



SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS

NOTA TÉCNICA Nº. 002 / SSA / 2007.

Brasília, 22 de janeiro de 2007.

Empresa: VRG Linhas Aéreas S.A.

Processo nº.: 60800-005696/2006-71.

Assunto: Operações realizadas pela VRG Linhas Aéreas S.A. durante o período de 15/12/06 à 14/01/07.

1. OBJETIVO

Apresentar à Diretoria Colegiada da ANAC O número de operações realizadas pela VRG Linhas Aéreas S/A, durante o período compreendido entre os dias 15/12/2006 à 14/01/2007, onde a referida concessionária deveria cumprir todos os seus Hotrans Domésticos que correspondem ao total de 270 (duzentos e setenta) vôos, em observância a Portaria n.º569/GC-5/06.09.2000 em anexo.(doc. 01)

2. DA INCIDÊNCIA DA PORTARIA N.º 569/GC5/2000

Pretende-se aqui demonstrar às hipóteses de aplicação da referida norma. Para tanto é salutar e didático propor uma subdivisão da matéria em dois tópicos a fim de demonstrar com maior clareza a aplicabilidade da norma em epígrafe. Assim temos:

a) REGRAS BÁSICAS PARA CONCESSÃO DE LINHAS AÉREAS REGULARES.

A Portaria nº. 569/GC5/06.09.2000, do art. 1º ao art. 12º e no art. 14º e 16º, estabelece conceitos do conjunto de linhas aéreas destinadas ao transporte de passageiros, carga e mala postal, exploradas por empresas brasileiras de transporte aéreo regular. Ademais, os referidos dispositivos fixam as regras básicas para os

pedidos de concessão de linhas que, juntamente com outras legislações, constituem os critérios analisados no processo COMCLAR.

Outrossim, os aduzidos artigos estabelecem ainda as condições para aprovação ou alteração no plano de linhas aéreas internacional e doméstica, sendo que para este último exige, além da adequação da infra-estrutura aeronáutica, **a segurança das operações, que está diretamente ligado à capacidade de frota e à disponibilidade suficiente de tripulação habilitada para compromisso de operacionalizar regularmente as linhas assumidas.**

Desta feita, observadas regras que instruem o processo para concessão de linhas aéreas regulares, passa-se a análise dos dispositivos que informam as regras para fiscalização de operação de linhas aéreas regulares concedidas.

b) REGRAS PARA FISCALIZAÇÃO DA(S) OPERAÇÃO(S) DAS LINHAS AÉREAS REGULARES CONCEDIDAS.

A Portaria nº. 569/GC5/06.09.2000, em seus artigos 13º e 15º, respectivamente, estabelece normas específicas para a fiscalização das operações das linhas aéreas concedidas, objetivando resguardar o adequado funcionamento do Sistema de Transporte Aéreo Regular.

O art. 13º prevê às hipóteses autorizadoras para que Órgão Regulador proceda ao cancelamento dos serviços aéreos internacionais, como segue *ipíssima verbis*:

“Art. 13 A atribuição de um serviço aéreo internacional poderá ser cancelada quando:

I – os serviços não forem implementados no prazo de 06 (seis) meses, a contar da data do ato de aprovação da solicitação;

II – ocorrer a suspensão dos serviços por um período superior a seis meses, de acordo com o que estabelece a Nota nº 001/GM5/ADM, de 9 de janeiro 1987;

III – ficar comprovada, através de processo administrativo, a incapacidade para execução do serviço; e

IV – deixar de cumprir os acordos, leis e regulamentos do Comando da Aeronáutica.”

Em continuidade, deve-se registrar aqui, e principalmente, o disposto no art. 15º do mesmo diploma legal que de maneira indubitável, enuncia:

Art. 15 A autorização para a operação de linha aérea doméstica poderá ser cancelada quando:

I - deixar de ser executada em um período superior a trinta dias;

II - não atingir 75% (setenta e cinco por cento) do percentual de vôos previstos no respectivo HOTRAN, durante o período de 03 (três) meses consecutivos;

III – não for implantada no prazo de 15 (quinze) dias, a partir da data prevista para o início das operações;

IV - for constatado, através de estudo específico, a operação inadequada do serviço; e

V - deixar de cumprir as leis e os regulamentos do Comando da Aeronáutica”.

Inicialmente, é necessário observar que os 03 (três) primeiros incisos, do art. 15 supra citado são as exigências fundamentais para punir as empresas em caso de serviço público prestado de forma insatisfatória. Tal comando visa preservar os interesses daqueles que pagam para usufruir deste serviço e, em contrapartida, fazem jus a adequada prestação do mesmo. Advirta-se, outrossim, que tal mandamento possui respaldo em nível constitucional, erigindo-se a condição de princípio constitucional formador dos preceitos da Administração Pública. Acrescente-se ainda neste particular, que de acordo com a Política para os Serviços de Transporte Aéreo Comercial do Brasil, **a principal consideração no exercício das atividades de transporte aéreo comercial deve ser o usuário.**

Pondere-se que o não cumprimento por parte das empresas aéreas desses dispositivos poderá comprometer, significativamente, **a segurança de vôo**, uma vez que a empresa pode mascarar a utilização de uma malha aérea superior as suas atuais condições técnicas e operacionais, não estando preparada para assumir regularmente os vôos contidos no Plano Básico de Linhas. Essa situação fere a operacionalidade dos vôos com reflexos imediato no público usuário e na eficiência do Sistema de Aviação Civil Brasileiro.

O art.15º possui a base legal para que a empresa **não apresente alternativas de modo a garantir uma reserva de mercado**, pois tal sistema consiste numa prática desleal e anti-competitiva, motivo pelo qual deve ser combatida.

É importante destacar que a aplicação do art. 15º **visa o atendimento regular da demanda e o estímulo a eficiência econômica** para o mercado atendido.

Assim, resta evidente o entendimento de que diante de inadimplemento por parte da empresa aérea de transporte regular, ocasionado pela subsunção da conduta a uma das hipóteses da norma em epígrafe, a ANAC se resguarda no direito não apenas de poder, mas de dever de punir a companhia que não possua condições de oferecer ao usuário a prestação adequada do serviço objeto de delegação.

3. DA CONTAGEM DO PRAZO PARA APLICAÇÃO DOS EFEITOS CONSTANTES DO INCISO I, DO ART. 15 DA PORTARIA 569/GC-5/2000.

No que se refere à contagem do prazo previsto no inciso I, do art. 15 da Portaria 569 /GC-5/2000, dois aspectos devem ser considerados pelo Colegiado Decisório.

Inicialmente, poder-se-ia considerar como termo inicial para aplicação dos efeitos previsto na referida norma o dia 14 de dezembro de 2006, data na qual fora assinado pela VRG junto a esta Agência o contrato de concessão. No entanto, deve-se consignar que o extrato do contrato de concessão somente foi levado à publicação no Diário Oficial da União no dia 15 de dezembro de 2006, conforme demonstra o documento em anexo. (doc.nº. 02).

Desta feita, partindo-se do entendimento de que o referido contrato só se aperfeiçoou por ocasião de sua publicação, verificar-se-ia que, na verdade, o termo inicial seria o dia 15 de dezembro de 2006.

Outro argumento para reforçar o entendimento sobredito é que no dia 15 de dezembro de 2006, foi exarada pela MM. Juíza da Primeira Vara Empresarial do Rio de Janeiro – RJ, a Sra. Márcia C.S.A. de Carvalho, a sentença que adjudicou a VRG, vencedora do leilão judicial realizado em 20/07/2000, a Unidade Produtiva VARIG conforme demonstra documento anexo. (doc.nº. 03)

Por estas razões, fica evidenciado que o termo inicial para contagem do prazo realmente é o dia 15 de dezembro de 2006, e, via de consequência, o termo final seria o dia 14 de janeiro de 2007.

4. DA METODOLOGIA APLICADA PARA VERIFICAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA VRG LINHAS AÉREAS S.A.

Conforme preconiza a Instrução de Aviação Civil (IAC) nº. 1223, de 30 de abril de 2000, em anexo (doc. nº. 04), entende-se como **vôo previsto** aquele que possui um HOTRAN – Horário de Transporte - que se constitui como o documento aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil, formalizando as concessões para a exploração de linhas aéreas regulares de passageiros ou carga pelas empresas de transporte aéreo, com os respectivos horários, números de vôos, frequências, tipo de aeronaves e oferta de assentos.

Quaisquer alterações nos vôos previstos em HOTRAN são informadas pelas empresas, através do **Boletim de Alteração de Vôo - BAV**, nas condições estabelecidas em legislação específica (IAC 1504, em anexo – doc.nº. 5).

A partir da união entre o Banco de Dados de HOTRAN e o Boletim de Alteração de Vôo, forma-se o **VRA – Vôo Regular Ativo**, que constitui a base de dados contendo informações sobre as operações efetivamente realizadas pelas empresas.

Exemplo 1 : Vôo Regular Ativo (VRA) empresa VRG no dia 27 de dezembro

DIA	EMPRESA	DI	VÔO	ORIGEM	DESTINO	ASSENTOS	EQUIPAMENTO	PARTIDA				MOTIVO DE ALTERAÇÃO									
								DATA	HORA	DATA	HORA	NAT	DATA	HORA	DATA	HORA	CAB	SOB	JUST		
								PREVISTA		REAL			PREVISTA		REAL						
27	VRN	0	2417	SBSP	SBRJ	132	B733	271206	1047			E	271206	1131			N	N	XN		
27	VRN	0	2418	SBRJ	SBSP	132	B733	271206	1106			E	271206	1154			N	N	XN		
27	VRN	0	2419	SBSP	SBRJ	132	B733	271206	1111	271206	1111	E	271206	1154	271206	1220			N	N	AJ
27	VRN	0	2420	SBRJ	SBSP	132	B733	271206	1132	271206	1149	E	271206	1222	271206	1239			N	N	RI
27	VRN	0	2421	SBSP	SBRJ	132	B733	271206	1156	271206	1204	E	271206	1246	271206	1304			N	N	AJ
27	VRN	0	2422	SBRJ	SBSP	132	B733	271206	1158			E	271206	1252					N	N	XN
27	VRN	0	2423	SBSP	SBRJ	132	B733	271206	1229			E	271206	1316					N	N	XN
27	VRN	0	2424	SBRJ	SBSP	132	B733	271206	1233			E	271206	1322					N	N	XN
27	VRN	0	2425	SBSP	SBRJ	132	B733	271206	1301	271206	1309	E	271206	1352	271206	1415			N	N	AJ
27	VRN	0	2426	SBRJ	SBSP	132	B733	271206	1313			E	271206	1407					N	N	XN
27	VRN	0	2427	SBSP	SBRJ	132	B733	271206	1329			E	271206	1416					N	N	XN
27	VRN	0	2428	SBRJ	SBSP	132	B733	271206	1351			E	271206	1449					N	N	XN
27	VRN	0	2429	SBSP	SBRJ	132	B733	271206	1401	271206	1401	E	271206	1449	271206	1506			N	N	AJ
27	VRN	0	2430	SBRJ	SBSP	132	B733	271206	1429	271206	1438	E	271206	1519	271206	1536			N	N	RI
27	VRN	0	2431	SBSP	SBRJ	132	B733	271206	1441	271206	1450	E	271206	1532	271206	1558			N	N	RI
27	VRN	0	2432	SBRJ	SBSP	132	B733	271206	1457			E	271206	1545					N	N	XN

HORA PREVISTA

HORA REAL

* Na linha em destaque, encontra-se o vôo VRN 2429, de São Paulo/Congonhas para Rio/Santos Dumont, com hora prevista de partida para as 14:01h e de chegada para às 14:49h. Embora o vôo tenha decolado na hora prevista, o horário de pouso excedeu os 15 minutos de tolerância previstos na legislação em vigor (IAC 1504, em anexo). Desta forma tornou-se necessário informar através do Boletim de Alteração de Vôo (BAV) a hora real da operação e o motivo que gerou a alteração, neste exemplo especificado pelo código AJ, que representa "aeroporto de destino interdito", conforme estabelecido pela legislação específica (IAC 1504, em anexo).

Conforme previsto no art. 15, da Portaria 569/GC5, de 5 de setembro de 2000, o descumprimento de um voo previsto em HOTRAN por um período igual ou superior a 30 (trinta) dias consecutivos implica no **cancelamento** da autorização para operação da linha aérea doméstica, motivo pelo qual procede o método de aplicação descrito a seguir.

4.1 DO MÉTODO APLICADO E DO RESULTADO OBTIDO.

Em vista de fins eminentemente didáticos, urge equacionar aqui o método utilizado pelo setor operacional, assim temos:

1. Após efetuar cruzamento entre as informações que constavam no VRA (base de dados prevista em HOTRAN e alterações de voo informadas pela empresa), verificou-se que dos 270 voos previstos, estabelecidos por força de medida judicial, a empresa realizou ao menos uma (01) operação em **141**, voos.

Dos **129** voos restantes, nenhum apresentou qualquer operação no referido período.

2. A fim de validar os resultados, foram solicitadas à INFRAERO, através do Sistema de Gerenciamento da Torre de Controle (SGTC*), as informações de pouso e decolagem de todos os voos da empresa VRG realizados em aeroportos domésticos no período em estudo, conforme demonstra o documento em anexo. (doc.nº.6).

3. Em seguida, aplicou-se um segundo cruzamento de informações, desta vez entre a base de dados VRA (base de dados prevista em HOTRAN e alterações de voo informadas pela empresa) e as informações enviadas pela INFRAERO (SGTC – Sistema de Gerenciamento Torre de Controle).

Por meio deste cruzamento, foi constatada a realização de mais 10 (dez) voos no período considerado, embora com numeração diferente da prevista originalmente em HOTRAN, conforme demonstra a tabela abaixo:

RELAÇÃO DOS DEZ VÔOS VRN OPERADOS DE ACORDO COM O SGTC / INFRAERO

NUMERO DO VOO HOTRAN	NUMERO DO VOO INFORMADO VRN	ORIG	DEST	BAV VRN	SGTC/INFRAERO	PARECER	OBSERVAÇÕES REFERENTES AO PERÍODO DE 15/12 A 14/01
2662	2662	SBSP	SBBH	CANCELADO	REALIZADO	OK	SGTC E BAV CONTEM UM VOO REALIZADO
2708	2497	SBSP	SBCT	CANCELADO	REALIZADO	OK	SGTC CONTEM UM VOO REALIZADO
2730	2760	SBSP	SBJV	CANCELADO	REALIZADO	OK	SGTC CONTEM DOZE VOOS REALIZADOS
2731	2761	SBJV	SBSP	CANCELADO	REALIZADO	OK	SGTC CONTEM DEZ VOOS REALIZADOS
2736	2364	SBSP	SBJV	CANCELADO	REALIZADO	OK	SGTC CONTEM TREZE VOOS REALIZADOS
2737	2665	SBJV	SBSP	CANCELADO	REALIZADO	OK	SGTC CONTEM TREZE VOOS REALIZADOS
2738	2882	SBSP	SBCT	CANCELADO	REALIZADO	OK	SGTC CONTEM TRES VOOS REALIZADOS
2739	2883	SBCT	SBSP	CANCELADO	REALIZADO	OK	SGTC CONTEM CINCO VOOS REALIZADOS
2776	2764	SBSP	SBFL	CANCELADO	REALIZADO	OK	SGTC CONTEM TREZE VOOS REALIZADOS
2777	2765	SBFL	SBSP	CANCELADO	REALIZADO	OK	SGTC CONTEM TREZE VOOS REALIZADOS

* O SGTC é um sistema automatizado, criado para atender às necessidades do Serviço de Controle de Tráfego Aéreo em controle de aeródromo. São, basicamente, estações de trabalho, instaladas em posições operacionais das torres de controle, que proporcionam informações gerenciais de voo.

Os dez vôos de HOTRAN relacionados acima, apesar de estarem cancelados no BAV no período de 15/12/2006 a 14/01/2007, foram operados, pelo menos uma vez, com a nova numeração informada pela VRN, sendo, portanto, retirados da relação de vôos a serem cancelados.

Concluiu-se, após a segunda verificação, que dos 270 vôos domésticos previstos a VRG Linhas Aéreas operou no mínimo uma vez em 151 dos vôos e cancelou integralmente 119 dos vôos previstos.

4.2 DOS SLOTS DO AEROPORTO DE CONCONHAS

Originariamente, o número total de *slots* do GRUPO VARIG, em 11/MAI/2006 era de 125, que foram absorvidos pela Empresa VRG Linhas Aéreas S/A. No ponto, verifica-se que dos 125 slots que a empresa deveria estar operando, foram realizadas apenas 102 operações, não tendo sido constatado em 23 vôos nenhuma operação conforme tabela abaixo.

Ademais, ressalta-se que do universo dos 102 vôos operados foi detectado, em alguns deles, um baixo índice de regularidade em face do disposto no inciso II, do art. 15 da Portaria 569/GC-5/2000, a qual exige um percentual mínimo de 75% (setenta e cinco por cento) dos vôos previstos no respectivo HOTRAN, num período de 03 (três) meses consecutivos.

Exemplo 2 : Cruzamento base VRA com informações INFRAERO.

NUMERO DO VOO HOTRAN INFORMADO VRN		STATUS	DIA	DI	ORIG	DEST	VÔO	BAV VRN	SGTC/INFRAERO	PARECER	OBSERVAÇÃO
2032	2032	PREV	13	0	SBSP	SBCF	2032	CANCELADO	NAO ENCONTRADO	NÃO	O VOO 2032 TEM COMO ETAPA PREVISTA SP-CF
		INCLUIDO	13	4	SBCT	SBSP	2032	INCLUSÃO	REALIZADO		A EMPRESA CANCELOU A PREVISTA E INCLUIU A ETAPA CT-SP
		A empresa opera 8 vôos no trecho SBCT-SBSP									vôos: 2701(3); 2703(29); 2705(6); 2707(31); 2709(1); 2711(24); 2739(1); 2757(1)
2402	2402	PREV	15	0	SBRJ	SBSP	2402	REALIZADO	REALIZADO	NAO	FORA DO PRAZO PARA ANALISES
2403	2403	PREV	15	0	SBSP	SBRJ	2403	REALIZADO	REALIZADO	NAO	FORA DO PRAZO PARA ANALISES
2408	2408	PREV	15	0	SBRJ	SBSP	2408	REALIZADO	REALIZADO	NAO	FORA DO PRAZO PARA ANALISES
2413	2413	PREV	15	0	SBRJ	SBSP	2413	REALIZADO	REALIZADO	NAO	FORA DO PRAZO PARA ANALISES
2422	2422	PREV	15	0	SBRJ	SBSP	2422	CANCELADO	CANCELADO	NAO	FORA DO PRAZO PARA ANALISES
2427	2427	PREV	15	0	SBRJ	SBSP	2427	REALIZADO	REALIZADO	NAO	FORA DO PRAZO PARA ANALISES
2663	2663	PREV	13	0	SBBH	SBSP	2663	REALIZADO	CANCELADO	NAO	VOO NAO ENCONTRADO NA BASE SGTC DE SBSP
2750	2750	PREV	13	0	SBCT	SBSP	2750	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	O VOO 2750 TEM COMO ETAPA PREVISTA CT-SP
		INCLUIDO	13	4	SBSP	SBGL	2750	INCLUSÃO	REALIZADO		A EMPRESA CANCELOU A PREVISTA E INCLUIU A ETAPA SP-GL
2757	2841	PREV	13	0	SBCT	SBSP	2757	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	VÔO 2841 NÃO ENCONTRADO NO BAV E SGTC
		*	13	*	*	*	2841	CANCELADO	CANCELADO		
2758	2636	PREV	13	0	SBSP	SBNF	2758	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	O VOO 2758 TEM COMO ETAPA PREVISTA SP-NF
		PREV	13	0	SBSP	SBBR	2636	REALIZADO	REALIZADO		A EMPRESA REALIZOU O VÔO 2636 COM A ETAPA SP-BR
		A empresa opera 9 vôos no trecho São Paulo - Brasília									vôos: 2620(4); 2622(31); 2624(3); 2626(10); 2628(22); 2630(15); 2634(24); 2636(7); 2638(2)
2759	2621	PREV	13	0	SBNF	SBSP	2759	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	O VOO 2759 TEM COMO ETAPA PREVISTA NF-SP
		PREV	13	0	SBBR	SBSP	2621	REALIZADO	REALIZADO		A EMPRESA REALIZOU O VÔO 2621 COM A ETAPA BR-SP
		A empresa opera 8 vôos no trecho Brasília - São Paulo									vôos: 2621(8); 2623(4); 2625(30); 2627(3); 2629(10); 2631(22); 2633(15); 2635(24)
2774	2762	PREV	14	0	SBSP	SBFL	2774	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	VÔO 2762 NÃO ENCONTRADO NO BAV E SGTC
		*	14	*	*	*	2762	CANCELADO	CANCELADO		
2775	2763	PREV	14	0	SBFL	SBSP	2775	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	VÔO 2763 NÃO ENCONTRADO NO BAV E SGTC
		*	14	*	*	*	2763	CANCELADO	CANCELADO		
2780	2842	PREV	13	0	SBSP	SBVT	2780	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	VÔO 2842 NÃO ENCONTRADO NO BAV E SGTC
		*	13	*	*	*	2842	CANCELADO	CANCELADO		
2783	2843	PREV	13	0	SBVT	SBSP	2783	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	VÔO 2843 NÃO ENCONTRADO NO BAV E SGTC
		*	13	*	*	*	2843	CANCELADO	CANCELADO		
2797	2797	PREV	15	0	SBPA	SBSP	2797	REALIZADO	REALIZADO	NAO	FORA DO PRAZO PARA ANALISES
5050	2840	PREV	13	0	SBSP	SBCX	5050	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	VÔO 2840 NÃO ENCONTRADO NO BAV E SGTC
		*	13	*	*	*	2840	CANCELADO	CANCELADO		
5051	2496	PREV	14	0	SBCX	SBSP	5051	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	VÔO 2496 NÃO ENCONTRADO NO BAV E SGTC
		*	14	*	*	*	2496	CANCELADO	CANCELADO		
5053	2880	PREV	13	0	SBSP	SBPF	5053	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	O VOO 5053 TEM COMO ETAPA PREVISTA SP-PF
		PREV	13	0	SBSP	SBBR	2880	CANCELADO	CANCELADO		A EMPRESA REALIZOU O VÔO 2880 COM A ETAPA SP-SV
		A empresa opera 9 vôos no trecho São Paulo - Brasília									vôos: 2620(4); 2622(31); 2624(3); 2626(10); 2628(22); 2630(15); 2634(24); 2636(7); 2638(2)
5053	2629	PREV	14	0	SBPA	SBSP	5053	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	O VOO 5053 TEM COMO ETAPA PREVISTA PA-SP
		PREV	14	0	SBBR	SBSP	2629	REALIZADO	REALIZADO		A EMPRESA REALIZOU O VÔO 2629 COM A ETAPA BR-SP
		A empresa opera 8 vôos no trecho Brasília - São Paulo									vôos: 2621(8); 2623(4); 2625(30); 2627(3); 2629(10); 2631(22); 2633(15); 2635(24)
5070	2752	PREV	13	0	SBSP	SBLO	5070	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	VÔO 2752 NÃO ENCONTRADO NO BAV E SGTC
		*	13	*	*	*	2752	CANCELADO	CANCELADO		
5071	2637	PREV					5071	CANCELADO	CANCELADO	NÃO	EMPRESA CONFIRMOU QUE NÃO OPEROU
		*		*	*	*	2637	NAO OPERADO	CANCELADO		

Obs: O valor entre parenteses representa o número de vezes que o vôo foi realizado durante o período.

Dos 23 vôos relacionados acima, 6 vôos (2402, 2403, 2408, 2413, 2427 e 2797) estão fora do prazo de análises (15/12 a 14/01), portanto já estão passíveis de cancelamento imediato. Do restante, 9 vôos (2422, 2757, 2774, 2775, 2780, 2783, 5050, 5051 e 5070) não foram encontrados nem na base do SGTC da INFRAERO e nem nos BAVs da empresa, 1 vôo (2663) foi informado via BAV porém não foi encontrado na base do SGTC, 1 vôo (5071) não teve operação de acordo com a própria empresa e 6 vôos (2032, 2750, 2758, 2759, 5053 e 5053) foram realizados com características distintas das previstas em HOTRAN (etapas diferentes), portanto recebendo parecer negativo nesta análise.

4.3 DA REALIZAÇÃO DE VÔOS NÃO PREVISTOS EM HOTRAN.

Levando-se em consideração o conteúdo da Instrução de Aviação Civil (IAC) nº 1223, que estabelece normas para confecção e aprovação do Horário de Transporte – HOTRAN, vislumbra-se que no capítulo 4, item 4.7, a numeração dos vôos das empresas brasileiras de transporte aéreo regular obedecerá a seguinte classificação:

- a) vôos das linhas aéreas domésticas: 1000 a 6999;
- b) vôos das linhas aéreas internacionais : 7000 a 8999;

Destaca-se ainda, no item 4.10 da mesma legislação, o seguinte texto:

“Fica facultado às empresas, a utilização de números no intervalo de 9000 a 9999, para registro de operações de vôos não-regulares, inclusive para os vôos extras operados na condição de reforço dos vôos previstos em HOTRAN.”

Dessa forma, mesmo que uma empresa brasileira, que não estivesse ambientada com as práticas de confecção de BAV (Boletim de Alteração de Vôo) e HOTRAN (Horário de Transporte) informasse um vôo extra com numeração entre 1000 e 6999, de forma alguma esta poderia informar um vôo regular doméstico com numeração superior a 9000, uma vez que estaria claramente em desacordo com a legislação citada. (IAC1223, capítulo 4, item 4.7 b).

ANÁLISES SOBRE OS VÔOS NÃO REGULARES INFORMADOS NO BAV

EMPRESA	VÔO	ORIGEM	DESTINO	DATA	PARTIDA	DATA	CHEGADAS	OBS	BAV?	SGTC?	OBS ANAC
VRN	9045	SBLO	SBSP	130107	1345	130107	1457	2841/13JAN - PPVQN - 59 PAXS	SIM (3 VÔOS)	NÃO	NÃO CUMPRIU A ETAPA ORIGINAL EM HOTRAN: CT-SP
VRN	9036	SBSP	SBFL	140107	1459	140107	1603	2762/14JAN - PPVOZ - 61 PAXS	SIM (1 VÔO)	NÃO	CUMPRIU A ETAPA ORIGINAL EM HOTRAN: SP-FL
VRN	9037	SBFL	SBSP	140107	1652	140107	1750	2763/14JAN - PPVOZ - 123 PAXS	SIM (1 VÔO)	NÃO	CUMPRIU A ETAPA ORIGINAL EM HOTRAN: FL-SP
VRN	9040	SBSP	SBLO	130107	1830	130107	1940	2842/13JAN - PPVNZ - 07 PAXS	SIM (3 VÔOS)	NÃO	NÃO CUMPRIU A ETAPA ORIGINAL EM HOTRAN: SP-VT
VRN	9041	SBLO	SBSP	130107	1959	130107	2057	2843/13JAN - PPVNZ - 25 PAXS	SIM (3 VÔOS)	NÃO	NÃO CUMPRIU A ETAPA ORIGINAL EM HOTRAN: VT-SP
VRN	9047	SBGL	SBSP	130107	1335	130107	1452	2751/13JAN - PPVNZ - 75 PAXS	SIM (3 VÔOS)	NÃO	VÔO 2751 NÃO ENCONTRADO NO QUADRO VRN
VRN	9044	SBSP	SBLO	130107	1147	130107	1247	2840/13JAN - PPVQN - 16 PAXS	SIM (3 VÔOS)	NÃO	NÃO CUMPRIU A ETAPA ORIGINAL EM HOTRAN: SP-CX
VRN	9137	SBRJ	SBSP	140107	1251	140107	1348	2496/14JAN - PPVPY - 103 PAXS	SIM (1 VÔO)	NÃO	NÃO CUMPRIU A ETAPA ORIGINAL EM HOTRAN: CX-SP
VRN	9048	SBSP	SBSV	130107	1225	130107	1440	2880/13JAN - PPVTA - 83 PAXS	SIM (1 VÔO)	NÃO	NÃO CUMPRIU A ETAPA ORIGINAL EM HOTRAN: SP-CX
VRN	9046	SBSP	SBGL	130107	1420	130107	1543	2752/13JAN - PPVOY - 59 PAXS	SIM (1 VÔO)	NÃO	NÃO CUMPRIU A ETAPA ORIGINAL EM HOTRAN: SP-LO

Mesmo analisando os vôos não-regulares que supostamente teriam substituído vôos previstos em HOTRAN, verifica-se, com exceção dos vôos 9036 e 9037, que as etapas previstas não coincidem, descaracterizando o vôo regular.

Ademais, para efeito da avaliação aqui realizada não há que se considerar, salvo melhor juízo, qualquer operação realizada como não-regular, haja vista que a cerne deste estudo consiste na apreciação da operacionalidade dos vôos regulares e ainda daqueles vôos que foram objeto de congelamento por parte de decisão judicial, em face do disposto no inciso I, da Portaria n^o 569/GC-5-2000.

Desta feita, entende-se que não é oportuna a análise no âmbito desta Nota Técnica de qualquer referência a vôos não-regulares, tendo em vista a liberdade que as companhias dispõem para endereçar a esta Agência, a qualquer tempo, solicitação neste sentido e ainda considerando que os mesmos não são realizados com periodicidade, ao contrário, o são apenas esporadicamente.

5. DA CONCLUSÃO:

Antes de adentrar no âmbito conclusivo, é necessário elucidar que esta Nota Técnica, refere-se à primeira etapa de avaliação das operações da empresa em tela, por exigência do quanto disposto no inciso I, do art. 15 da Portaria n^o. 569/GC-5/2000.

Ainda neste particular, exsurge a necessidade de se consignar que no prazo de 03 (três) meses, contados a partir de 15 de dezembro de 2006, será apresentada outra Nota Técnica em que será avaliado o desempenho da empresa em epígrafe em relação ao disposto no inciso II, do art. 15 do mesmo diploma legal, o qual enuncia *in verbis*:

“Art. 15 A autorização para a operação de linha aérea doméstica poderá ser **cancelada** quando:

I – *omissis*;

II – não atingir 75% (setenta e cinco por cento) do percentual de vôos previstos no respectivo HOTRAN, durante o período de 03 (três) meses consecutivos.” (sem grifo no original).

A consideração supra é importante na medida em que foram detectados, neste período de apenas 30 (trinta) dias, índices de regularidade muito abaixo do exigido na norma em apreço, o que gera uma atitude preventiva por parte desta SSA de alertar a Diretoria desta Agência que, eventualmente, possa ocorrer nova modificação no quadro de horários da empresa.

Por fim esta Superintendência de Serviços Aéreos sugere com base nos estudos e metodologias aqui apresentados que este colegiado decida pela aprovação do quadro de vôos apurados em confronto com as informações do sistema BAV e SGTC, levando-se em conta o disposto no inciso I, do art. 15 da Portaria nº. 569/CG-5/2000; para:

- Aprovar a seguinte relação contendo 151 vôos domésticos que oficialmente passam a integrar a malha que será operada pela VRG Linhas Aéreas S.A. (doc.nº. 07).
- Devolver à base de dados desta Agência os 119 vôos domésticos conforme documento em anexo, que não foram operados pela VRG Linhas Aéreas S.A., e por conseqüência, foram excluídos de sua malha operacional. (doc.nº. 08).

Do exposto e por tudo mais que se extrai dos autos, submeto a Nota Técnica em análise à apreciação superior.

Luiz Cláudio da Silva Antunes
Gerente de Processamento e
Divulgação de Informações

Elanir da Silva Mendonça
Gerente de Operações Domésticas

Rafael Moreira Mello Araújo
Assistente GPDI

Marcílio Serverino Lins
Gerente-Geral de Operações

Vinícius de Oliveira Castro
Gerente Técnico GGOS

Mário Roberto Gusmão Paes
SUPERINTENDENTE DE SERVIÇOS AÉREOS