

RESOLUÇÃO Nº 682, DE 7 DE JUNHO DE 2022 – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - ANAC

REGULAMENTA A COORDENAÇÃO DE AEROPORTOS E DISPÕE SOBRE AS REGRAS DE ALOCAÇÃO E MONITORAMENTO DO USO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA.

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, por meio de decisão consubstanciada na Resolução nº 682/2022, que entrará em vigor em 01 de julho de 2022, regulamentou a coordenação de aeroportos e dispôs sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária, definindo as diretrizes da coordenação de aeroportos; 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); e 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).

De acordo com informação do próprio site da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, *“inovação regulatória importante foi a criação do mercado secundário de slots, por meio da possibilidade de cessão destes entre empresas aéreas de diferentes grupos econômicos, o que reduz as barreiras de acesso e de saída de empresas aéreas em aeroportos com escassez de infraestrutura, permite soluções de mercado dinâmicas entre os próprios players, o que pode promover o aumento da eficiência do uso dos slots. Com vistas a evitar a especulação e efeitos concentrador de mercado, a regulação previu regras de contorno.*

Cabe ressaltar que o mercado secundário respeita a concepção de que 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 em normativos. As trocas e cessões de slots sempre devem observar as regras e os parâmetros regulatórios vigentes.

A regulação introduziu ainda aspectos que incentivam a sustentabilidade ambiental e o engajamento construtivo entre operador aeroportuário e empresas aéreas. Além dos critérios de regularidade e promoção da concorrência, serão considerados também o desempenho ambiental e eficiência operacional, com incentivo ao uso de aeronaves com menores emissões de ruído aeronáutico e CO₂.

A ANAC considerou, na atualização da norma, as práticas internacionais disseminadas no âmbito do Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG), que reúne conjunto de diretrizes internacionais para aeroportos coordenados, adotando aos aeroportos de Guarulhos, Santos Dumont, Recife e Pampulha, os mesmos parâmetros do manual.

Para Congonhas, infraestrutura aeroportuária mais saturada e concentrada do país, a Agência estabeleceu regras locais ajustadas às características do aeroporto. Entre as regras específicas estabelecidas para Congonhas, têm-se:

- limite de participação de slots por empresas aéreas de um mesmo grupo econômico em até 45%, minimizando a possibilidade de aumento de concentração;*
- critério de qualificação para novos entrantes de forma que apenas empresas aéreas que tenham mínima capacidade operativa possam operar no aeroporto;*
- priorização na alocação de slots para empresas que já estão estabelecidas no mercado doméstico brasileiro, mas que ainda tenham pouca participação no aeroporto.”*

➤ **Confira a publicação no Diário Oficial da União em 09/06/2022:**

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 09/06/2022 | Edição: 109 | Seção: 1 | Página: 65

Órgão: Ministério da Infraestrutura/Agência Nacional de Aviação Civil

RESOLUÇÃO Nº 682, DE 7 DE JUNHO DE 2022

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

A DIRETORIA COLEGIADA 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, tendo em vista o disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e considerando o que consta do processo nº 00058.047435/2020-12, deliberado e aprovado na 3ª Reunião Deliberativa Extraordinária, realizada em 6 de junho de 2022, 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 Capítulo 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 Capítulo 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 Capítulo III desta Resolução.

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.

CAPÍTULO I

DA COORDENAÇÃO DE AEROPORTOS

Seção I

Das definições

Art. 3º Para os 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 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, ou ainda por outras circunstâncias 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, ou ainda por outras circunstâncias previstas nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC;

IV - 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;

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

VI - base de referência (BDR): base de dados de séries de slots 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;

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

VIII - calendário de atividades: calendário com todas as atividades e prazos relacionados ao processo de coordenação e alocação de infraestrutura aeroportuária para as temporadas de verão e inverno em aeroportos facilitados (nível 2) e coordenados (nível 3);

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

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

XI - declaração de aeroporto coordenado: documento emitido pela Diretoria da ANAC que declara um aeroporto como aeroporto coordenado (nível 3);

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

XIII - declaração de capacidade aeroportuária: documento emitido pelo operador do aeroporto, 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;

XIV - 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 de empresa aérea entrante estabelecido na declaração de aeroporto coordenado;

XV - 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;

XVI - 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;

XVII - 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;

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

XIX - 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 considera todos os fatores técnicos, operacionais e ambientais que afetam o desempenho da infraestrutura aeroportuária e seus vários subsistemas;

XX - 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;

XXI - 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;

XXII - 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;

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

XXIV - 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), sendo que:

a) os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades;

b) temporadas equivalentes se referem a 2 (duas) temporadas de verão consecutivas ou 2 (duas) temporadas de inverno consecutivas; e

c) 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.

Seção 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 a responsável pela atividade descrita no caput em aeroportos coordenados.

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

Art. 5º Na atividade de coordenação e alocação de slots serão observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente, caso não contrariem disposições da legislação nacional, em especial as relacionadas à regulação e à fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

Seção III

Da declaração de capacidade aeroportuária

Art. 6º O operador do aeroporto é o responsável pela emissão da declaração de capacidade aeroportuária, que deverá conter os parâmetros de coordenação relativos aos componentes pista, pátio e terminal.

§ 1º A capacidade operacional de pista e as respectivas regras de alocação deverão 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 poderão restringir operações aéreas que limitem ou reduzam a capacidade aeroportuária.

§ 3º Na elaboração da declaração de capacidade aeroportuária, o operador do aeroporto deverá consultar as empresas de transporte aéreo regular de passageiros que operam no aeroporto e, no que for possível, levar em consideração as sugestões e acordos realizados, buscando melhorar a eficiência operacional e a capacidade do aeroporto, podendo ainda ser estabelecido um comitê específico para tal fim.

Art. 7º A declaração de capacidade aeroportuária para cada temporada deverá ser emitida pelo operador do aeroporto até o prazo definido no calendário de atividades.

Seção IV

Da publicação dos dados sobre operações aéreas em aeroportos coordenados

Art. 8º O operador do aeroporto coordenado (nível 3) é o 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.

Seção V

Da natureza, troca e cessão dos slots

Art. 9º 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. 10. Poderão solicitar slots em aeroportos coordenados as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos, nos termos da declaração de aeroporto coordenado.

Art.11. É vedada a utilização do slot por empresa de transporte aéreo ou operador aéreo que não seja o designado na alocação do slot.

Art. 12. 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.

§ 1º Os slots recebidos por meio de cessão de slots possuem a mesma natureza precária estabelecida pelo caput.

§ 2º Todo o processo de monitoramento previsto nesta Resolução, incluindo o cálculo do índice de regularidade e a avaliação de mau uso do slot, será mantido mesmo após a cessão do slot.

§ 3º O direito de uso temporário do slot será estabelecido para cada temporada somente após a confirmação da ANAC, conforme condições estabelecidas nesta Resolução.

Art. 13. As empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico serão consideradas conjuntamente para os fins desta Resolução.

§ 1º As empresas de transporte aéreo deverão 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 deste artigo e que impacte o resultado da alocação inicial de alguma temporada, parte ou a totalidade dos slots poderão ser redistribuídos seguindo os critérios estabelecidos nesta Resolução.

Art. 14. Será 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 para o aeroporto.

§ 1º A troca de slots entre empresas de transporte aéreo poderá ser revogada caso uma delas deixe de operar o slot depois de efetuada a troca, podendo ser caracterizada como uma cessão de slots, sendo aplicável os termos do art. 15 desta Resolução.

§ 2º Será 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, conforme avaliação da ANAC.

Art. 15. Será 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 para o aeroporto.

§ 1º A empresa de transporte aéreo que ceder slots para empresas de diferentes grupos econômicos não receberá 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 esses slots tiverem histórico de slots reconhecido por 3 (três) temporadas equivalentes consecutivas, inclusive entre empresas de transporte aéreo de mesmo grupo econômico.

§ 3º Caso na declaração de aeroporto coordenado seja definido o limite da participação percentual de slots no aeroporto, a empresa de transporte aéreo somente poderá obter slots em operações de cessão se o resultado dessa operação não ultrapassar esse limite.

§ 4º A ANAC somente procederá com a cessão de slots estabelecida pelo caput, por meio de solicitação realizada pela parte cedente.

§ 5º A cessão de slots ocorrida até a formação da base de referência (BDR) será definitiva e deverá ser realizada para toda a série de slots.

§ 6º A cessão de slots que ocorrer em data posterior à formação da base de referência (BDR) não será definitiva, salvo se a empresa cedente solicitar a alteração dessa base à ANAC, que avaliará o disposto no caput.

§ 7º A cessão de slots se configura pela transferência de slots, mesmo que decorrente de fusão, de aquisição de empresa ou de qualquer outra modalidade de consolidação empresarial.

§ 8º A cessão de slots poderá ser revogada pela ANAC a qualquer tempo, caso não sejam atendidos todos os requisitos dispostos nesta Resolução.

§ 9º Em operações de fusão, aquisição ou outra modalidade de consolidação empresarial que ultrapassem o limite de participação percentual de slots previamente estabelecido, ressalvadas as competências e avaliações do órgão ou entidade do governo federal responsável pela defesa da concorrência, a quantidade de séries de slots excedentes deverá ser cedida para outras empresas de transporte aéreo de diferente grupo econômico ou devolvida ao banco de slots.

§ 10º Em caso de descumprimento do disposto no § 9º deste artigo, a ANAC poderá proceder com a retomada da quantidade de séries de slots excedentes.

Art. 16. A ANAC não comporá litígio entre as partes nas operações de cessão de slots, tampouco atuará como árbitro de questões contratuais.

Seção VI

Das disposições gerais

Art. 17. As seguintes operações independem de alocação de slots:

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 os fins do disposto no inciso V do caput, não se enquadram as operações aéreas que, em etapa de voo imediatamente anterior ou posterior, realizem de forma planejada serviço de transporte aéreo.

Art. 18. 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. 35 desta Resolução.

Art. 19. Caso a empresa de transporte aéreo detentora de histórico de slots deixe de submeter a sua programação até a data limite de submissão inicial, essa empresa poderá concorrer ao banco de slots da temporada somente após a divulgação da alocação inicial, respeitada a capacidade aeroportuária disponível.

Art. 20. 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 estabelecidas nesta Resolução.

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. 21. Caso seja verificada devolução de slots que descaracterize a série de slots, até a data da formação da base de referência (BDR), a ANAC poderá determinar a perda de todos os slots da série, ensejando a redistribuição desses slots nos termos do art. 20 desta Resolução.

CAPÍTULO II

DOS AEROPORTOS FACILITADOS (NÍVEL 2)

Seção I

Da declaração de aeroporto facilitado

Art. 22. 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. 23. A declaração de aeroporto facilitado será emitida pela 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 será emitida pela Superintendência competente da ANAC e deverá ser publicada em consonância com o calendário de atividades, exceto pelo motivo mencionado no inciso IV do caput.

Art. 24. A declaração de aeroporto facilitado poderá ser motivada pela ANAC ou por meio de 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 facilitado.

Seção II

Das regras de alocação inicial

Art. 25. 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. 26. 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, deverão ser considerados como referência os serviços aéreos regulares registrados na ANAC para o respectivo aeroporto.

Seção III

Do monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária

Art. 27. O operador do aeroporto facilitado poderá estabelecer o monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária alocada aos voos para fins de apuração do mau uso dessa 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 III

DOS AEROPORTOS COORDENADOS (NÍVEL 3)

Seção I

Da declaração de aeroporto coordenado

Art. 28. 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. 29. A declaração de aeroporto coordenado será emitida pela 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 será emitida pela Diretoria Colegiada e deverá ser publicada em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V do caput.

Art. 30. A declaração de aeroporto coordenado poderá ser motivada pela ANAC ou por meio de 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 coordenado.

Art. 31. Devem constar na declaração de aeroporto coordenado as seguintes informações e valores de parâmetros:

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

XII - quantidade mínima de slots para ser considerada uma série de slots no aeroporto; e

XIII - limite de participação percentual de slots no aeroporto, quando aplicável.

§ 1º A definição dos valores de parâmetros será feita de forma individualizada para cada aeroporto coordenado.

§ 2º Na definição dos parâmetros serão observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente, ressalvada a aplicação de regulamentação específica.

§ 3º Caso a ANAC julgue necessário, por meio de regulamentação específica, poderá ser definido o limite de participação percentual de slots no aeroporto por dia da semana, sendo considerada a quantidade de slots efetivamente alocados.

Seção II

Das regras de alocação inicial

Art. 32. As solicitações de séries de slots das empresas de transporte aéreo, recebidas na submissão inicial, serão processadas pela ANAC, procedendo à alocação inicial.

Art. 33. 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 os fins do disposto 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 os fins do disposto 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 na 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.

§ 5º Caso se verifique condição que implique em barreiras à entrada, com potencial prejuízo à contestabilidade do mercado e à competição efetiva, diferentes critérios para a alocação inicial poderão ser estabelecidos por meio de regulamentação específica.

Art. 34. 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, conforme parâmetros definidos na declaração de aeroporto coordenado.

§ 2º Para o caso de perda de histórico de slots na temporada equivalente anterior, não se aplicará a prioridade estabelecida no inciso I do caput.

Art. 35. Aplicar-se-ão subsidiariamente ao disposto nos arts. 33 e 34 desta Resolução os seguintes critérios na alocação de slots, sem ordem de prioridade:

- I - melhor desempenho ambiental;
- II - maior série de slots (período de operação);
- III - maior aeronave;
- IV - maior promoção de concorrência no aeroporto; ou
- V - maior eficiência operacional.

§ 1º Para os fins do disposto no inciso I do caput, serão avaliadas as emissões de ruído aeronáutico e CO₂.

§ 2º Para os 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.

§ 3º Para os fins do disposto no inciso IV do caput, terão maior prioridade as alocações de séries de slots que promovam a redução de concentração, calculada pelo índice Herfindahl-Hirschman (HHI) dos assentos ofertados.

§ 4º Para os fins do disposto no inciso V do caput, será avaliada a eficiência na utilização das séries de slots no aeroporto, por meio da verificação do índice de regularidade das séries de slots (IRs) na temporada equivalente anterior.

§ 5º Caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo alterou características da série de slots que tenham influenciado o resultado da alocação inicial pela aplicação dos critérios de priorização deste artigo, a ANAC poderá determinar a perda de todos os slots da série, ensejando a redistribuição desses slots nos termos do art. 20 desta Resolução.

§ 6º Em casos de empate ou conflito na alocação de slots, aplicar-se-ão quaisquer dos critérios dispostos nos incisos de I a V do caput, individual ou conjuntamente.

Seção III

Do monitoramento do uso dos slots

Art. 36. O monitoramento do uso dos slots alocados em cada temporada será realizado pela ANAC 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. 37. 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. 38. 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 Considerar-se-ão 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 serão consideradas 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. 39. 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. 40. O índice de regularidade da série de slots (IRs) será calculado por meio da divisão do número de slots utilizados pelo número de slots alocados na base de referência (BDR) daquela série de slots:

IRs =	Número de slots utilizados	(%)
	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. 38 desta Resolução.

Art. 41. 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 os fins do disposto no inciso II do caput, será caracterizado 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 os fins do disposto 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. 42. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo poderá 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 os fins do disposto 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 os fins do disposto 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. 43. As violações ao previsto nesta Resolução sujeitarão o infrator às penalidades constantes no art. 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, ou em outros normativos que as substituam, adotando-se, para as infrações praticadas, os valores de multa dispostos no Anexo desta Resolução.

Parágrafo único. No caso de infrações cometidas por empresa de transporte aéreo, aplicar-se-ão as providências administrativas previstas na regulamentação vigente, independentemente da não obtenção do histórico de slots decorrente do monitoramento.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 44. A infraestrutura aeroportuária alocada à operação aérea não constituirá 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. 45. Ficam revogadas:

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

II - a Resolução nº 487, de 22 de agosto de 2018, publicada no DOU de 27 de agosto de 2018, Seção 1, páginas 159 a 161.

Parágrafo único. Ficam prorrogados os efeitos das Resoluções nºs 338, de 2014, e 487, de 2018, até o final da temporada Inverno 2022 (W22).

Art. 46. Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2022.

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

Diretor-Presidente

ANEXO

TABELA DE INFRAÇÕES

(VALOR DAS MULTAS PESSOA FÍSICA, EXPRESSO EM REAL)

I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO OPERADOR AÉREO	Mínimo	Intermediário	Máximo	Incidência da sanção
a) Manter intencionalmente <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes que não pretenda operar.	7.000	14.000	21.000	1 por <i>slot</i>
b) Realizar intencionalmente 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	1 por operação aérea
c) Realizar intencionalmente operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	42.000	63.000	1 por operação aérea

TABELAS DE INFRAÇÕES

(VALOR DAS MULTAS PESSOA JURÍDICA, EXPRESSO EM REAL)

II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO	Mínimo	Intermediário	Máximo	Incidência da sanção
a) Manter intencionalmente <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes que não pretenda operar.	12.000	21.000	30.000	1 por <i>slot</i>
b) Realizar intencionalmente 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	1 por operação aérea
c) Realizar intencionalmente operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	36.000	63.000	90.000	1 por operação aérea

III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO AEROPORTO	Mínimo	Intermediário	Máximo	Incidência da sanção
Aeroporto Facilitado (nível 2) ou Aeroporto Coordenado (nível 3)				
a) Descumprir as suas obrigações elencadas nesta Resolução.	30.000	52.500	75.000	1 por descumprimento de obrigação

Brasília, 10/06/2022

REFERÊNCIAS:

- DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO – Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-682-de-7-de-junho-de-2022-406714644>
- ANAC – Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2022/regras-de-coordenacao-de-aeroportos-e-alocacao-de-slots-e-modernizada#:~:text=A%20Ag%C3%Aancia%20Nacional%20de%20Avia%C3%A7%C3%A3o,chegada%20e%20partida%20em%20aeroportos>