



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

Reunião de Instalação do Comitê Técnico Temporário para tratar da Regulação do Transporte Aéreo Regional

Data: 26 de setembro 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;
Mared Farias de Lima e Silva – SSA/ANAC;
Carlos Fonseca – Gabinete/Diretoria/ANAC.

Pauta:

Instalação do Comitê Técnico Temporário, no âmbito do Conselho Consultivo da ANAC, com a ABETAR, para discutir 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.

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 concessão pressupõe a prestação de serviço adequado, conforme estabelecido na legislação, nas normas pertinentes e no respectivo contrato de concessão de serviços aéreos e o pleno atendimento dos usuários

Parágrafo único. Sem prejuízo do estabelecido no Código de Defesa do Consumidor, todo usuário tem o direito a receber da concessionária, o serviço adequado, informações claras e precisas para defesa de seus interesses individuais e coletivos, além de obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha;”

Considerações:

Deve-se legislar para o consumidor e não para a concessionária / todo empresário deve se adequar aos requisitos / verificar o conteúdo de serviço / Código de Defesa do Consumidor - verificar a hierarquia. Sugestão: inverter a frase.

“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 e exploradas por empresas brasileiras de transporte aéreo regular.

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

Considerações:

Parágrafo único: Mudança de **constituirá** para **constitui** /definir plano básico de serviço, devendo ser atualizado sempre a cada modificação dos HOTRANS.

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

“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 - linhas aéreas domésticas nacionais;

II - linhas aéreas domésticas regionais;

III - linhas aéreas domésticas especiais.

§ 1º As linhas aéreas domésticas nacionais são aquelas que ligam cidades com tráfego aéreo de alta densidade.

§ 2º As linhas aéreas domésticas regionais são aquelas, de baixa e media densidades que efetuam a ligação entre as demais cidades e as cidades atendidas pelas linhas domésticas nacionais.

§ 3º As linhas de baixa e média densidade poderão ser suplementadas.

§ 4º As linhas aéreas domésticas especiais são aquelas que atendem, em pelo menos um pouso ou decolagem, aeroportos coordenados.

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

Considerações:

Definir/combinar densidade–população. Definir nome da linha (nacional, regional...) e definir índices da densidade com capacidade. Quais são os critérios mínimos do que seria melhor para o usuário.

Combinar densidade por linha ou por cidade.

Retirar do parágrafo 5º o prazo (a cada ano). Introduzir o conceito de linha pioneira.

Esta semana deverá ser consultada a Procuradoria para observar se o parâmetro de capacidade está correto.

“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.”

Considerações:

Refletir sobre a expressão “A concessão, manutenção ou alteração da exploração de quaisquer linhas aéreas”.

“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.

§ 1º O concessionário deverá solicitar formalmente à Superintendência de Serviços Aéreos - SSA a análise dos pedidos de HOTRAN

§ 2º A SSA / ANAC deverá manifestar-se no prazo máximo de 30 dias, cabendo recurso à Diretoria Colegiada da ANAC.”

Considerações:

Retirar os parágrafos 1º e 2º.

“Art. 7º A análise do HOTRAN será realizada pela Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares - COMCLAR 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 Regularidade será aferida mediante apuração mensal do Índice de Regularidade que corresponde à proporção do total de etapas de vôo previstas em HOTRAN que foram efetivamente realizadas.

II – a Continuidade dos serviços aéreos será aferida mediante apuração trimestral do índice de continuidade que corresponde à observância das etapas de vôo previstas em HOTRAN, que atendem a uma determinada localidade, que foram efetivamente realizadas.

III – 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.

IV – a Eficiência Operacional será aferida mediante apuração trimestral 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.

V – 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 como pré-requisito, confirmado pelas auditorias anuais de segurança operacional da empresa.

VI – 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 anualmente por organismo independente credenciado pela ANAC.

VII – a Generalidade será aferida semestralmente pelo índice de generalidade que corresponde à acessibilidade do transporte aéreo medido pelo número de cidades atendidas regularmente, com no mínimo três freqüências semanais, e pelo Índice de Aproveitamento de Passageiro Pagos / Transportados verificados (load factor).

VIII - a Cortesia na prestação de serviços será aferida pelo índice de Cortesia de Prestação de Serviços que corresponde a 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.

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:

“Modicidade” não deve ser utilizado como critério.

Continuidade: Troca-se a “apuração trimestral” por “apuração mensal” e passa a ser uma regularidade parcial por etapa.

O critério Generalidade deve atender um maior número de localidades, passando a ser verificado pelo número de aeronave na frota da EMBRAER – tamanho da frota/aproveitamento.

Verificar a credibilidade do critério “Atualidade” quanto à consistência para ser implantado, sugerindo-se unificar esse critério com o de segurança, o qual ficou decidido como sendo o primeiro item.

Cortesia : reclamação feita versus reclamação atendida.Observar o que pode ser aferido.

Foi sugerido realizar uma pesquisa para levantar os itens necessários para atender as necessidades dos usuários.

“Art. 9º Na determinação da capacidade operacional dos aeroportos que servem às linhas nacionais, regionais e especiais, 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 Aerooviário Estadual e o Plano Aerooviário 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 – pistas, pátios e terminais de passageiros, e seus componentes – e poderá, a critério da ANAC, ser embasada em estudos realizados por pesquisadores da área de aeroportos e tráfego aéreo, do Brasil ou do exterior, ou ainda por entidades nacionais ou estrangeiras de reconhecida reputação na área.”

Sem considerações.

“Art. 10. A diretoria colegiada da ANAC estabelecerá anualmente, 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.”

Considerações:

Retirar o prazo (anualmente).

“Art. 11. A concessão, manutenção e cancelamento do direito à exploração de linhas aéreas ficam condicionados a avaliação de prestação de serviço de transporte aéreo adequado.

Art. 12. Para concessão das linhas aéreas que irão compor o Plano Básico de Serviços, serão observados os seguintes aspectos:

.....
.....

§ 1º A Diretoria colegiada da ANAC estabelecerá a cada 12 (doze) meses, mediante resolução, a quantificação dos índices a serem considerados e os percentuais a serem observados para a concessão, alteração e manutenção de linhas aéreas domésticas.

§ 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 das linhas aéreas em linhas aéreas domésticas nacionais, regionais e especiais.

§ 4º obrigatoricamente deverão ser considerados os parâmetros de Regularidade, Pontualidade, Eficiência Operacional e Segurança.

§ 5º Não se aplicam os índices acima às “linhas exploratórias” caracterizadas como novas

linhas, abertas onde inexiste outro prestador de serviços aéreos, pelo período de seis meses.

observados os seguintes aspectos:

Art.14. Para a manutenção das linhas aéreas que compõem o Plano Básico de Serviços, serão observados os seguintes aspectos:

Considerações:

Considerações: Retirar o prazo (a cada 12 meses).

Discutir em breve a respeito de linhas ainda não exploradas. Foi proposto aumentar o tempo de isenção de 6 meses para 1 ano.

“Art. 15. As empresas concessionárias deverão dar ampla divulgação da descontinuidade de serviços aéreos, exceto para linhas exploratórias, com antecedência adequada considerando:

J - antecedência de 30 dias quando existir outro prestador de serviços aéreos

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

Parágrafo único

Considerações: Falta estabelecer as punições em relação à descontinuidade dos serviços aéreos para

Para estabelecer as punições em referência à descontinuidade, desestimular a entrada de uma linha pioneira, penalizar quem e

Mudança do inciso II, em vez de 120 dias, troca-se por 90 dias. Discutir em breve a respeito de linha pioneira. Foi proposto aumentar o tempo de isenção de 6

El costo en crece al 5% de anual. ¿Por cuánto aumenta el costo de mantenimiento en 6 meses para 1 año.

“Art. 16. 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, ao inciso I do Art. 9º.”

Sem observações.

A próxima reunião do Comitê Técnico será realizada no dia 4 de outubro de 2007.

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