritas neste Capítulo serão aplicadas conforme as regras estabelecidas pela ANAC para o exercício das suas atividades de fiscalização.

§ 1º Para o fim do disposto no caput, aplica-se multa como providência administrativa sancionatória, quantificada em reais (R\$) com respectivo atenuante e agravante, nos termos do Anexo desta Resolução.

§ 2º No caso de infrações cometidas por empresa de transporte aéreo, aplicam-se as providências administrativas previstas na regulamentação vigente, independentemente da não obtenção do histórico de *slots* decorrente do monitoramento.

.....
Art. 53.

I - das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;

.....
Parágrafo único. Caberá à ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto como aeroporto de interesse.

Art. 54.

.....
II - proceder a alocação respeitando as etapas previstas no art. 11, inciso II, desta Resolução, facultada a participação nas etapas previstas nas alíneas “a”, “b”, “e”, “g” e “h”;

III - receber a programação das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos que nele operem ou pretendam operar;

.....
VI - disponibilizar à ANAC as bases de horários de voos alocados de uma dada temporada, respeitada a capacidade aeroportuária declarada; e

.....
§ 1º Durante a etapa de alocação inicial os operadores de aeroportos de interesse devem alocar prioritariamente infraestrutura aeroportuária para os voos solicitados pelas empresas de transporte aéreo que constavam na base de horários de voos alocados da temporada equivalente anterior, observando o disposto no § 4º deste artigo.

§ 2º No caso da primeira alocação, deverá ser considerada como referência os voos regulares registrados na ANAC para o respectivo aeroporto.

§ 3º No caso da necessidade de priorização de solicitações de infraestrutura aeroportuária que sejam diferentes da base de horários de voos alocados da temporada equivalente anterior, é facultado ao operador do aeroporto de interesse o estabelecimento de critérios para esse fim, desde que os mesmos sejam:

.....
§ 4º As empresas de transporte aéreo que intencionalmente operarem em desacordo com os horários de voos alocados no aeroporto de interesse poderão receber uma menor prioridade na etapa de alocação inicial da temporada subsequente, desde que previamente informadas.

.....
Art. 56. Caso ocorra indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária alocada pelo operador do aeroporto de interesse deverá ser respeitada a antiguidade do uso da infraestrutura, quando aplicável.

Art. 57. As empresas de transporte aéreo ou os operadores aéreos que operem ou pretendam operar em um aeroporto de interesse deverão submeter suas programações conforme disposto na portaria de que trata o art. 55 desta Resolução.

Art. 58. O descumprimento do disposto neste Título, seja por parte do operador do aeroporto ou por parte das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos,

pode ensejar a declaração do aeroporto como coordenado pela ANAC, nos termos do Capítulo III do Título I desta Resolução.

Art. 59. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto de interesse, o descumprimento das suas obrigações elencadas neste Título.

Art. 59-A. As providências administrativas para as infrações descritas neste Capítulo serão aplicadas conforme as regras estabelecidas pela ANAC para o exercício das suas atividades de fiscalização.

Parágrafo único. Para o fim do disposto no caput, aplica-se multa como providência administrativa sancionatória, quantificada em reais (R\$) com respectivo atenuante e agravante, nos termos do Anexo desta Resolução.

.....
Art. 60. Os *slots* alocados não constituem a plena autorização de voo, devendo as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos observarem os demais regulamentos da ANAC ou de outros órgãos, inclusive os que se referirem à prestação de serviços aéreos.

.....
ANEXO À RESOLUÇÃO Nº 338, DE 22 DE JULHO DE 2014.
TABELA DE INFRAÇÕES
(VALOR DAS MULTAS PESSOA FÍSICA, EXPRESSO EM REAL)

COD	I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO OPERADOR AÉREO Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados - <i>slots</i>	Atenuado	Normal	Agravado
DOS	a) O operador aéreo intencionalmente manter <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes que não pretende operar.	7.000	14.000	21.000
ODS	b) O operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea em desacordo com as características do <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	31.500	42.000
NOS	c) O operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	42.000	63.000

TABELAS DE INFRAÇÕES
(VALOR DAS MULTAS PESSOA JURÍDICA, EXPRESSO EM REAL)

COD	II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados - <i>slots</i>	Atenuado	Normal	Agravado
DOS	a) A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente manter <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes que não pretende operar.	12.000	21.000	30.000
ODS	b) A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea em desacordo com as características do <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	24.000	42.000	60.000

NOS	c) A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo intencionalmente realizar operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	36.000	63.000	90.000
-----	--	--------	--------	--------

COD	III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO AEROPORTO Aeroporto Coordenado ou Aeroporto de Interesse	Atenuado	Normal	Agravado
OCD	a) O operador do aeroporto coordenado descumprir as suas obrigações elencadas no Título I desta Resolução.	30.000	52.500	75.000
OIN	b) O operador do aeroporto de interesse descumprir as suas obrigações elencadas no Título II desta Resolução.	30.000	52.500	75.000

”(NR)

Art. 2º Ficam revogados:

I - na Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014:

a) o inciso XVIII do art. 2º;

b) o inciso III do § 4º do art. 8º;

c) o art. 36;

d) o § 1º do art. 38;

e) o art. 40;

f) o art. 42; e

g) o § 1º do art. 45;

II - na Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008:

a) a Tabela IV - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO OPERADOR AÉREO - Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados - *slots* do Anexo I;

b) a Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO - Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados - *slots* do Anexo II; e

c) a Tabela VII - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO AEROPORTO - Aeroportos de Interesse do Anexo III.

III - na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018:

a) a Tabela IV - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO OPERADOR AÉREO - Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados - *slots* do Anexo I;

b) a Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO - Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados - *slots* do Anexo II; e

c) a Tabela VII - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO AEROPORTO - Aeroportos de Interesse do Anexo III.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor no dia 28 de outubro de 2018, data de início das operações da temporada de Inverno 2018 (W18).

JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ

Diretor-Presidente