

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
Conselho Consultivo da Agência Nacional de Aviação Civil
Comitê Técnico Temporário – Regulação do Transporte Aéreo Regional

2ª Reunião do Comitê Técnico Temporário de Regulação do Transporte Aéreo Regional

Data: 04 de outubro de 2007

Horário: 10:00h

Local: ANAC/SEP – Av. Almirante Silvio de Noronha, 373 – Castelo/RJ

Participantes:

Apostole Lazaro Chryssafidis -ABETAR;

Antonio Carlos Potovar - BNDES;

Reinaldo Herrmann - NHT LINHAS AÉREAS;

Deílson Cunha Matoso - TOTAL LINHAS AÉREAS;

Carlos Alberto Bourguignon - PANTANAL LINHAS AÉREAS;

Sérgio Kuczynski - TRIP LINHAS AÉREAS;

Alex Castaldi Romera - SEP/ANAC;

Cel Hamilton Antônio Machado - SEP/ANAC;

Pérola Burman - SEP/ANAC;

Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues - SSA/ANAC;

Laíne Meira - SSA/ANAC;

Carlos Fonseca - Gabinete/Diretoria/ANAC;

Sidney Aberle - TRIP LINHAS AÉREAS;

David da Costa Faria Neto - TEAM; e

Laura Perdigão - Assessoria de Relações com Usuário - ARUS/ANAC.

Pauta:

Discussão da minuta de Portaria que estabelece novos procedimentos de concessão e manutenção de linhas aéreas no Sistema de Transporte Aéreo Regular, define a prestação de serviço de transporte aéreo adequado aos usuários e dá outras providências.

A reunião foi presidida pelo Superintendente de Estudos, Pesquisas e Capacitação para a Aviação Civil – SEP, Dr. Alex Castaldi Romera, tendo como Coordenador o Sr. Apóstole Lazaro Chryssafidis, Coordenador Técnico o Cel Hamilton Machado e como Co-Coordenadora Técnica a Sra. Clarice Bertoni.

Foi aprovada, pelos presentes, a ata da reunião realizada no dia 26 de setembro de 2007.

Foram discutidos os artigos da Portaria em referência, quanto à organização de sua estrutura e teor, tendo sido sugerida a alteração de alguns itens para maior clareza e compreensão do texto, sendo:

“Art. 1º Toda concessionária de serviço aéreo regular, conforme estabelecido na legislação, nas normas pertinentes e no respectivo contrato de concessão, se obriga ao pleno atendimento ao usuário e à prestação de serviço adequado.

Parágrafo único. O usuário tem o direito a receber, da concessionária, informações claras e precisas para defesa de seus interesses individuais e coletivos, além de obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha.”

Considerações:

Foi sugerida, pela TRIP Linhas Aéreas, a mudança de “pleno atendimento ao usuário e à prestação de serviço adequado” por “atendimento e à prestação de serviços adequados ao usuário”.

O parágrafo único ficou com a seguinte redação: A concessionária tem o dever de prestar informações claras e precisas para defesa dos interesses individuais e coletivos dos usuários, os quais têm o direito de obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha.

“Art. 2º O Sistema de Transporte Aéreo Regular Doméstico é constituído por um conjunto de linhas aéreas regulares destinadas ao transporte de passageiros, de carga e de mala postal, de exploração exclusiva das empresas brasileiras certificadas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC como empresas de transporte aéreo regular.

Parágrafo único. O conjunto de linhas aéreas domésticas exploradas por uma empresa brasileira de transporte aéreo regular constitui seu Plano Básico de Serviços.”

Considerações:

Foi sugerida, pela TRIP Linhas Aéreas, a mudança de “das empresas brasileiras ...” por “por empresas brasileiras...”

“Art. 3º As linhas aéreas domésticas são aquelas que têm pontos de partida, intermediários e de destino situados dentro do território nacional.”

Sem considerações.

“Art. 4º As linhas aéreas domésticas são classificadas em:

I - linha aérea doméstica nacional;

II - linha aérea doméstica regional;

III - linha aérea doméstica pioneira;

IV - linha aérea doméstica especial.

§ 1º A linha aérea doméstica nacional é aquela que liga cidades com tráfego aéreo de alta densidade.

§ 2º A linha aérea doméstica regional é aquela que liga cidades com tráfego aéreo de baixa e media densidade e que efetua a ligação entre estas e as cidades com tráfego aéreo de alta densidade.

§ 3º A linha aérea doméstica pioneira é aquela que inicia a prestação de serviço aéreo regular entre um par de cidades.

§ 4º A linha aérea doméstica especial é aquela que atende, em pelo menos um pouso ou decolagem, aeroportos coordenados.

§ 5º A diretoria colegiada da ANAC estabelecerá, mediante resolução, após consulta pública, a definição de baixa, média e alta densidade.

§ 6º As linhas aéreas domésticas regionais e pioneiras poderão ser suplementadas.”

Considerações:

Adotar a seguinte redação para o § 1º: “A linha aérea doméstica nacional é aquela que liga pares de cidades com tráfego aéreo de alta densidade. Considera-se, ainda, como linha aérea doméstica nacional a ligação entre capitais.”

Adotar a seguinte redação para o § 2º: “A linha aérea doméstica regional é aquela que liga pares de cidades com tráfego aéreo de baixa e média densidade.”

Adotar a seguinte redação para o § 3º, por sugestão da TRIP: “Linha aérea doméstica pioneira é aquela que inicia ou restabelece a prestação de serviço aéreo regular entre um ou mais pares de cidades.”

Os parágrafos 4º, 5º e 6º do art. 4º não sofreram nenhuma alteração.

“Art. 5º A concessão, manutenção ou alteração da exploração de quaisquer linhas aéreas domésticas por empresas brasileiras de transporte aéreo regular é assegurada mediante o registro na ANAC, considerado o interesse público, a segurança de vôo, as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo, a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”

Sem Considerações.

“Art. 6º O registro na ANAC será caracterizado pela obtenção do - Horário de Transporte - HOTRAN, documento aprovado e emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, que registra os vôos comerciais regulares de transporte de passageiros e/ou carga, com os respectivos horários, freqüências, equipamento aéreo e capacidade de transporte, para exploração de linhas aéreas domésticas.”

Considerações:

Substituir “equipamento aéreo” por “modelo de aeronave”.

“Art. 7º A análise do HOTRAN será realizada pela Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares - COMCLAR, no prazo máximo de trinta dias, e submetida à Diretoria colegiada da ANAC.

Parágrafo único. A COMCLAR será composta por órgãos técnicos envolvidos na operação das referidas linhas e terá o seu funcionamento regulamentado através de instrução específica.”

Sem Considerações.

“Art. 8º Serviço de transporte aéreo adequado é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, pontualidade, eficiência operacional, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, conforme as seguintes condições:

I – a Segurança será aferida pela outorga do instrumento de concessão para exploração do transporte aéreo público regular, pela emissão do Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo – CHETA;

II – a Atualidade será aferida anualmente pelo Índice de Atualidade que corresponde à modernidade das técnicas, da manutenção dos equipamentos, da conservação das instalações, e da melhoria do serviço, avaliado regularmente pelas auditorias anuais de segurança operacional da Agência e/ou por organismo independente certificado pela ANAC;

III – a Regularidade será aferida mediante apuração mensal do Índice de Regularidade que corresponde à proporção do total de etapas de vôo previstas em HOTRAN, efetivamente realizadas;

IV – a Continuidade dos serviços aéreos será aferida mediante apuração mensal do Índice de Continuidade, equivalente à regularidade parcial, que corresponde à proporção por etapa de vôo prevista em HOTRAN, que atende a uma determinada localidade, efetivamente realizada;

V – a Pontualidade será aferida mediante apuração mensal do Índice de Pontualidade que corresponde à proporção das etapas de vôo que foram operadas de acordo com os horários previstos nos respectivos documentos de HOTRAN, dentre o total de etapas de vôo efetivamente realizadas;

VI – a Eficiência Operacional será aferida mediante apuração mensal do Índice de Eficiência Operacional que corresponde à combinação dos índices de Regularidade e de Pontualidade, representando a probabilidade do passageiro ter seu vôo realizado como previsto, e dentro do horário esperado;

VII – a Generalidade será aferida semestralmente pelo Índice de Generalidade que corresponde à acessibilidade do transporte aéreo medido pela proporção entre o número de cidades atendidas regularmente, com no mínimo três freqüências semanais, considerada a frota da empresa, e assento/km transportado;

VIII - a Cortesia na prestação de serviços será aferida pelo Índice de Cortesia de Prestação de Serviços que corresponde à proporção do número de reclamações de usuários junto à ANAC e Órgãos de Proteção ao Consumidor (PROCON) não atendidas, e o numero total de reclamações efetuadas contra a empresa comparadas com o índice de Cortesia da Indústria do Transporte Aéreo; e

IX - a Modicidade das tarifas será aferida mediante apuração semestral do Índice de Modicidade que corresponde a proporção do “Yield médio” praticado pela empresa, na etapa de vôo, na média do “Yield médio” da empresa e do “Yield médio” da indústria do transporte aéreo.”

Considerações:

Adotar a seguinte redação para o art. 8º: “Serviço de transporte aéreo adequado é aquele que satisfaz as condições de segurança, atualidade, regularidade, continuidade, pontualidade, eficiência operacional, generalidade, cortesia e modicidade na sua prestação e modicidade das tarifas, conforme as seguintes condições:”

I - sem alterações

II - retirar “Índice da Atualidade que corresponde à”

III- retirar “do Índice de Regularidade” e inserir “da regularidade parcial”

IV - retirar “do índice de Continuidade equivalente à”

V - sem alterações

VI - sem alterações

VII – Adotar a seguinte redação: “a Generalidade será aferida semestralmente pelo quociente entre os produtos: freqüência dos serviços X número de cidades atendidas unicamente pela empresa concessionária e freqüência dos serviços X número total de cidades atendidas.”

VIII – Adotar a seguinte redação: “a Cortesia na prestação de serviços será aferida com base em indicador trimestral do volume de reclamações de usuários junto à ANAC, ponderado pela quantidade de passageiros embarcados.”

IX – não houve alteração.

“Art. 9º Na determinação da capacidade operacional dos aeroportos que servem às linhas nacionais, regionais, especiais e pioneiras, deverão ser observados os seguintes critérios técnicos:

I – a preservação da destinação operacional dos aeroportos, definida em documento de planejamento aeroportuário, tais como o Plano Aeroviário Estadual e o Plano Aeroviário Nacional;

II – conformidade com as normas nacionais e internacionais de segurança operacional (safety) e segurança contra atos ilícitos (security);

III – conformidade com as normas nacionais e internacionais de nível de serviço aos usuários;

IV – a otimização da capacidade instalada da infra-estrutura aeronáutica; e

V – a preservação do acesso à infra-estrutura aeroportuária aos diversos segmentos da aviação civil.

Parágrafo único. A capacidade operacional deverá ser determinada para cada subsistema do aeroporto - pista, pátio, terminal de passageiros e acessibilidade - e poderá, a critério da ANAC, ser realizada pelo explorador da infra-estrutura ou por entidade certificada pela ANAC”.

“Art. 10 A Diretoria da ANAC estabelecerá, mediante resolução, a capacidade operacional dos aeroportos, observados os condicionantes do controle do espaço aéreo estabelecidos pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, do Comando da Aeronáutica.”

Sem considerações.

“Art. 11 A concessão e manutenção do direito à exploração de linha aérea fica condicionada à avaliação anual da prestação de serviço de transporte aéreo adequado, à permanente avaliação da capacidade operacional da infra-estrutura dos aeroportos e aos condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo.

§ 1º A Diretoria colegiada da ANAC estabelecerá, mediante resolução, a quantificação dos índices a serem considerados e os percentuais a serem observados para a concessão e manutenção de linha aérea doméstica.

§ 2º Os índices poderão ser considerados individualmente, ou em conjunto, podendo atribuir-se pesos diferenciados aos mesmos.

§ 3º Os índices poderão ser diferenciados observada a classificação da linha aérea em linha aérea doméstica nacional, regional, pioneira e especial.

§ 4º Obrigatoriamente, deverão ser considerados os parâmetros de Segurança, Atualidade, Regularidade e Pontualidade.

§ 5º Os índices relativos às linhas pioneiras não serão computados, no primeiro ano, para fins de concessão e manutenção de linha regular de outra natureza.

§ 6º O índice de Modicidade das tarifas será considerado exclusivamente para o monitoramento de tarifas e alimentação do Sistema de Defesa da Concorrência.

§ 7º A concessão e a manutenção do direito à exploração de linhas aéreas ficam condicionadas à observação da capacidade operacional dos aeroportos e sua destinação de planejamento aeroportuário.”

Considerações:

No artigo 11 foi criado um novo parágrafo: “As linhas de baixa e média densidades deverão ser operadas por aeronaves de até 50 (cinquenta) lugares e até 80 (oitenta) lugares, respectivamente.”

“Art. 12. As empresas concessionárias deverão dar ampla divulgação da descontinuidade de serviços aéreos considerando:

I - antecedência de 30 dias, quando existir outro prestador de serviços aéreos ou a linha for linha pioneira explorada há mais de um ano; e

II - antecedência de 120 dias, quando inexistir outro prestador de serviços aéreos.

Art. 13 A concessionária será mensalmente avaliada, pela aferição dos índices, quanto a sua capacidade em prestar serviço adequado ao usuário do serviço aéreo.

§ 1º A não observância dos índices de prestação de serviço adequado, em determinada linha, implica na suspensão da linha.

§ 2º A não observância dos índices de prestação de serviço adequado do Plano Básico de Serviços implica na reavaliação do plano e suspensão imediata de conjunto de linhas do plano original à critério da ANAC.

Art. 14 A não observância do índice de segurança ou do índice de atualidade implica em imediata suspensão do conjunto das linhas concedidas e de configuração de novo plano básico de linhas, compatível com a capacidade operacional da empresa.

Art. 15. A não observância da divulgação da descontinuidade de serviços aéreos desabilitará a empresa em demandar novas linhas pelo período de um ano.”

Sem considerações nos artigos 12, 13, 14 e 15.

Foi inserido “Das disposições Transitórias” com a seguinte redação:

“Até que seja estabelecida, pela diretoria colegiada da ANAC, a definição de baixa, média e alta densidade, serão adotadas as seguintes definições:

I – tráfego aéreo de alta densidade é aquele com tráfego igual ou superior a 50.000 (cinquenta mil) passageiros embarcados por ano;

II – tráfego aéreo de média densidade é aquele com tráfego entre 15.000 (quinze mil) e 50.000 (cinquenta mil) passageiros embarcados por ano; e

III – tráfego aéreo de baixa densidade é aquele com tráfego igual ou inferior a 15.000 (quinze mil) passageiros embarcados por ano.”

Artigos 17, 18, 19 e 20 não sofreram nenhuma alteração.

Nada mais havendo a ser tratado, Dr. Alex Romera agradeceu a participação de todos e encerrou a reunião às 15:30 horas.