

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de Resolução que Regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária, nos termos da minuta anexa.



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Neves Martins, Gerente Técnico**, em 30/09/2021, às 21:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6282472** e o código CRC **8AC960ED**.

ANEXO

RESOLUÇÃO Nº XX, DE DE 202X

Regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, e art. 8, incisos XIX e XX, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando o que consta do processo nº 00058.047435/2020-12, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em XX de XXXX de XXXX.

RESOLVE:

Art. 1º Regulamentar a coordenação de aeroportos e dispor sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária.

§1º As definições e diretrizes da coordenação de aeroportos estão estabelecidas no Título I desta Resolução.

§2º Os critérios de classificação e as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária em aeroportos declarados pela ANAC como aeroporto facilitado (nível 2) estão estabelecidos no Título II desta Resolução.

§3º Os critérios de classificação e as regras de alocação e monitoramento do uso dos *slots* em aeroportos declarados pela ANAC como aeroporto coordenado (nível 3) estão estabelecidos no Título III desta Resolução.

§4º Os critérios de classificação e as regras de alocação e monitoramento do uso dos *slots* em aeroportos declarados pela ANAC como aeroporto coordenado saturado (nível 4) estão estabelecidos no Título IV desta Resolução.

§5º Esta regulamentação não se aplica a aeroportos não declarados pela ANAC nos termos desta Resolução, sendo esses considerados aeroportos nível 1.

Art. 2º A Superintendência competente da ANAC publicará Portaria específica descrevendo o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária.

TÍTULO I

DA COORDENAÇÃO DE AEROPORTOS

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Para fins desta Resolução, considera-se:

I - aeroporto não declarado (nível 1): aeroporto cuja capacidade aeroportuária é geralmente adequada para atender às demandas de operações aéreas solicitadas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos;

II - aeroporto facilitado (nível 2): aeroporto cujo nível de ocupação da capacidade aeroportuária possui potencial de congestionamento, mas que pode ser resolvido por meio de ajustes de programação mutuamente acordados entre o operador do aeroporto e empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos, bem como em outras hipóteses previstas nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC;

III - aeroporto coordenado (nível 3): aeroporto cujo nível elevado de ocupação da capacidade aeroportuária comprometa qualquer um dos componentes 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 nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC;

IV - aeroporto coordenado saturado (nível 4): aeroporto cujo nível de saturação da capacidade aeroportuária comprometa qualquer um dos componentes críticos (pista, pátio ou terminal), além de possuir condições que impliquem em barreiras à entrada, com potencial prejuízo à contestabilidade do mercado e à competição efetiva, bem como em outras hipóteses previstas nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC;

V - alocação inicial: atividade de alocação de séries de *slots* em cada temporada, realizada após o recebimento da submissão inicial de empresas de transporte aéreo, cujo resultado será divulgado até a data limite definida pelo calendário de atividades;

VI - banco de *slots*: conjunto de *slots* disponíveis para alocação de novas solicitações de *slots* para empresas de transporte aéreo e operadores aéreos na temporada;

VII - base de referência (BDR): base de dados estabelecida em data definida pelo calendário de atividades e utilizada como referência para monitorar as séries de *slots* de cada empresa de transporte aéreo, visando à determinação do histórico de *slots*;

VIII - base de *slots* vigentes: conjunto de *slots* alocados em um dado dia de operação da temporada;

IX - calendário de atividades: calendário com todas as atividades e prazos relacionados aos procedimentos de coordenação e alocação de infraestrutura aeroportuária para as temporadas de verão e inverno em aeroportos facilitados e coordenados;

X - capacidade aeroportuária: medida de capacidade de processamento dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal) podendo envolver pessoas, aeronaves, bagagens ou carga;

XI - data limite de devolução de *slots* (SRD): prazo definido pelo calendário de atividades para a devolução dos *slots* que a empresa de transporte aéreo não pretende mais operar, excluindo-os da formação da base de referência (BDR);

XII - declaração de aeroporto coordenado: documento emitido pela Diretoria da ANAC que declara um aeroporto como aeroporto coordenado (nível 3) ou aeroporto coordenado saturado (nível 4).

XIII - declaração de aeroporto facilitado: documento emitido pela Superintendência competente da ANAC que declara um aeroporto como aeroporto facilitado (nível 2);

XIV - declaração de capacidade aeroportuária: documento emitido pelo operador do aeroporto e, no que couber, em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo, que informa à ANAC os parâmetros de

coordenação relacionados à capacidade aeroportuária para cada temporada;

XV - empresa aérea atuante (atuante): empresa de transporte aéreo cuja quantidade de *slots* alocados por dia, após processamento de uma série de *slots* solicitada em aeroporto coordenado, somadas as quantidades de *slots* das empresas do mesmo grupo econômico, fique maior que o valor do parâmetro estabelecido na declaração de aeroporto coordenado para empresa aérea entrante;

XVI - empresa aérea entrante (entrante): empresa de transporte aéreo cuja quantidade de *slots* alocados por dia, após processamento de uma série de *slots* solicitada em aeroporto coordenado, somadas as quantidades de *slots* das empresas do mesmo grupo econômico, fique igual ou menor que o valor do parâmetro estabelecido para este fim na declaração de aeroporto coordenado;

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

XVIII - histórico de *slots*: série de *slots* de uma empresa de transporte aéreo alocada na base de referência (BDR) da temporada equivalente anterior que terá prioridade na alocação inicial quando atendidos aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;

XIX - 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;

XX - parâmetros de coordenação: 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 e ambientais que afetam o desempenho da infraestrutura aeroportuária e seus vários subsistemas;

XXI - 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 para fins de monitoramento do uso dos *slots* alocados;

XXII - série de *slots*: conjunto de *slots* alocados para a mesma empresa de transporte aéreo em semanas consecutivas, no mesmo dia da semana, no mesmo horário, cuja quantidade de *slots* seja igual ou maior que o valor do parâmetro estabelecido para este fim na declaração de aeroporto coordenado;

XXIII - *slot* aeroportuário (*slot*): infraestrutura aeroportuária alocada pelo coordenador à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo para realizar uma operação aérea de pouso ou decolagem em um aeroporto coordenado em data e horário específicos;

XXIV - submissão inicial: solicitação de todas as séries de *slots* que a empresa de transporte aéreo pretende operar na temporada, a ser encaminhada até a data limite definida pelo calendário de atividades;

XXV - temporadas: períodos de coordenação, alocação e uso da infraestrutura aeroportuária, 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 2 (duas) temporadas de verão consecutivas ou 2 (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.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES DA COORDENAÇÃO DE AEROPORTOS

Art. 4º A atividade de coordenação de aeroportos tem como objetivo minimizar os efeitos da escassez de infraestrutura aeroportuária, visando à promoção do uso eficiente da capacidade aeroportuária declarada, devendo observar as seguintes diretrizes:

I - proporcionar o acesso à infraestrutura aeroportuária de modo imparcial, transparente e não discriminatório;

II - zelar pelo cumprimento dos prazos estabelecidos no calendário de atividades e daqueles previstos nesta Resolução;

III - dar publicidade às atividades de coordenação de aeroportos;

IV - executar o processo e os procedimentos descritos em Portaria específica prevista no art. 2º desta Resolução;

V - respeitar os parâmetros de coordenação dispostos na declaração de capacidade aeroportuária; e

VI - responder fundamentada e tempestivamente a todas as solicitações de alocação de infraestrutura aeroportuária.

§1º A ANAC é responsável pela atividade descrita no caput em aeroportos coordenados.

§2º O operador do aeroporto é responsável pela atividade descrita no caput em aeroportos facilitados.

CAPÍTULO III

DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA

Art. 5º O operador do aeroporto é responsável pela declaração de capacidade aeroportuária com todos os parâmetros de coordenação relativos aos componentes pista, pátio e terminal.

§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 O operador do aeroporto ou o responsável pelo controle do espaço aéreo podem restringir operações aéreas que limitem ou reduzam a capacidade aeroportuária.

Art. 6º A declaração de capacidade aeroportuária para as temporadas de verão e de inverno deverá ser emitida pelo operador do aeroporto até o prazo definido no calendário de atividades.

CAPÍTULO IV

DA PUBLICAÇÃO DOS DADOS SOBRE OPERAÇÕES AÉREAS EM AEROPORTOS COORDENADOS

Art. 7º O operador do aeroporto coordenado (nível 3 e 4) é responsável pela publicação de dados sobre operações aéreas (PDO), devendo observar os procedimentos e prazos estabelecidos em Portaria específica prevista no art. 2º desta Resolução.

Parágrafo único. Na consolidação dos dados de operações aéreas realizadas e canceladas, o operador do aeroporto coordenado 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 V

DA NATUREZA, TROCA E CESSÃO DOS *SLOTS*

Art. 8º Os *slots* serão alocados em minutos múltiplos de 5 (cinco), sendo considerado para fins de planejamento o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente.

Art. 9º Poderão solicitar *slots* em aeroportos coordenados as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos, nos termos da declaração de aeroporto coordenado.

Parágrafo único. É vedada a utilização do *slot* por empresa de transporte aéreo ou operador aéreo que não seja o designado na alocação do *slot*.

Art. 10. O *slot* não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, cuja manutenção dos históricos de *slots* depende do cumprimento dos critérios estabelecidos por esta Resolução.

Art. 11. As empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico serão consideradas conjuntamente para fins desta Resolução.

§1º As empresas devem comunicar imediatamente à ANAC quaisquer alterações societárias que impliquem na formação ou dissolução de um grupo econômico.

§2º Caso seja verificada falha na comunicação estabelecida pelo §1º do caput e que impacte o resultado da alocação inicial de alguma temporada, alguns *slots* poderão ser redistribuídos seguindo os critérios estabelecidos nesta Resolução.

Art. 12. É permitida a troca de *slots* entre empresas de transporte aéreo, quando efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC que avaliará as características de cada operação e a capacidade aeroportuária declarada.

§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 É vedada a troca de *slots* que tenham sido alocados para empresa aérea entrante, exceto:

I - se a operação da série de *slots* tiver obtido histórico de *slots* por 3 (três) temporadas equivalentes;

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

III - se a troca de *slots* beneficiar a infraestrutura aeroportuária, a critério, devidamente fundamentado, da equipe designada como responsável pelas atividades de coordenação e alocação de *slots*.

Art. 13. É permitida a cessão de *slots* entre empresas de transporte aéreo que operam ou planejam operar no aeroporto, mediante convalidação da ANAC que avaliará as características de cada operação e a capacidade aeroportuária declarada desse aeroporto.

§1º A empresa de transporte aéreo que ceder *slots* estará proibida de receber *slots* do banco de *slots* por 3 (três) temporadas equivalentes, salvo nos casos em que não houver outra empresa interessada.

§2º Só poderá ocorrer a cessão de *slots* se estes tiverem tido histórico de *slots* reconhecido por 3 (três) temporadas equivalentes consecutivas, inclusive entre empresas de transporte aéreo de mesmo grupo econômico.

§3º Em aeroportos coordenados saturados (nível 4), uma empresa aérea atuante somente poderá receber *slots* em operações de cessão caso possua participação percentual de *slots* no aeroporto igual ou menor que limite definido na declaração de aeroporto coordenado.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 14. 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 de Governo; e

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 fins previstos 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. 15. Caso ocorra redução de capacidade aeroportuária em aeroporto coordenado que impossibilite a alocação de todos os históricos de *slots* solicitados, serão observados os critérios dispostos no art. 34 e os procedimentos descritos em Portaria específica prevista no art. 2º, desta Resolução.

Art. 16. Caso a empresa de transporte aéreo detentora de histórico de *slot* deixe de submeter a sua programação até o prazo de submissão inicial, poderá concorrer para a temporada apenas pelo banco de *slots* após a divulgação da alocação inicial, segundo análise da capacidade aeroportuária disponível.

Art. 17. Caso ocorra geração de banco de *slots* na temporada, após a conclusão da alocação inicial, devido à perda de *slots* ou à ampliação de capacidade aeroportuária, poderá ser realizada a distribuição desses *slots* por meio das regras de alocação inicial, conforme a classificação do aeroporto coordenado.

Parágrafo único. As séries de *slots* serão consideradas na formação da base de referência (BDR) quando alocadas até a respectiva data limite definida no calendário de atividades.

Art. 18. Caso seja verificada devolução de *slots* que descaracterize a série de *slots*, até a data da formação da base de referência (BDR), poderá ser determinada a perda de todos os *slots* da série, ensejando a redistribuição desses *slots* nos termos do art. 17 desta Resolução.

TÍTULO II

DOS AEROPORTOS FACILITADOS

CAPÍTULO I

DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO FACILITADO

Art. 19. Nos casos em que o nível de ocupação da capacidade aeroportuária de determinado aeroporto apresente potencial de congestionamento, a ANAC poderá declará-lo aeroporto facilitado, nos termos desta Resolução.

Art. 20. A declaração de aeroporto facilitado será feita por Portaria específica da Superintendência competente da ANAC, em qualquer das seguintes circunstâncias:

I - nível de ocupação da capacidade aeroportuária que não justifique sua declaração como aeroporto coordenado;

II - falhas de planejamento na alocação da infraestrutura aeroportuária disponível;

III - conectividade com outros aeroportos da rede; ou

IV - interesse público.

§1º A declaração de aeroporto facilitado perdurará enquanto vigorar a situação que a motivou e seu cancelamento dependerá de expressa manifestação da ANAC.

§2º A declaração de aeroporto facilitado deverá ser publicada em consonância com o calendário de atividades, exceto pelo motivo mencionado no inciso IV deste artigo.

Art. 21. A declaração de aeroporto facilitado poderá ser motivada pela ANAC ou mediante solicitação fundamentada:

I - das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos 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.

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

CAPÍTULO II

DAS REGRAS DE ALOCAÇÃO INICIAL

Art. 22. As solicitações de programações de voos das empresas de transporte aéreo, recebidas na submissão inicial, deverão ser processadas pelo operador do aeroporto, procedendo à alocação inicial.

Art. 23. Na alocação inicial de cada temporada, o operador de aeroporto facilitado deverá priorizar a alocação de infraestrutura aeroportuária solicitada para programações de voos que constavam na base de voos alocados na temporada equivalente anterior.

§1º Para solicitações diferentes da base de voos alocados na temporada equivalente anterior, o operador de aeroporto facilitado poderá definir ordem de prioridade, desde que seja publicada antes da data limite para a submissão inicial.

§2º Na primeira alocação inicial, deverá ser considerada como referência os serviços aéreos regulares registrados na ANAC para o respectivo aeroporto.

CAPÍTULO III

DO MONITORAMENTO DO USO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Art. 24. O operador do aeroporto facilitado poderá estabelecer o monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária alocada aos voos para fins de apuração do mau uso da infraestrutura.

Parágrafo único. As empresas de transporte aéreo que intencionalmente operarem em desacordo com a infraestrutura aeroportuária alocada poderão receber uma menor prioridade na alocação inicial da próxima temporada, desde que previamente informadas.

CAPÍTULO IV

DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Art. 25. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto facilitado, o descumprimento das suas obrigações elencadas nesta Resolução.

Art. 26. 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 fins 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.

TÍTULO III

DOS AEROPORTOS COORDENADOS (NÍVEL 3)

CAPÍTULO I

DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO

Art. 27. Nos casos em que o nível elevado de ocupação da capacidade aeroportuária 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 poderá declará-lo aeroporto coordenado, nos termos desta Resolução.

Art. 28. A declaração de aeroporto coordenado será feita por ato da Diretoria da ANAC em qualquer das seguintes circunstâncias:

I - as limitações de capacidade aeroportuária sejam graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao nível elevado de ocupação, 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 esteja restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a utilização eficiente da capacidade aeroportuária declarada;

III - situação emergencial;

IV - caso fortuito ou força maior; ou

V - interesse público.

§1º A declaração de aeroporto coordenado perdurará enquanto vigorar a situação que a motivou e seu cancelamento dependerá de expressa manifestação da ANAC.

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

Art. 29. A declaração de aeroporto coordenado poderá ser motivada pela ANAC ou mediante solicitação fundamentada:

I - das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos 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.

Parágrafo único. Caberá a ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto como coordenado.

Art. 30. Devem constar na declaração de aeroporto coordenado as seguintes informações e valores de parâmetros:

I - nome do aeroporto;

- II - classificação do aeroporto;
- III - motivo da coordenação;
- IV - período, dias da semana e horários que serão coordenados;
- V - modalidades de serviços aéreos que devem solicitar *slots*;
- VI - modalidades de serviços aéreos que são elegíveis para constituição de séries de *slots*;
- VII - limitações de operação, relacionadas a aspectos técnicos;
- VIII - meta de regularidade para avaliação da eficiência na utilização das séries de *slots* no aeroporto;
- IX - desvio tolerado em relação ao horário do *slot* alocado para avaliação da pontualidade de chegadas e partidas no aeroporto;
- X - quantidade máxima de *slots* por dia para ser considerada empresa aérea entrante;
- XI - percentual do banco de *slots* que será distribuído às empresas aéreas entrantes no aeroporto;
- XII - faixa de alteração de horário em histórico de *slots*; e
- XIII - quantidade mínima de *slots* para ser considerada uma série de *slots* no aeroporto.

Parágrafo único. A definição dos valores de parâmetros será feita de forma individualizada para cada aeroporto coordenado.

CAPÍTULO II

DAS REGRAS DE ALOCAÇÃO INICIAL

Art. 31. As solicitações de séries de *slots* das empresas de transporte aéreo, recebidas na submissão inicial, serão processadas pela ANAC, procedendo à alocação inicial.

Art. 32. A alocação inicial para cada temporada observará a seguinte ordem de prioridade:

- I - históricos de *slots*;
- II - alterações de histórico de *slots*; e
- III - novas solicitações de *slots* (banco de *slots*).

§1º Para fins previstos no inciso I do caput, poderão ser realizados pequenos ajustes de horário para otimizar a eficiência da alocação, desde que previamente acordados com a empresa de transporte aéreo.

§2º Para fins previstos no inciso II do caput, poderão ser admitidas alterações em histórico de *slots* sem impacto na infraestrutura aeroportuária (por exemplo, renumeração de voos) ou ajuste de horário dentro da faixa de alteração definida na declaração de aeroporto coordenado.

§3º As solicitações de alteração de histórico de *slots* com ajuste de horário fora da faixa de alteração definida pela declaração de aeroporto coordenado terão a mesma prioridade de novas solicitações de *slots*.

§4º Caso não seja possível atender à alteração de histórico solicitada manter-se-á o histórico de *slots*, respeitada a capacidade aeroportuária declarada.

Art. 33. As novas solicitações de *slots* (banco de *slots*) serão alocadas observada a seguinte ordem de prioridade:

- I - continuação da temporada subsequente anterior; e
- II - demais solicitações de *slots*.

§1º Serão alocados inicialmente *slots* às empresas aéreas entrantes, até o limite definido pela declaração de aeroporto coordenado.

§2º Os *slots* restantes poderão ser alocados a empresas aéreas entrantes e atuantes.

§3º Para o caso de perda de histórico de *slots* na temporada equivalente anterior, não se aplica a prioridade estabelecida no inciso I do caput.

Art. 34. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos arts. 32 e 33 desta Resolução, a avaliação dos seguintes critérios na alocação de *slots*:

- I - maior série de *slots* (período de operação);
- II - maior promoção de concorrência no aeroporto;
- III - maior aeronave; e
- IV - maior eficiência operacional.

§1º Para fins do disposto no inciso III do caput, terão a mesma prioridade as solicitações de séries de *slots* para aeronaves com diferenças de até 20% (vinte por cento) da maior oferta de número de assentos ou de carga transportada, conforme o tipo de serviço aéreo a ser prestado.

§2º Para fins do disposto no inciso IV do caput, será avaliada a eficiência na utilização das séries de *slots* no aeroporto.

§3º Os procedimentos para a avaliação prevista no caput estarão dispostos em Portaria específica, conforme art. 2º desta Resolução.

CAPÍTULO III

DO MONITORAMENTO DO USO DOS *SLOTS*

Art. 35. 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 da declaração de aeroporto coordenado.

§1º O monitoramento do uso dos *slots* alocados será feito para cada aeroporto coordenado.

§2º Para fins de determinação de histórico de *slots* serão consideradas as séries de *slots* alocadas na base de referência (BDR).

§3º Para fins de apuração do mau uso do *slot* serão considerados os *slots* alocados na base de *slots* vigentes.

Art. 36. 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.

Parágrafo único. 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. 37. 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 descritos em Portaria específica prevista no art. 2º 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 atividade realizada por 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. 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*.

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

§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. 37 desta Resolução.

Art. 40. 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 - caso se verifique mau uso intencional dos *slots* alocados;

III - perda do certificado de operador aéreo; ou

IV - caso se verifique, posteriormente, que a empresa de transporte aéreo não detinha histórico de *slots* ou não era elegível ao histórico de *slots*.

§1º As séries de *slots* que não gerarem histórico de *slots* na temporada serão transferidas para o banco de *slots* da próxima temporada equivalente.

§2º Para fins previstos 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 fins previstos 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 e autorizações emitidas pela ANAC.

Art. 41. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo pode perder os *slots* ou as séries de *slots* durante o período de coordenação da temporada na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:

I - operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;

II - perda ou suspensão do certificado de operador aéreo;

III - caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo não detinha o histórico de *slots* ou não era elegível ao histórico de *slots*; ou

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

§1º Todos os *slots* provenientes da aplicação 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 fins previstos no inciso I do caput, 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, para os casos em que não tenha iniciado o serviço aéreo referente à série de *slots* alocada ou o tenha descontinuado durante a temporada, ou ainda que a empresa de transporte aéreo tenha perdido a sua capacidade operativa.

§3º Para fins previstos no inciso II do caput, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem e autorizações emitidas pela ANAC.

CAPÍTULO IV

DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Art. 42. 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.

Parágrafo único. Na apuração desta infração, será considerado cada *slot* individualmente.

Art. 43. 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.

Parágrafo único. Na apuração desta infração, será considerado cada *slot* individualmente.

Art. 44. 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.

Parágrafo único. Na apuração desta infração, será considerada cada operação aérea individualmente.

Art. 45. Configura-se como infração à norma, imputável ao operador do aeroporto coordenado, o descumprimento das suas obrigações elencadas nesta Resolução.

Art. 46. 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 fins 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.

TÍTULO IV

DOS AEROPORTOS COORDENADOS SATURADOS (NÍVEL 4)

CAPÍTULO I

DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO

Art. 47. Nos casos em que o nível de saturação da capacidade aeroportuária comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), e que implique em barreiras à entrada, com potencial prejuízo à contestabilidade do mercado e à competição efetiva, a ANAC poderá declará-lo aeroporto coordenado saturado (nível 4), nos termos desta Resolução.

Parágrafo único. A área responsável pelo processo de coordenação de *slots* deverá submeter à Diretoria da ANAC proposta para declaração de aeroporto coordenado nos termos do caput, que deverá ser acompanhada de estudo específico justificando a medida.

Art. 48. A declaração de aeroporto coordenado será feita por ato da Diretoria da ANAC em qualquer das circunstâncias previstas no art. 28 desta Resolução, onde devem ser considerados:

- I - o esgotamento da capacidade disponível na maior parte dos dias da semana;
- II - a inflexibilidade para ajustes de horários;
- III - as perspectivas de expansão da capacidade;
- IV - as barreiras à entrada que prejudiquem a contestabilidade do mercado;
- V - a disponibilidade de aeroporto alternativo que atenda aquele mercado específico; e
- VI - a existência de limitações exógenas à capacidade aeroportuária.

Art. 49. A declaração de aeroporto coordenado poderá ser motivada pela ANAC, por solicitação fundamentada das instituições descritas no art. 29 desta Resolução, ou ainda por manifestação advinda de órgãos ou entidades do governo federal competentes para a defesa da concorrência.

Parágrafo único. Caberá a ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto como coordenado.

Art. 50. Devem constar na declaração de aeroporto coordenado todas as informações e parâmetros estabelecidos no art. 30 desta Resolução, acrescido do limite de participação percentual de *slots* no aeroporto.

§1º Para fins do limite mencionado no caput, as empresas de transporte aéreo de mesmo grupo econômico são consideradas como uma única empresa aérea.

§2º Poderão ser adotados outros critérios na declaração de aeroporto coordenado de forma a ser considerada a quantidade de oferta de serviço ao passageiro.

CAPÍTULO II

DAS REGRAS DE ALOCAÇÃO INICIAL

Art. 51. As solicitações de séries de *slots* das empresas de transporte aéreo, recebidas na submissão inicial, serão processadas pela ANAC, procedendo à alocação inicial.

§1º A alocação inicial para cada temporada observará o disposto nos arts. 32 e 33 desta Resolução.

§2º Empresas de transporte aéreo que possuírem participação percentual de *slots* no aeroporto superior ao limite definido na declaração de aeroporto coordenado estão impedidas de receberem novos *slots* na alocação inicial.

§3º Após a alocação inicial, os novos *slots* alocados a empresas de transporte aéreo que possuam participação percentual de *slots* no aeroporto superior ao limite definido na declaração de aeroporto coordenado não serão elegíveis a históricos de *slots*.

§4º 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. 52. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto no art. 51 os critérios dispostos no art. 34, desta Resolução.

CAPÍTULO III

DO MONITORAMENTO DO USO DOS *SLOTS*

Art. 53. O monitoramento do uso dos *slots* alocados em aeroportos coordenados saturados (nível 4) para cada temporada seguirá as disposições estabelecidas pelo Capítulo III do Título III desta Resolução.

CAPÍTULO IV

DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Art. 54. Aplicam-se às empresas de transporte aéreo, aos operadores aéreos e aos operadores de aeroportos as providências administrativas para as infrações descritas no Capítulo IV do Título III desta Resolução, conforme as regras estabelecidas pela ANAC para o exercício das suas atividades de fiscalização.

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 55. A infraestrutura aeroportuária alocada à operação aérea não constitui 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.

Art. 56. Ficam revogadas:

I - Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014, publicada no Diário Oficial da União de 25 de julho de 2014, Seção 1, páginas 6 a 9; e

II - Resolução nº 487, de 22 de agosto de 2018, publicada no Diário Oficial da União de 27 de agosto de 2018, Seção 1, páginas 159 a 161.

Art. 57. Esta Resolução entra em vigor no dia XX de XXX de XXXX.

ANEXO À RESOLUÇÃO Nº XXX, DE XX DE XXX DE XXXX.

TABELA DE INFRAÇÕES

(VALOR DAS MULTAS PESSOA FÍSICA, EXPRESSO EM REAL)

COD	I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO OPERADOR AÉREO <i>slot aeroportuário (slot)</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 <i>slot aeroportuário (slot)</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 Facilitado ou Aeroporto Coordenado (nível 3 e 4)	Atenuado	Normal	Agravado
OFA	a) O operador do aeroporto facilitado descumprir as suas obrigações elencadas nesta Resolução.	30.000	52.500	75.000
OCD	b) O operador do aeroporto coordenado descumprir as suas obrigações elencadas nesta Resolução.	30.000	52.500	75.000

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN
Diretor-Presidente