

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES

**TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO PARA APOIO Á GESTÃO REGULATÓRIA DA
OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR**

ELIZABETH CARLOS DA SILVA CRUZ

MARIA FÁTIMA FERREIRA MOREIRA

ORIENTADOR: ADYR DA SILVA

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO DE AVIAÇÃO CIVIL

PUBLICAÇÃO: ETA-007A/2003
BRASÍLIA/DF: DEZEMBRO DE 2003

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES

**TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO PARA APOIO Á GESTÃO REGULATÓRIA DA
OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR**

ELIZABETH CARLOS DA SILVA CRUZ
MARIA FÁTIMA FERREIRA MOREIRA

**MONOGRAFIA DO CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO SUBMETIDA AO CENTRO DE
FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES DA
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS
PARA A OBTENÇÃO DO GRÁU DE ESPECIALISTA EM GESTÃO DA AVIAÇÃO
CIVIL.**

APROVADA POR:

ADYR DA SILVA, PhD (UnB)
(Orientador)

JOSÉ MATSUO SHIMOISHI, PhD (UnB)
(Examinador)

JOAQUIM JOSÉ GUILHERME DE ARAGÃO, PhD (UnB)
(Examinador)

BRASÍLIA/DF, DEZEMBRO DE 2003

FICHA CATALOGRÁFICA

CRUZ, ELIZABETH CARLOS DA SILVA e
MOREIRA, MARIA FÁTIMA FERREIRA.

Tecnologia da Informação Para Apoio à Gestão Regulatória da Oferta de Transporte
Aéreo Regular

xii, 67p., 210x297 mm (CEFTRU/Unb, Especialista, Gestão da Aviação Civil,
2003).

Monografia de Especialização – Universidade de Brasília, Centro de Formação de
Recursos Humanos em Transportes, 2003.

1. Transporte Aéreo Doméstico
2. Transporte Aéreo Internacional
3. HOTRAN-Horário de Transporte

I. CEFTRU/UnB

II. Título (série)

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

CRUZ, E. C. S. e MOREIRA, M. F. F. (2003). Tecnologia da Informação Para Apoio à
Gestão Regulatória da Oferta de Transporte Aéreo Regular, Monografia de Especialização,
Publicação E-TA-007A/2003, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes,
Universidade de Brasília, Brasília, DF, 67p.

CESSÃO DE DIREITOS

NOME DOS AUTORES: Elizabeth Carlos da Silva Cruz e Maria Fátima Ferreira Moreira

TÍTULO DA MONOGRAFIA: Tecnologia da Informação Para Apoio à Gestão Regulatória
da Oferta de Transporte Aéreo Regular

GRAU/ANO: Especialista / 2003

É concedida à Universidade de Brasília, permissão para reproduzir cópias desta monografia
de especialização e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos
e científicos. Os autores reservam outros direitos de publicação e nenhuma parte desta
monografia de especialização pode ser reproduzida sem a autorização por escrito dos autores.

Elizabeth Carlos da Silva Cruz

Maria Fátima Ferreira Moreira

DEDICATÓRIA

Este trabalho dedicamos as nossas famílias, por terem sido privadas do nosso convívio por um longo período de tempo, enquanto nos dedicávamos à realização deste curso.

AGRADECIMENTOS

Ao nosso orientador e Mestre Adyr da Silva.

“Os caminhos foram difíceis, mas conseguimos chegar ao destino. Não somos perfeitas, nem infalíveis, mas tenha certeza de que tudo que fizemos, foi o melhor que pudemos fazer. Os nossos agradecimentos por ter confiado na honestidade do nosso trabalho”.

RESUMO

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO PARA APOIO A GESTÃO REGULATÓRIA DA OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR

A rede mundial de computadores tem crescido rapidamente nos últimos anos como uma tecnologia computacional onde quase tudo é feito de modo simples e acessível a todos.

O presente trabalho focaliza a importância do uso da tecnologia da informação, visando desenvolver a concepção de um Sistema Virtual, onde todos os procedimentos legais e de Gestão possam ser implementados através da tramitação de dados eletronicamente, em particular utilizando-se dos recursos disponibilizados pelas redes de dados.

O HOTRAN: Horário de Transporte é um documento onde constam os vôos regulares das empresas aéreas brasileiras e estrangeiras que operam no Brasil. A vislumbração de um sistema informatizado que faça a ligação do órgão normativo DAC, com os órgãos consultivos e as empresas aéreas foi o ponto de partida para a elaboração deste trabalho.

O processo atualmente utilizado está baseado no uso do papel e na mão-de-obra como meio de veiculação de informações, carecendo de modernização.

O tempo de tramitação de todos os processos da COMCLAR, (Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas), poderá ser gradualmente reduzido, uma vez que o novo Sistema permitirá a apresentação de pedidos a qualquer dia e qualquer hora assim como o tempo necessário para as análises, que também poderão ser abreviados.

A informatização dos processos operacionais, baseados no pleno uso da telemática, vem se mostrando um instrumento para alcançar novos níveis de automação de alta performance.

Desta forma o DAC deverá iniciar um processo de substituição do atual sistema, rompendo antigos padrões, fundamentando a nova solução no uso da tecnologia da informação.

ABSTRACT

INFORMATION TECHNOLOGY FOR THE SUPPORT TO THE REGULATORY MANAGEMENT FOR THE OFFER OF THE REGULAR AIR TRANSPORTATION

The World Wide Web has been increasing quickly in the last years as a computer technology where almost everything is made from a simple and accessible way to all.

The present work focuses the importance of the use of the information technology, seeking to develop the conception of a Virtual System, where all the legal procedures and Management can be implemented through the electronic data, in particular using the resources of data in the nets.

The HOTRAN: Horário de Transporte (Timetable) is a document where the scheduled flights of the Brazilian and Foreign air carriers that operate here in Brazil are established. The glimmering of a system, which would make the connection between the Department of Civil Aviation, the advisory partners, and the air carriers, was the start for the elaboration of this work.

Nowadays, the process used at COMCLAR, (Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas/Coordination Commission of Airlines), is very intense in the use of the paper and labor as a way of information transport, in need of modernization.

This new system will gradually reduce the time for analyses of the process, once it will allow the presentation of the requests at anytime.

The computerization of the operational processes, based on the full use of the information technology, shows itself as an instrument to reach new and high automation level. This way, the Department of Civil Aviation shall begin a process of substitution of the current system, breaking old patterns and basing the new solution on the use of the information technology.

SUMÁRIO

Capítulo		Página
1	INTRODUÇÃO	1
1.1	APRESENTAÇÃO	1
1.2	JUSTIFICATIVA	2
1.3	DEFINIÇÃO DO PROBLEMA	3
1.4	OBJETIVO	4
1.5	HIPÓTESE PRINCIPAL	5
1.6	HIPÓTESE SECUNDÁRIA	5
1.7	METODOLOGIA	6
1.8	ESTRUTURA DA MONOGRAFIA	6
2	TRANSPORTE AÉREO REGULAR	8
2.1	O TRANSPORTE AÉREO ATUAL NO BRASIL	8
2.2	TRANSPORTE AÉREO REGULAR DOMÉSTICO	10
2.3	EMPRESAS BRASILEIRAS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR	16
2.4	TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL E OS ACORDOS AÉREOS	18
2.4.1	Transporte Aéreo Regular Internacional	20
2.4.2	Autorização para Funcionamento no País	21
2.4.3	Direitos de Tráfego	22
2.4.4	Liberdades do Ar	22
2.4.5	Empresas Internacionais de Transporte Aéreo Regular que operam no Brasil	25
3	GESTÃO REGULATÓRIA DO TRANSPORTE REGULAR	27
3.1	CONCESSÃO DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR	27
3.2	CONSIDERAÇÕES INICIAIS	27
3.2.1	Linhas Aéreas Internacionais	28
3.2.2	Linhas Aéreas Nacionais	28
3.2.3	Linhas Aéreas Regionais	28
3.2.4	Linhas Aéreas Especiais	28
3.3	EVOLUÇÃO DA COMCLAR	28

3.3.1	Situação Atual	37
3.3.2	Usuários do Sistema	38
4	INFORMATIZAÇÃO DO SISTEMA HOTRAN	39
4.1	INCLUINDO UM SUBSISTEMA	39
5	ANÁLISE DO PROCESSO DE INFO DO HOTRAN	42
5.1	DESCRIÇÃO DO SISTEMA PROPOSTO	42
6	CONCLUSÃO	45
	REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA	46
ANEXOS		
1	PORTARIA Nº 569/GC-5, DE 06 DE SETEMBRO DE 2000	48
2	PORTARIA Nº 692/DGAC, DE 20 DE OUTUBRO DE 1999	51
3	IAC 1223- DE 30 ABR 2000 - NORMAS PARA CONFECCÃO E APROVAÇÃO DE HORÁRIO DE TRANSPORTE - HOTRAN	55

LISTA DE FIGURAS

Figura		Página
Figura 3.1	Composição da COMCLAR (1980)	29
Figura 3.2	Fluxograma dos Pedidos (Fluxo Natural dos Pedidos Realizados nas Reuniões Rotineiras da Cla)	30
Figura 3.3	Composição da CLA (em 08/03/83)	31
Figura 3.4	Composição da CLA em 1994	33
Figura 3.5	Composição da CLA (em Mai 97)	35
Figura 3.6	Fluxograma do Processamento de Pedidos de Aumento de Oferta de Vôos	36
Figura 3.7	Estrutura da COMCLAR ,1999	37
Figura 3.8	Fluxograma do Processamento de Pedidos de Aumento de Oferta de Vôos em Outubro 1999	38
Figura 5.1	Estrutura do Sistema de Processo de adoção do HOTRAN	45

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

BAV	Boletim de Alteração de Vôo
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
CLA	Comissão de Linhas Aéreas
COMCLAR	Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas
DAC	Departamento de Aviação Civil
HOTRAN	Horário de Transporte
IAC	Instituto de Aviação Civil
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
SERAC	Serviço Regional da Aviação Civil (Existem 07 SERAC's)
SIE	Subdepartamento de Infraestrutura
STE	Subdepartamento Técnico
SPL	Subdepartamento de Planejamento
PL-2	Divisão de Serviços Aéreos Nacionais, Regulares e Não-Regulares
PL-4	Divisão de Assuntos Internacionais

GLOSSÁRIO

- INTERNET** É uma Rede que se Comunicam Através do Protocolo tcp/ip.
- MAPPER** Conjunto de Ferramentas para Processamento de Informações
- SERVIDOR** Um Computador que Fornece um Serviço para Outro Computador na Rede.

1. INTRODUÇÃO

1.1 APRESENTAÇÃO

Cada um dos três últimos séculos foi caracterizado por uma tecnologia predominante. O século XVIII foi a época dos grandes sistemas mecânicos da Revolução Industrial. O século XIX foi o das máquinas a vapor e o século XX o da Tecnologia da Informação. Devido ao rápido progresso tecnológico, a concepção e a aplicação estão convergindo rapidamente e são cada vez menores os decursos de prazos entre coleta, transporte, armazenamento e processamento de informações. Organizações com centenas de escritórios dispersos por uma extensa área geográfica podem, através do apertado de um botão, analisar o status atual de suas filiais e distribuir informações. Com isso torna-se ainda maior a demanda por formas de processamento de informações cada vez mais sofisticadas.

A fusão dos computadores e das comunicações teve uma profunda influência na forma como os sistemas computacionais eram organizados. Está totalmente ultrapassado o conceito de um “centro de computadores”, como uma sala para onde os usuários levam os programas a serem processados. O velho modelo de um computador atendendo a todas as necessidades computacionais da organização foi substituído pelas chamadas redes de computadores, nas quais os trabalhos são realizados por uma série de equipamentos interconectados. Esta tecnologia associada ao desenvolvimento das telecomunicações, vem se desenvolvendo rapidamente, nos últimos anos de modo a tornar possível esta interconexão entre equipamentos fisicamente localizados em áreas distintas, muitas vezes bem distantes uma das outras.

O Departamento de Aviação Civil, ainda não completou a implantação de seus Sistemas Informáticos e as respectivas integrações. Desse modo, setores da Organização onde o processo decisório é complexo ou para o qual a transparência absoluta é requisito básico, estão se ressentindo da lacuna causada pela inexistência de processo informatizado.

O Departamento de Aviação Civil – DAC , tem entre suas atribuições a de autorizar concessões para exploração de linhas aéreasRegulares internacionais e domésticas de passageiros e/ou carga e mala postal para as empresas de transporte aéreo, com respectivos

horários, números de vôos, orçamentos, tipos de aeronaves e oferta de assentos. O documento usado para solicitar e autorizar essas concessões é denominado Horário de Transporte – HOTRAN.

Atualmente existe um sistema de informação parcialmente automatizado (MAPPER), que permite a entrada das informações a partir do formulário de Proposta de HOTRAN. Neste formulário, as empresas de transporte aéreo, relacionam os vôos de uma determinada linha. Uma linha pode ser composta por várias localidades, sendo que, obrigatoriamente a composição da linha deve contar com a primeira e a última localidade.

Para cada tipo de serviço a ser operado a empresa deverá emitir uma proposta de HOTRAN, que deverá conter a data de vigência e vigência anterior. Essas autorizações são emitidas pela Divisão de Serviços Aéreos Nacionais Regulares e Não Regulares, no caso das Linhas Aéreas Domésticas, e pela Divisão de Assuntos Internacionais, nos casos das Linhas Aéreas Internacionais.

1.2 JUSTIFICATIVA

O desenvolvimento da Aviação Civil não representa um fim em si mesmo, mas um meio de alcançar os grandes objetivos do desenvolvimento global da sociedade em sua concepção mais abrangente. A aviação civil desempenha um papel catalisador: Ela abre novos mercados aos produtores, facilita a divulgação de novas tecnologias, propicia o acesso aos serviços essenciais à comunidade e dá suporte à assistência social. Graças a sua flexibilidade, ela preenche as mais diversas lacunas de apoio ao processo de desenvolvimento, onde quer que elas existam e qualquer que seja sua evolução futura. Partindo desse princípio que é a essencialidade do transporte aéreo, surge a necessidade de otimizar o ordenamento da oferta de vôos que envolve a confecção e aprovação de horário de transporte – HOTRAN.

O processo atualmente utilizado é muito intensivo no uso do papel e mão de obra como meio de veiculação de informações, carecendo de modernização.

Os dados relativos à oferta de serviços informados pelas empresas, via formulário padronizado em papel, que após análise da PL-2/PL-4 são enviados à PL-5 (Divisão de

Estatísticas e Projetos Especiais) para serem digitados na 4PL-5 (Seção de Produção, Registro e controle do Sistema BAV/HOTRAN), alimentando o sistema de banco de dados do DAC, o MAPPER, atualmente em fase de transição para a base ORACLE. A rotina adotada atualmente, meio manual meio informatizada, tem procedimentos com grande risco de introdução de erros.

Os riscos atuais de inclusão de informações incorretas exige revisões continuadas e filtragem de modo a aumentar sua qualidade e confiabilidade o que tende a atrasar o processo de autorização do HOTRAN e sua divulgação. Mecanismo esse que deve ser processado em alta velocidade face à dinâmica da oferta de transporte aéreo, em permanente reajuste às necessidades da demanda. Fatores sazonais e algumas variáveis aleatórias intrínsecas à demanda acompanham as exigências dos usuários portanto, as empresas de transporte aéreo devem reagir prontamente, pois a oportunidade perdida, quer de passageiros ou carga não atendidos, quer do assento ou do porão não preenchidos, são prejuízos irremediáveis.

Com esses fatos, fica patente que tecnologia adequada e eficiente em sua aplicação deve ser pesquisada e oferecida ao DAC, que com ela atingirá seus propósitos de bem servir ao mercado de transporte aéreo.

1.3 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

A não aplicação dos princípios de tecnologia da informação, conseqüente a não utilização de certas técnicas de Gestão de Aviação Civil, impede a otimização de procedimentos e diversos dados que poderiam ser fornecidos automaticamente são informados manualmente pelas empresas;

Após o recebimento das propostas das empresas, o processo decisório exige a realização de análise e se essas propostas estiverem de acordo com as exigências previstas nas normas do poder concedente, esses dados são digitados. A precisão ou plena correção dos documentos preparados a partir do formulário em papel que dependem do estado em que foi transmitido.

Muitas vezes torna-se impossível essa tarefa de descodificação da mensagem de baixa qualidade recebida.

Algumas empresas enviam as propostas, via e-mail, que facilita um pouco, mas isso não é rotina adotada, sendo procedimento eventual.

Na realidade o que existe hoje é um Sistema ultrapassado, induzindo a riscos de erros comprometendo a eficiência dos processos de decisão do DAC.

O Brasil ainda avança lentamente na área de aplicação de alta tecnologia, que deve ser utilizada nas rotinas mais sensíveis e importantes cujo funcionamento repercute sobre os usuários do Sistema de Aviação Civil.

1.4 OBJETIVO

Este trabalho visa, enfocando o uso da Tecnologia da Informação, pesquisar o sistema ótimo que possa eliminar ou reduzir riscos de erros na efetivação dos procedimentos de processamento e aprovação de oferta de vôos, além de aprimorar os recursos e meios para tratamento e obtenção das informações necessárias à eficiência dos processos decisórios do DAC, a fim de indicar aos setores responsáveis pela coordenação dos vôos regulares das empresas aéreas, nacionais e internacionais, técnica atualizada, cuja concepção leve em consideração a garantia da agilização na tramitação e a integridade das informações.

Visa ainda, desenvolver a concepção de um Sistema Virtual, onde todos os procedimentos legais e de gestão possam ser implementados através de tramitação de dados eletronicamente, em particular utilizando-se dos recursos disponibilizados pelas redes de dados.

1.5 HIPÓTESE PRINCIPAL

É possível encontrar, através da pesquisa dos recursos da telemática, um sistema que possa agilizar o processo de informatização do Sistema HOTRAN do DAC, proporcionando às empresas o usuário, no caso a /empresa aérea regular/, enviar as propostas de solicitação e alteração de HOTRAN, via formulário eletrônico, disponível no Portal do DAC na INTERNET.

1.6 HIPÓTESE SECUNDÁRIA

É possível adotar procedimentos da Tecnologia de Informação que possibilitem aos gestores dos processos de análise e emissão de pareceres dos órgãos consultivos da COMCLAR, dispor de meios de ação que sejam também efetuados através do mesmo Portal.

O documento final do processamento HOTRAN aprovado, pode ser enviado em resposta à solicitação automaticamente para o Banco de Dados dos usuários interessados.

1.7 METODOLOGIA

É essencial ter consciência acerca do problema existente, expresso no sub-item 1.3 do **Capítulo 1**, desta monografia.

- ✓ **A pesquisa científica** para direcionar este trabalho é analisar a documentação disponível na IAC 1223 - Normas para Confecção e Aprovação de Horários de Transporte HOTRAN
- ✓ Nos Acordos Aéreos firmados pelo Governo brasileiro com os demais países.
- ✓ CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica

A Pesquisa Secundária inclui a evolução da COMCLAR – Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas e registros de constatação de fatos veiculados pelos meios de comunicação, incluindo Internet.

- ✓ **O método de abordagem** a ser utilizado no desenvolvimento da pesquisa será o método hipotético-dedutivo.
- ✓ **A metodologia** se concentra em realizar a seqüência das seguintes atividades e passos a seguir:

1-Análise Bibliográfica e dos Conceitos aplicados na IAC 1223 e nos Acordos Aéreo Internacionais, Direitos de Tráfego.

2- Pesquisa nas Portarias (Anexo), que proporcionaram a Evolução da COMCLAR- Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas;

3- Identificação da estrutura adequada ao Sistema de Processos de adoção do HOTRAN.

1.8 ESTRUTURA DA MONOGRAFIA

O desenvolvimento deste trabalho será apresentado em cinco capítulos, com a seguinte estrutura a saber:

No **Capítulo 1**, foram desenvolvidos os itens relativos à apresentação, objetivo, justificativa, problema, hipótese, hipótese secundária, metodologia, e estrutura do estudo.

O **Capítulo 2**, trata-se da análise bibliográfica, do desenvolvimento do Transporte Aéreo Regular no Brasil, da importância desde a fase pioneira, até o avanço considerável da aviação comercial, a necessidade de construir grandes aeroportos, a perspectiva de crescimento no turismo interno.

Do Transporte Aéreo Regular Doméstico

Do Transporte Aéreo Regular Internacional

Dos Direitos de Tráfego, Liberdades do Ar

O **Capítulo 3** trata da Concessão do Transporte Aéreo Regular, o sistema de transporte aéreo regular brasileiro é constituído por uma rede de linhas aéreas, que são exploradas por empresas brasileiras de transporte aéreo regular, tendo como finalidade atender ao transporte de passageiros e carga. Linhas Aéreas Internacionais, são aquelas que tem ponto de origem em território brasileiro e ponto de destino em território estrangeiro, exploradas por empresas previamente designadas pelo governo brasileiro nos termos dos acordos bilaterais, celebrados junto aos governos de outros Estados. Um breve histórico da evolução da COMCLAR.

O **Capítulo 4** expõe a necessidade da informatização do Sistema HOTRAN, a criação de um Sistema Virtual com finalidade de implementação de um Banco de Dados “ON LINE”

(INTERNET), fazendo uma migração de todos os procedimentos regulamentares das reuniões da COMCLAR para o meio eletrônico. Aponta os pontos positivos do Sistema ora proposto.

Capítulo 5 trata da Análise e Estrutura do Sistema Virtual proposto, para otimizar o processo COMCLAR.

E finalmente o **Capítulo 6** apresenta uma conclusão com recomendações para a reflexão do órgão regulador e poder concedente brasileiro para o desenvolvimento da concepção de um sistema virtual, onde todos os procedimentos legais e de gestão possam ser implementados através de tramitação de dados eletronicamente.

2.1 O TRANSPORTE AÉREO ATUAL NO BRASIL

O transporte aéreo no Brasil vem acompanhando o desenvolvimento do País. De início, ele nasceu baseado em duas premissas: pioneirismo e charme. As primeiras viagens eram fruto de aventureiros, que investiam muito dinheiro num meio de transporte pouco popular, privilégio de poucos e que ninguém sabia se ia dar certo.

Com o processo industrial e o progresso, que fez grande parte do Brasil migrar do campo para a cidade, e pela necessidade de intercâmbio com outros países, o transporte aéreo passou a ser uma necessidade, deixando de ser apenas uma opção dos famosos e ricos, que saíam do País a passeio ou para estudar no exterior.



Essa fase pioneira e glamourosa passou definitivamente. Hoje, o transporte aéreo no Brasil e no mundo está incorporado ao modal de transportes das grandes cidades e nenhum País pode prescindir da aviação comercial. Pode-se dizer que o avião no século XXI está para as cidades, como o porto estava no século XIX. Era não apenas o ponto de partida e chegada de cargas e passageiros, mas o pólo aglutinador do progresso. Foi assim que se desenvolveu o Brasil litorâneo, às margens do Atlântico e em função dos portos que transportavam a riqueza e as emoções.

O transporte aéreo representa hoje negócio que envolve bilhões de dólares no mundo todo. Para se ter uma idéia, apenas o maior aeroporto do mundo – Chicago – faz milhões de embarques e desembarques por ano. O maior aeroporto cargueiro, Memphis, nos Estados Unidos, transporta 2,5 milhões de toneladas de carga por ano

Os grandes aeroportos dos Estados Unidos, onde está hoje o maior movimento aéreo do mundo, chegam a fazer 70 mil pousos e decolagens por mês. O aeroporto mais movimentado do Brasil, em número de aeronaves, Congonhas, faz em média 22 mil movimentos por mês. Além de moderno, o transporte aéreo está em franca ascensão. Cada vez mais as indústrias aeronáuticas investem em aviões maiores e mais sofisticados, principalmente comprometidos com a preservação do meio ambiente. Na parte terrestre, os aeroportos também devem estar

permanentemente em evolução tecnológica e logística, para permitir pousos e decolagens de aviões modernos, sob quaisquer condições de tempo, e atender à crescente demanda do transporte aéreo.

No Brasil, em 2001, foram transportados aproximadamente 75 milhões de passageiros, entre embarques e desembarques. Calcula-se que cerca de 10 a 12 milhões de pessoas no País utilizam o transporte aéreo. Ainda é pouco para um País de 170 milhões de habitantes. O que se vê a cada ano é a incorporação de novas levas de passageiros, pois nos últimos anos esse setor tem crescido a taxas de 8% ao ano, o dobro da média mundial.

Existem alguns problemas que ainda fazem, no Brasil, o transporte aéreo significar transporte da elite: preços altos das passagens, acessos difíceis aos aeroportos e baixa renda da maioria da população. Esse *gap* só poderá ser superado com a conjugação de esforços de todos os grupos interessados, principalmente o segmento turístico. Se o transporte aéreo pudesse suprir a demanda que existe por viagens, com os assentos vazios dos aviões de carreira, certamente todo o sistema sairia beneficiado.

As grandes companhias aéreas passam no momento por uma crise, que tem componentes conjunturais e estruturais. Nos Estados Unidos e na Europa apareceu uma solução que está atendendo a contento a demanda e suprimindo as necessidades dos passageiros domésticos: as companhias exclusivas de transporte domésticos. São pequenos aviões, de no máximo 50 lugares, que voam para pequenas cidades transportando os passageiros que chegam do exterior ou dos pontos extremos do País nos grandes aviões.

Com isso, surgiram os grandes aeroportos, chamados “hub”, como Chicago, Atlanta, Nova York e Los Angeles, que concentram essa massa de passageiros e a escoam para o resto do País.

No Brasil, depois da fase pioneira, a partir dos anos 70, houve um avanço considerável da aviação comercial. Daí a necessidade de se construir grandes aeroportos, como aconteceu com o Internacional do Rio de Janeiro-Galeão, inaugurado em 1977. O crescimento desse transporte obrigou outras capitais a buscar no Governo Federal e Estadual os recursos necessários para ampliação, reforma e modernização dos aeroportos. Em 1973, surgiu a

Infraero – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, com a missão de administrar, reformar, construir e equipar os principais aeroportos brasileiros.

Nesses 30 anos, o avanço do transporte aéreo no Brasil foi extraordinário, a expectativa para os próximos anos é excelente. A aviação é o modal que mais cresce no mundo e o Brasil, não apenas pela atração que exerce para os estrangeiros, tem um vasto campo para crescer no turismo interno. Além disso, as ameaças terroristas a países desenvolvidos, principalmente Estados Unidos e Europa, acabam proporcionando um diferencial importante para o turismo do exterior.

Mesmo com a crise localizada em algumas companhias aéreas, fruto do momento delicado por que passa a aviação comercial, a demanda continuará crescente e o transporte aéreo definitivamente se consagrará como o maior meio de transporte do futuro.

2.2 TRANSPORTE AÉREO REGULAR DOMÉSTICO

A evolução da Política do Transporte Aéreo atravessou, basicamente, três fases bastante características.

É importante frisar que em todas estas fases esteve sempre presente na Política do Transporte Aéreo o critério da preservação da soberania e do mercado brasileiro.

Apenas no início da exploração das primeiras linhas nacionais em 1927 autorizou-se precariamente duas empresas estrangeiras durante curto período a realizarem cabotagem: A CONDOR SYNDIKAT e a AÉROPOSTALE, visando unicamente o atendimento ao usuário e a integração do território.

Veja, ao longo dos anos, como vem evoluindo o Transporte Aéreo Brasileiro:

1927

O governo libera, à iniciativa privada, a exploração dos serviços de transporte aéreo. As primeiras concessões para exploração de linhas foram autorizadas, em caráter precário, às empresas estrangeiras Condor Syndikat e Aéropostale. Trata-se do único caso registrado de autorização para exploração de tráfego de cabotagem, no Brasil, por empresa estrangeira.

A VARIG e a SINDICATO CONDOR (resultante da nacionalização da CONDOR SYNDIKAT) se organizam e se registram como empresas de aviação, e obtêm concessão para exploração de suas linhas pioneiras.

1940/50

Essa fase estendeu-se pelas décadas de 40 e 50, e até o início da década de 60, e ao longo dela, mais de 20 empresas foram criadas, as quais concentraram as suas linhas principalmente nas rotas do litoral.

O excesso de oferta que se estabeleceu, em relação à demanda então existente, culminou por tornar anti-econômicos os vôos por elas realizados.

O mercado da época, de dimensões reduzidas, não foi suficiente para viabilizar o funcionamento de um número tão grande de empresas e todas elas se enfraqueceram, sendo que muitas faliram ou foram absorvidas por outras, ou se fundiram. A conseqüência foi uma redução nos níveis de segurança e de regularidade no serviço de transporte aéreo.

1960

Na década de 60, a aviação comercial brasileira alcançava uma crise econômica de graves proporções, causada por diversos fatores, como: a baixa rentabilidade do transporte aéreo provocada pela concorrência excessiva; a necessidade de novos investimentos para a renovação da frota, visando à substituição das aeronaves do pós-guerra, cuja manutenção tornava-se difícil e cuja baixa disponibilidade prejudicava a regularidade do serviço; as alterações na política econômica do país, que retirou das empresas aéreas o benefício do uso do dólar preferencial para as importações, etc.

Para escaparem da crise, e poderem, talvez, sobreviver, as empresas aéreas, juntamente com o governo, reuniram-se para estudar uma mudança na política então reinante, de forma a

garantir a continuidade dos serviços de transporte aéreo, mesmo que, caso necessário, o número de empresas tivesse que ser reduzido e o governo tivesse que exercer um controle mais rígido sobre elas.

Três dessas reuniões, denominadas Conferências Nacionais de Aviação Comercial (CONAC), foram realizadas na década de 60. A 1ª em 1961, a 2ª em 1963 e a 3ª em 1968. As deliberações, conclusões e recomendações, a que se chegaram nessas conferências, conduziram a uma política de estímulo à fusão e associação de empresas, com o fim de reduzir o seu número a um máximo de duas na exploração do transporte internacional e três no transporte doméstico. Iniciava-se o regime de competição controlada em que o governo passou a intervir pesadamente nas decisões administrativas das empresas, seja na escolha de linhas, no reequipamento da frota, no estabelecimento do valor das passagens, etc.

Iniciou-se assim a segunda fase da evolução da política governamental para o setor da aviação civil, que se estendeu até a década de 80, foram adquiridos os primeiros aviões turbo-hélice e jatos da aviação civil brasileira.

1975

Com a introdução de aeronaves mais modernas, e de maior porte, as empresas viram-se forçadas a modificar a sua rede de linhas, optando por servir apenas as cidades de maior expressão econômica, cujo mercado viabilizasse a prestação do serviço com o uso de aeronaves desse tipo. As pequenas cidades do interior, dotadas, normalmente, de um aeroporto precariamente equipado, cuja pista, em geral, não era pavimentada, e que no passado eram servidas por aeronaves de pequeno porte, passaram, simplesmente, a não mais dispor do serviço. Assim é que, de um total de 335 cidades servidas por linhas aéreas em 1958, somente 92 continuavam a dispor do serviço em 1975.

Atento ao problema, o então Ministério da Aeronáutica decidiu criar uma nova modalidade de empresa aérea, a empresa regional, para atender as cidades interioranas, dentro do conceito do novo sistema de transporte aéreo regional, que foi criado pelo Decreto N.º 76.590, de 11 de novembro de 1975.

No entanto, de conformidade com a política em vigor, de competição controlada, umas poucas empresas, apenas, foram criadas, devendo, cada uma delas, operar dentro de uma determinada região.

Assim, para operarem nas cinco regiões em que se dividiu o território nacional, foram criadas, em 1976, as empresas NORDESTE (Estados do NE, parte do MA, ES e grande parte de MG), RIO-SUL (Estados do Sul e RJ, parte do ES, faixa litorânea de São Paulo), TABA (Estados da Amazônia e partes Oeste do Pará e Norte do MT), TAM (MS, partes do MT e SP) e VOTEC (estados de Tocantins, Goiás e DF e parte do PA e MG e MT).

O novo sistema de transporte regional teve também, como objetivo, viabilizar a utilização, em maior escala, do avião BANDEIRANTE, lançado quatro anos antes pela EMBRAER, e que estava tendo grande aceitação para uso na aviação regional nos EEUU.

1989

Ao longo da década de 80, e mais especialmente, ao seu final, uma nova ordem política, econômica e social começou a se instalar, de uma maneira global, em quase todos os países do mundo. A marca mais importante da implantação dessa nova ordem foi, provavelmente, a derrubada do muro de Berlim, em novembro de 1989, que iniciou o esfacelamento da antiga União Soviética.

Essas mudanças filosóficas, marcadas pela predominância do pensamento liberal, levou os governos, de uma maneira geral, a reduzirem o seu controle sobre a economia dos seus respectivos países, permitindo que a mesma fosse conduzida pelas livres forças do mercado.

Embora, em 1986, tivesse-se realizada a IV CONAC, sem trazer nenhuma modificação substancial à política vigente, também no Brasil, mudanças começaram a ser introduzidas, sob a influência daquele pensamento. O governo, gradualmente, a partir de então, passou a abandonar o regime de indexação da economia e de fixação de preços. Em harmonia com essa nova política econômica do governo, o então Ministério da Aeronáutica, por intermédio do DAC, definiu-se, a partir de 1989, por uma política de flexibilização tarifária. Com base nessa política abandonou o regime de fixação do preço das passagens aéreas, substituindo-o pelo estabelecimento de uma faixa de variação do preço em torno de um valor fixado pelo DAC, correspondente à tarifa básica. Foi o início da 3ª fase da evolução da política para o transporte aéreo.

Buscando aprimorar essa política e torná-la ainda mais consentânea com a do Governo Federal, o então Ministério da Aeronáutica fez realizar, em novembro de 1991, a V Conferência Nacional de Aviação Comercial (V CONAC), com a participação de todos os segmentos da indústria do transporte aéreo, visando à definição clara de uma política sintonizada com as tendências liberalizantes observadas em diversos países do mundo.

Com base nos resultados dessa conferência, o Ministério estabeleceu diretrizes para orientar a ação do seu órgão regulador, o DAC, no sentido de proceder a uma redução gradual e progressiva da regulamentação existente.

Em consequência dessa nova política e das diretrizes dela decorrentes, foi implementado o sistema de liberação monitorada das tarifas aéreas domésticas; foi aberto o mercado doméstico para a entrada de novas empresas, tanto de transporte regular quanto de transporte não regular, incluindo regionais e cargueiras, as quais passaram de 17, em 1991, para um total de 41 nos dias atuais; foi suprimida a delimitação de áreas para exploração do transporte regional e a exclusividade desfrutada, dentro das mesmas, por algumas empresas; flexibilizaram-se os parâmetros para a concessão de linhas; foram designadas novas empresas nacionais para explorar o transporte aéreo internacional; foi admitida a criação e o licenciamento de um novo tipo de empresas, destinadas à exploração do transporte aéreo não regular de cargas e passageiros, na modalidade de “charter”; e foi, enfim, como decorrência de todas essas medidas, aumentada a oferta ao usuário, que passou de 22.560.000 Ass/Km em 1991, para cerca de 32.000.000, nos dias atuais.

A nova modalidade de serviço aéreo, não regular, introduzido pelo DAC em 1989, e aceita pela V CONAC em 1991, foi, juntamente com a introdução das bandas tarifárias, um dos passos mais importantes em direção à flexibilização da regulamentação do transporte aéreo. Já em 1990, seis empresas passaram a explorar o transporte aéreo não regular, e o seu número continuou crescendo, chegando a 23 em 1995. Entretanto, nos dias atuais (1998), somente 20 delas continuam registradas e autorizadas a funcionar.

A abertura para a exploração dessa nova modalidade de serviço despertou o interesse de inúmeros empresários com capital disponível e que procuravam um setor onde pudessem investi-lo e obter um retorno satisfatório.

Desafortunadamente, porém, o mercado disponível para a exploração desse serviço foi superestimado e não comportou tanta oferta, e hoje, das 20 empresas existentes, apenas 08 continuam operando, precariamente.

Entretanto, apesar dos resultados insatisfatórios obtidos pelas empresas não regulares, o DAC não considera frustrada sua iniciativa de buscar novas formas de desenvolvimento do transporte aéreo, e manterá seus esforços para viabilizar o transporte aéreo não regular, sem se descuidar, obviamente, das demais modalidades, sejam elas as tradicionais e consagradas, ou novas modalidades que se criem como decorrência do desenvolvimento da indústria do transporte aéreo.

Considera-se Transporte Aéreo Regular, toda operação de vôo ligando duas ou mais localidades, caracterizado por um número, com horário, frequência, equipamento, rota, previsto em documento oficial do poder concedente denominado HOTRAN – Horário de Transporte.

Conforme o CBA-Código Brasileiro de Aeronáutica, considera-se transporte doméstico todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em território nacional.

O Transporte Aéreo não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Das Concessões;

Em 2002, existiam 23 empresas de transporte aéreo regular com concessão para atuar no mercado brasileiro, sendo que apenas 20 em operação ativada.

2.3 EMPRESAS BRASILEIRAS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR

ABAETÉ LINHAS AÉREAS

PAX/CARGA (ABJ)

ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S/ª

PAX/CARGA (TUS)

BRASMEX – BRASIL MINAS EXPRESS LTDA

PAX/CARGA (BCA)

GOL TRANSPORTES AÉREOS LTDA.

PAX/CARGA (GLO)

META- MESQUITA TRANSPORTES AÉREOS LTDA.

PAX/CARGA (MSQ)

NORDESTE LINHAS AÉREAS REGIONAIS S/A

PAX/CARGA (NES)

OCEANAIR LINHAS AÉREAS LTDA

PAX/CARGA (ONE)

PANTANAL LINHAS AÉREAS SUL MATO-GROSSENSES S/A

PAX/CARGA (PTN)

PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA

PAX/CARGA (PTB)

PENTA – PENA TRANSPORTES AÉREOS S/A

PAX/CARGA (PEP)

PUMA AIR LINHAS AÉREAS LTDA

PAX/CARGA (PLY)

RICO LINHAS AÉREAS S.ª

PAX/CARGA (RLE)

RIO-SUL LINHAS AÉREAS S/A

PAX/CARGA (RSL)

SKYMASTER AIRLINES LTDA

CARGA (SKC)

TAM LINHAS AÉREAS S.ª

PAX/CARGA (TAM)

TAVAJ TRANSPORTES AÉREOS REGULARES S/A

PAX/CARGA (TVJ)

TOTAL LINHAS AÉREAS S/A

(TTL)

TRIP – TRANSPORTE AÉREO REGIONAL DO INTERIOR

PAULISTA LTDA

(TIB)

VARIG S/A (VIAÇÃO AÉREA RIO-GRANDENSE)

PAX/CARGA (VRG)

VARIG LOGÍSTICA S/A

CARGA (VLO)

VASP – VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A

PAX/CARGA (VSP)

TRANSPORTES AÉREOS PRESIDENTE S.^a

PAX/CARGA (TPE)

2.4 TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL E OS ACORDOS AÉREOS

O Transporte Aéreo Internacional é uma extraordinária mola que impulsiona o progresso e assegura o entendimento e a aproximação entre nações e povos, graças às características básicas de rapidez e segurança que proporciona. Seu contexto internacional exigiu, particularmente com maior ênfase após a Segunda Guerra Mundial, a criação de normas que regulassem a atividade.

Não é difícil imaginar o grau de dificuldade para uma aeronave comercial cumprindo uma linha aérea internacional com escalas em diversos países, em que a tripulação tivesse que estabelecer comunicações nos diversos idiomas, utilizar grande variedade de auxílios à navegação e de cartas aeronáuticas sem nenhuma padronização. Imaginemos nos aeroportos o cumprimento de formalidades e exigências alfandegárias, de imigração e saúde, estabelecidas de conformidade com a decisão de cada país. A persistência nesta hipótese tornaria o transporte aéreo internacional economicamente impraticável e com um nível de segurança sofrível.

A primeira grande tentativa para se organizar o transporte aéreo internacional foi dada através da Convenção de Paris, em 1919.

A década de 20 assistiria as três formas de organização do transporte aéreo mundial:

1ª - Convenção Ibero-Americana de Navegação Aérea, em Madri, 1926;

2ª - Convenção de Havana, em 1928, que tratou sobre os direitos comerciais aéreos ;

3ª - Convenção de Varsóvia, em 1929: A mais importante do período anterior à Guerra, tratava de disciplinar as responsabilidades das empresas aéreas pelos danos causados aos passageiros e/ou suas bagagens; tratava, ainda, de dar forma aos documentos aéreo, ao padronizar regras, bilhetes de passagem, etc..

Pouco antes do final da Segunda Guerra Mundial , os Estados Unidos convocam a maior conferência de aviação civil internacional em termos de importância – a Conferência de Chicago.

O governo americano julgava conveniente estar concluída a regulamentação internacional dos transportes aéreos. O que se objetivava era aplicar, com finalidade diversa, as grandes frotas aéreas em uso militar, de modo mais humano e construtivo, pela confraternização e pelo processo universal.

De entendimentos preliminares entre o governo americano e outros governos ficou claro a necessidade de uma reunião onde vários pontos deveriam ser examinados.

Mas o principal documento produzido pela Conferência foi a Convenção de Aviação Civil, abrangendo os seguintes assuntos:

- Navegação Aérea;
- Organização da Aviação Civil Internacional e
- Transporte Aéreo.

O ponto de maior sucesso da Conferência foi a criação da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) para os países de língua latina, ou ICAO (Internacional Civil Aviation Organization) para os demais países, com a finalidade de promover um sistema para assegurar a uniformidade de padrões para as operações e segurança de vôo, e estabelecer um

fórum internacional para a troca de vistas sobre as dificuldades econômicas e nacionalistas que entravam o comércio aéreo.

2. 4.1 TRANSPORTE AÉREO REGULAR INTERNACIONAL

O transporte aéreo internacional é regulamentado pelas Convenções Internacionais, que são uma normativa geral para a aviação civil. Posteriormente, essas Convenções, devem ser assinadas pelos Estados, para que se tornem lei.

Entre os Estados são realizados Acordos de Transporte Aéreo, em sua maioria bilateralmente. Os Acordos são necessários, pois existe um protecionismo de seu mercado em favor das empresas aéreas nacionais.

Um Acordo Aéreo é negociado pelas Autoridades Aeronáuticas e de Relações Exteriores que se reúnem com seus correspondentes de outro país.

Essas autoridades tem o poder de rubricar o Acordo para que sua parte operativa entre imediatamente em vigor, e se comprometem a envia-lo para os trâmites legais para sua aprovação.

No caso do Brasil, o Acordo Aéreo é encaminhado ao Congresso Nacional para exame e posterior promulgação do Presidente da República.

Os Acordos sobre Transporte Aéreo, são compostos de duas partes distintas:

A primeira reflete os “Artigos” que são permanentes.

A segunda parte sob o título ‘Anexos’ rege as condições operacionais do entendimento bilateral.

O transporte aéreo internacional é aquele em que o ponto de partida inicial e o ponto de destino final sejam situados em Estados distintos.

Para que esse transporte ocorra é necessário que os Estados envolvidos se interessem pela realização do serviço e haja uma consulta entre as partes para se estabelecer como serão realizados os vôos. Um dos itens mais importantes nessa negociação é o estabelecimento dos direitos de tráfego, ou seja, o que a empresa aérea pertencente a um Estado vai poder realizar, quando operando seus vôos para o outro Estado.

Dessas Reuniões de Consulta entre os dois Estados envolvidos, surge um documento onde é estabelecido um Acordo Bilateral. No Acordo são previstos as frequências, rotas e direitos de tráfego.

2. 4. 2 AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO NO PAÍS

O pedido de autorização para funcionamento no país será instruído com os seguintes documentos:

- 1 – Prova de achar-se constituída conforme a lei do seu país;
- 2 – O inteiro teor de seu Estatuto Social ou instrumento constituído equivalente;
- 3 – Relação de acionistas ou detentores de seu capital, com a indicação, quando houver, do nome de cada um e o número de ações ou quotas de participação;
- 4 – Cópia da ata da Assembléia ou do instrumento jurídico que deliberou sobre o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território brasileiro;
- 5 – Último balanço mercantil legalmente publicado no país de origem;
- 6 – Instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização.

Essas informações estão contidas no Código Brasileiro de Aeronáutica; no Decreto nº 92.319, de 23 janeiro de 1986.

As empresas são obrigadas também a apresentar as especificações operativas que são analisadas no Subdepartamento Técnico – STE.

2. 4.3 DIREITOS DE TRÁFEGO

A Convenção de Chicago estabeleceu apenas cinco liberdades do ar ; a primeira e a segunda liberdade (trânsito), a terceira e quarta liberdade, chamadas de liberdades fundamentais , e a quinta liberdade é referenciada como acessória.

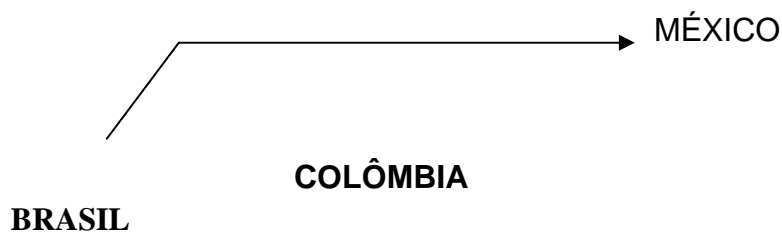
Usualmente, os Estados fazem acordo com 3ª e 4ª Liberdades nos serviços regulares, incluindo-se até a 5ª Liberdade para outros países que estão no meio do percurso.

2.4.4 LIBERDADES DO AR

Primeira Liberdade

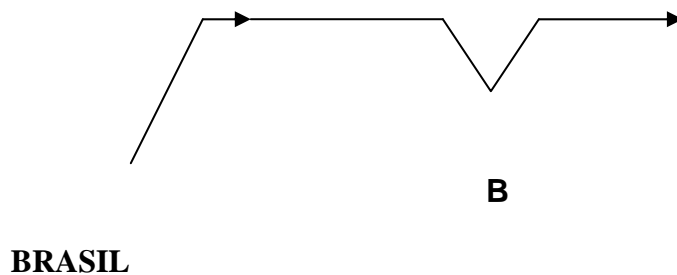
É o Direito de sobrevoar o território de um Estado sem pouso.

Ex: Uma aeronave brasileira decola do Brasil para o México, sobrevoando a Colômbia.



Segunda Liberdade

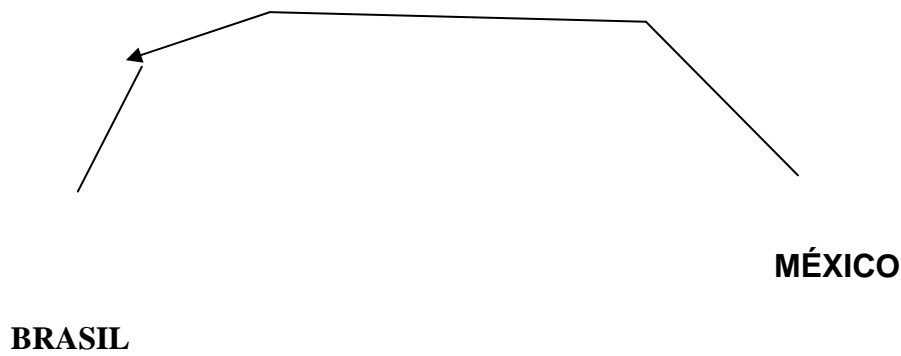
Direito de realizar pouso para fins não comerciais (pouso técnico) no país **B** , ou seja, não embarca nem desembarca passageiros , mala postal e carga no país **B** .



Terceira Liberdade

Direito de desembarcar passageiros, mala postal e carga embarcados no território do país de nacionalidade da aeronave:

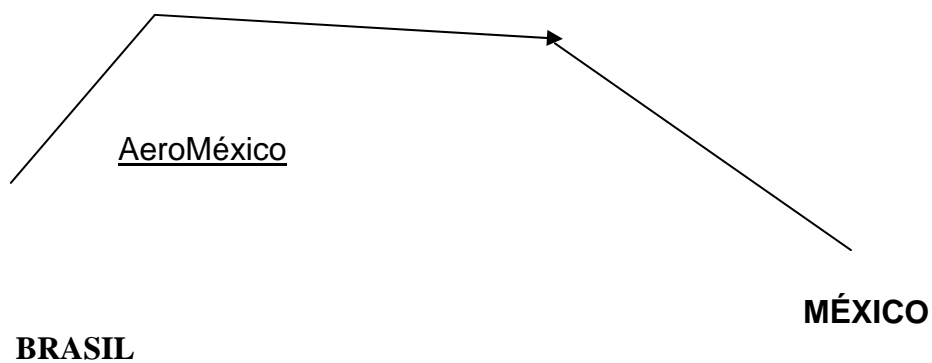
Ex: Uma empresa mexicana embarcar passageiros proveniente do México e trazer para o Brasil.



Quarta Liberdade

Direitos de embarcar passageiros, mala postal e carga destinados ao território do país de nacionalidade da aeronave.

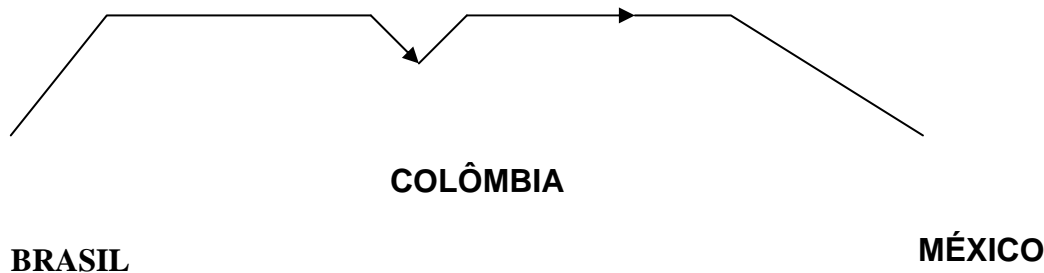
Ex: Uma empresa mexicana transportando passageiros proveniente do Brasil para o México.



Quinta Liberdade

Direito de embarcar passageiros, mala postal ou carga no território de um país , destinado ao território de um terceiro país , e o direito de desembarcar passageiros, mala postal e carga proveniente do território de qualquer outro país:

Ex: A Varig sair do Brasil embarcar passageiros e/ou carga na Colômbia e transportar para o México.



As duas primeiras liberdades do ar constam do Acordo sobre o trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais e as demais juntamente com as duas primeiras fazem parte do Acordo sobre os Transportes Aéreos Internacionais.

Os privilégios três, quatro e cinco representam os direitos comerciais e estabelecem que estes sejam concedidos em relação aos serviços de longo percurso, seguindo uma rota razoavelmente direta que, partindo do território metropolitano do Estado da nacionalidade da aeronave ao mesmo regresse.

2.4.5 EMPRESAS INTERNACIONAIS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR QUE OPERAM NO BRASIL.

ABSA – AEROLÍNEAS BRASILEIRAS S.A.

NACIONALIDADE: BRASILEIRA

AEROLÍNEAS ARGENTINAS

NACIONALIDADE: ARGENTINA

AEROMEXICO – AEROVIAS DE MÉXICO S/A

NACIONALIDADE: MEXICANA

AEROSUR – CIA BOLIVIANA DE TRANSPORTE AEREO PRIVADO

NACIONALIDADE: BOLIVIANA

AIR CANADÁ

NACIONALIDADE: CANADENSE

AIR EUROPA / AIR ESPAÑA, S.A.

NACIONALIDADE: ESPANHOLA

AIR FRANCE

NACIONALIDADE: FRANCESA

ALITALIA – LINEE AEREE ITALIANE S.P.A.

NACIONALIDADE: ITALIANA

AMERICAN AIRLINES INC.

NACIONALIDADE: AMERICANA

ATLAS AIR

NACIONALIDADE: AMERICANA

AVIANCA – AEROVIAS NACIONALES DA COLOMBIA S.A.

NACIONALIDADE: COLOMBIANA

BRITISH AIRWAYS PLC

NACIONALIDADE: INGLESA

CARGOLUX AIRLINES INTERNATIONAL S.A.

NACIONALIDADE: LUXEMBURGO

CIELOS DEL PERU

NACIONALIDADE: PERUANA

CONTINENTAL AIRLINES

NACIONALIDADE: AMERICANA

COPA – COMPAÑIA PANAMEÑA DE AVIACION – S.A.

NACIONALIDADE: PANAMENHA

EMPRESA CONSOLIDADA CUBANA DE AVIACION

NACIONALIDADE: CUBANA

DELTA AIRLINES INC.

NACIONALIDADE: AMERICANA

FEDERAL EXPRESS CORPORATION

NACIONALIDADE: AMERICANA

IBÉRIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A.

NACIONALIDADE: ESPANHOLA

JAPAN AIRLINES COMPANY, LTD

NACIONALIDADE: JAPONESA

LLOYD AEREO BOLIVIANO – LAB

NACIONALIDADE: BOLIVIANA

LANCHILE S.A.

NACIONALIDADE: CHILENA

LAPA – LINEAS AEREAS PRIVADAS ARGENTINAS S.A.

NACIONALIDADE: ARGENTINA

DEUTSCHE LUFTHANSA

NACIONALIDADE: ALEMÃ

MAS AIR

NACIONALIDADE: MEXICANA

META MESQUITA TRANSPORTES AÉREOS LTDA

NACIONALIDADE: BRASILEIRA

MEXICANA DE AVIACION S.A DE C.V.

NACIONALIDADE: MEXICANA

PENTA – PENA TRANSPORTES AÉREOS S.A.

NACIONALIDADE: BRASILEIRA

PLUNA LINEAS AEREAS URUGUAYAS S.A.

NACIONALIDADE: URUGUAIA

POLAR AIR CARGO

NACIONALIDADE: AUSTRALIANA

SAA – SOUTH AFRICAN AIRWAYS

NACIONALIDADE: AFRICANA

SURINAM AIRWAYS

NACIONALIDADE: SURINAMESA

SWISS INTERNATIONAL AIR LINES LTD.

NACIONALIDADE: SUIÇA

TACV

NACIONALIDADE :CABO VERDE

TAAG LINHAS AÉREAS DE ANGOLA

NACIONALIDADE: ANGOLANA

EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE – TACV S.A.

NACIONALIDADE: CABO VERDENSE

TRANS AMERICAN AIR LINES - TACA PERU

NACIONALIDADE: PERUANA

TAM – TRANSPORTES AEREOS DEL MERCOSUR

NACIONALIDADE: PARAGUAIA

TAM LINHAS AÉREAS

NACIONALIDADE: BRASILEIRA

T A P – AIR PORTUGAL

NACIONALIDADE: PORTUGUESA

TRANSPORTE AÉREO S.A.

NACIONALIDADE: CHILENA

UNITED AIRLINES INC.

NACIONALIDADE: AMERICANA

UPS – UNITED PARCEL SERVICES CO.

NACIONALIDADE: AMERICANA

VARIG S.A.

NACIONALIDADE: BRASILEIRA

3 GESTÃO REGULATÓRIA DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR

3.1 CONCESSÃO DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR

3.2 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O Sistema de transporte aéreo regular brasileiro é constituído por uma rede de linhas aéreas, que são exploradas por empresas brasileiras de transporte aéreo regular, tendo como finalidade atender ao transporte de passageiros e cargas. As Linhas aéreas regulares são classificadas em : internacionais, nacionais, regionais e especiais.

3.2.1 Linhas Aéreas Internacionais

São as que têm ponto de origem em território brasileiro e ponto de destino em território estrangeiro, exploradas por empresas que hajam sido previamente designadas pelo governo brasileiro, nos termos dos acordos bilaterais celebrados juntos aos governos estrangeiros;

3.2.2 Linhas Aéreas Nacionais

São as que têm ponto de origem e de destino em território brasileiro, cuja característica seja a ligação direta de dois ou mais grandes centros populacionais e econômicos;

3.2.3 Linhas Aéreas Regionais

São as que têm ponto de origem e de destino em território brasileiro, cuja característica seja a afluência ou a complementaridade às linhas aéreas nacionais, ou ainda, que liguem duas ou mais localidades não servidas pelas linhas aéreas nacionais;

3.2.4 Linhas Aéreas Especiais

São as que ligam, sem escala, dois aeroportos centrais (Santos Dumont, Congonhas e Pampulha) ou um aeroporto central com a capital federal, a fim de atender essencialmente o transporte executivo.

O DAC, deverá observar os seguintes aspectos na aprovação do Plano Básico de Linhas e suas alterações, para as linhas nacionais, regionais e especiais:

1. a capacidade de apoio da infra-estrutura aeronáutica;
2. a expansão da oferta de opções aos usuários; e
3. o estímulo a competição entre as empresas aéreas..

A análise para a concessão das linhas aéreas domésticas será efetuada através da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares – COMCLAR, que será composta por órgãos técnicos envolvidos na operação das referidas linhas e terá o seu funcionamento regulamentado através de instrução específica

Esta Comissão é de fundamental importância neste trabalho já que a mesma é a essência do Sistema Virtual, como será visto a seguir.

3.3 EVOLUÇÃO DA COMCLAR

Em 1975, com a expansão do sistema aeroviário brasileiro, sentiu-se a necessidade de regulamentar os pedidos de linhas aéreas das empresas aéreas regulares. Esta aprovação era feita através dos membros consultores e, eventualmente, pela não oposição por parte das concorrentes. Através da Portaria 088/GM5 de 26/08/75, foi criada a Comissão de Linhas Aéreas (CLA), estabelecendo normas e procedimentos para a aprovação e modificação de linhas aéreas regulares domésticas. Observou-se, na ocasião, que havia uma certa preocupação com o monopólio e a exclusividade e um controle sobre a competição entre as empresas de transporte aéreo e a estabilidade econômica dos transportadores.

Ao longo de sua existência, a Comissão sofreu modificações, como veremos a seguir:

A CLA como um órgão consultivo do Subdepartamento de Planejamento, vinculada à Divisão de Serviços Aéreos, com a finalidade de opinar sobre os pedidos de concessão de linhas novas, de alterações de linhas já existentes, de inclusão ou cancelamentos de escalas, de

itinerário, de aumento ou redução de frequências, de substituição de equipamentos, de aprovação de horário, bem como fornecer regularmente dados estatísticos relativos a aproveitamento, variação na oferta e demanda, e ainda, informações relevantes e de interesse da indústria no âmbito doméstico. A CLA era constituída pelo Chefe da Divisão de Serviços Aéreos, que a presidia, pelos Chefes das Seções de Serviços Aéreos Nacionais e Regionais, e de um representante credenciado de cada Empresa de Serviço Aéreo Regular, que podiam fazer-se acompanhar de assessores técnicos durante as reuniões.

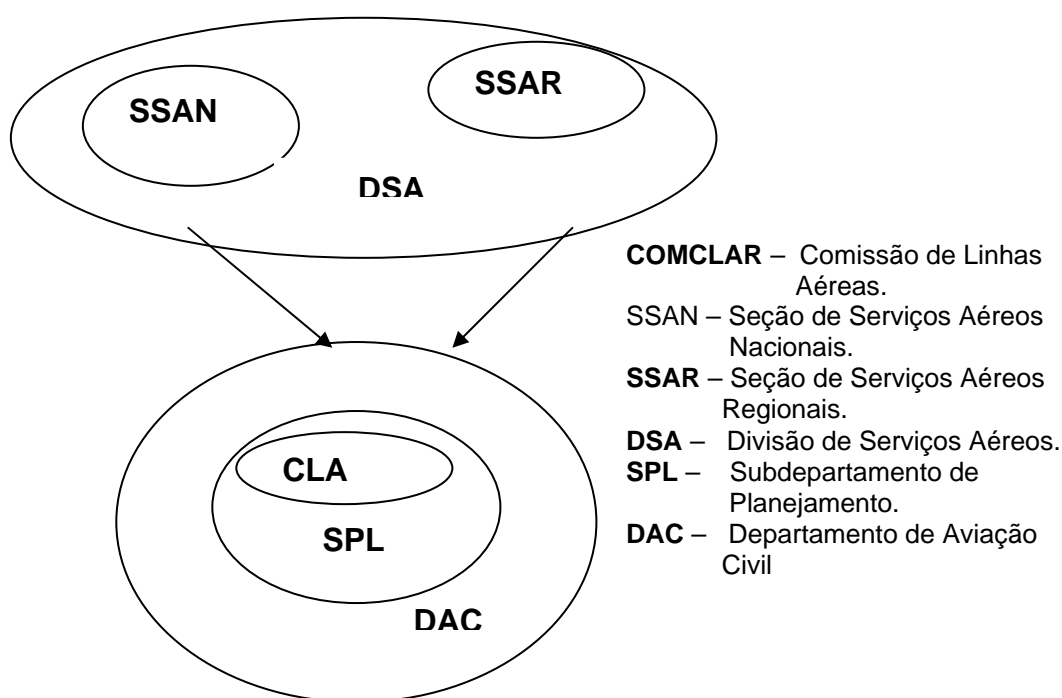


Figura 3.1 – Composição da COMCLAR (1980)

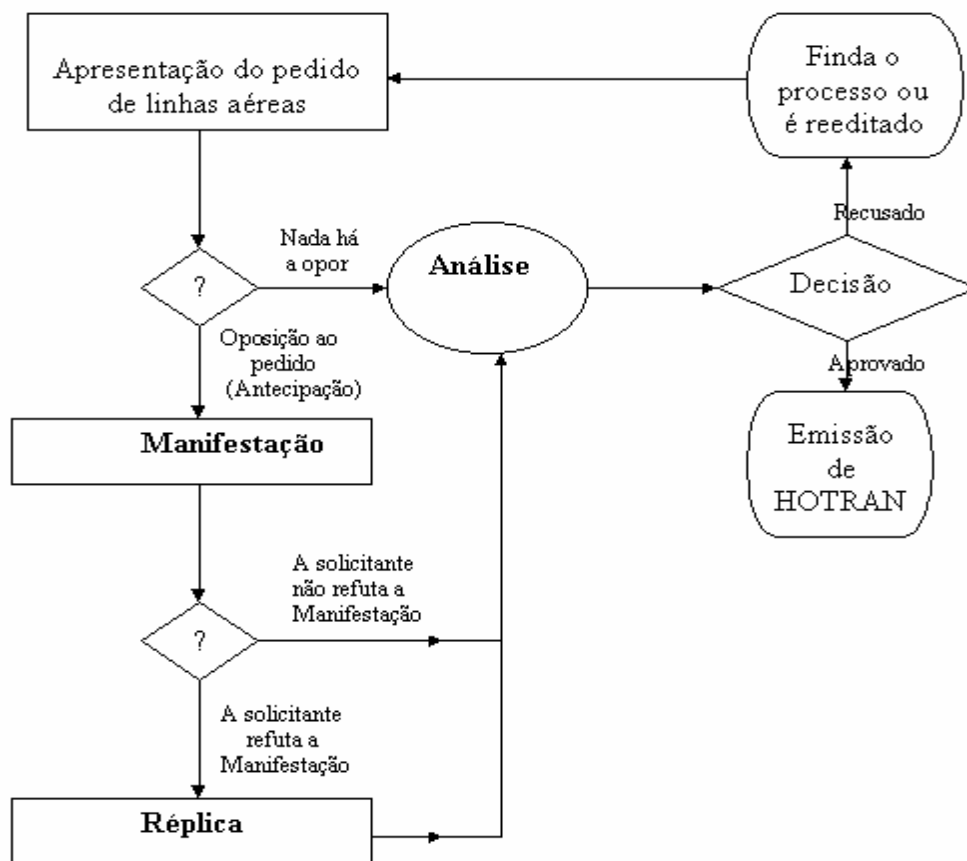


Figura 3.2 - Fluxograma dos Pedidos (Fluxo Natural dos Pedidos Realizados nas Reuniões Rotineiras da Cla)

A partir de (08/03/83), o DAC modificou os procedimentos e vinculou a CLA diretamente ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, ou seja, verifica-se uma tendência de centralização das decisões em instância superior. A CLA, definida como sendo um órgão consultivo do Diretor-Geral, tinha como finalidades àquelas já adotada anteriormente, apenas acrescentado-se a coleta de divulgação dos índices de regularidade e pontualidade e fornecer informações relevantes de interesse do transporte aéreo.

Deve-se salientar a ampliação da composição da CLA que expandiu-se em relação à anterior tanto verticalmente, incluindo DGAC e o Chefe do Subdepartamento de Planejamento, quanto horizontalmente, com a inclusão dos Representantes da INFRAERO e ARSA.

A CLA passou a ser, neste ano, realizada em dois tipos de Reuniões: Plena – a qual era presidida pelo Diretor-Geral do DAC, quando especialmente convocada; e Rotineira – era uma reunião semanal, presidida pelo Secretário-Executivo e com a participação dos Membros Temporários.

Segue um diagrama que mostra a composição das Reuniões realizadas pela CLA, em 1983:

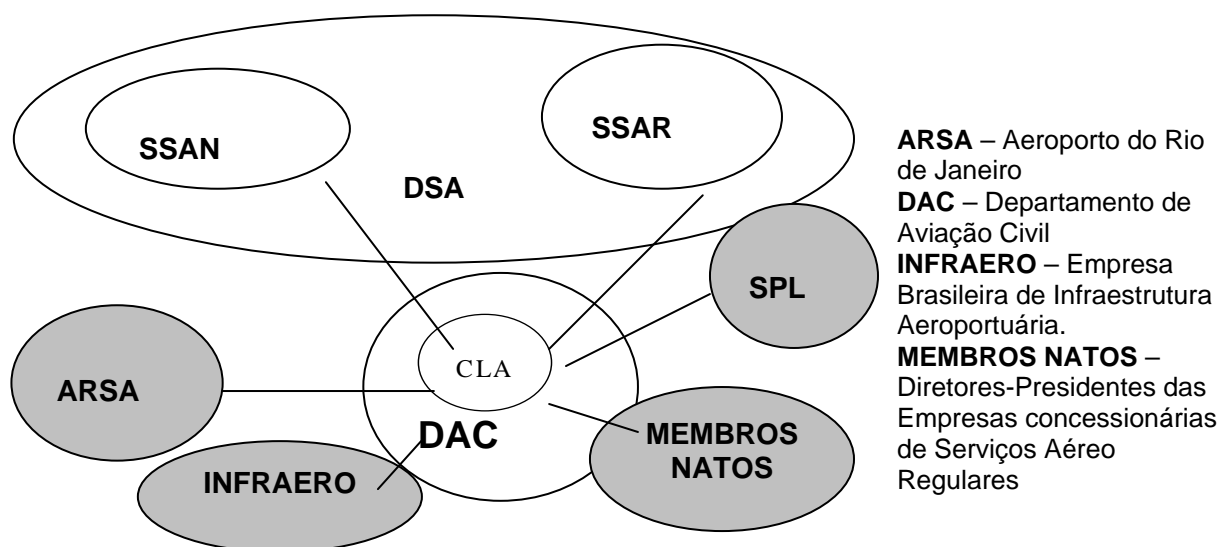


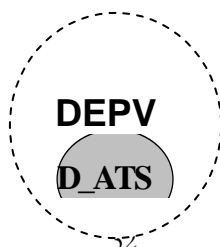
Figura 3.3 – Composição da CLA (em 08/03/83)

Verificamos que entre 1980 e 1983 não foi feita nenhuma alteração no fluxograma dos Pedidos.

Em 1994 houve a regulamentação e reestruturação da CLA. Nesta data, o aspecto conceitual da CLA era definido como sendo um órgão colegiado de caráter consultivo, destinada a assessorar a Direção-Geral do Departamento de Aviação Civil.

A CLA passou a ser constituída pelos Membros Efetivos dos quais continuavam a fazer parte o Presidente, Vice-Presidente e o Secretário-Executivo; pelos Membros Representativos, antes chamados de Membros Temporários, dos quais faziam parte Representantes das empresas concessionárias de Serviços Aéreos regulares; pelos Membros Natos, e pelos Membros Consultivos, dos quais houve um aumento na quantidade de representantes (Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo – DEPV, Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO, Instituto de Aviação Civil – IAC, Subdepartamento Técnico – STE, Subdepartamento de Operações – SOP). Estas inclusões eram essenciais para o desenvolvimento da CLA, obtendo-se com isso um maior embasamento técnico para aprovação dos assuntos tramitados nas reuniões. Cabe ressaltar que a partir de 1994, foi prevista a possibilidade de participação de entidades organizadas da sociedade civil, desde que convidadas pelo Presidente.

Segue um diagrama que mostra a disposição das Reuniões realizadas pela CLA, em 1994:



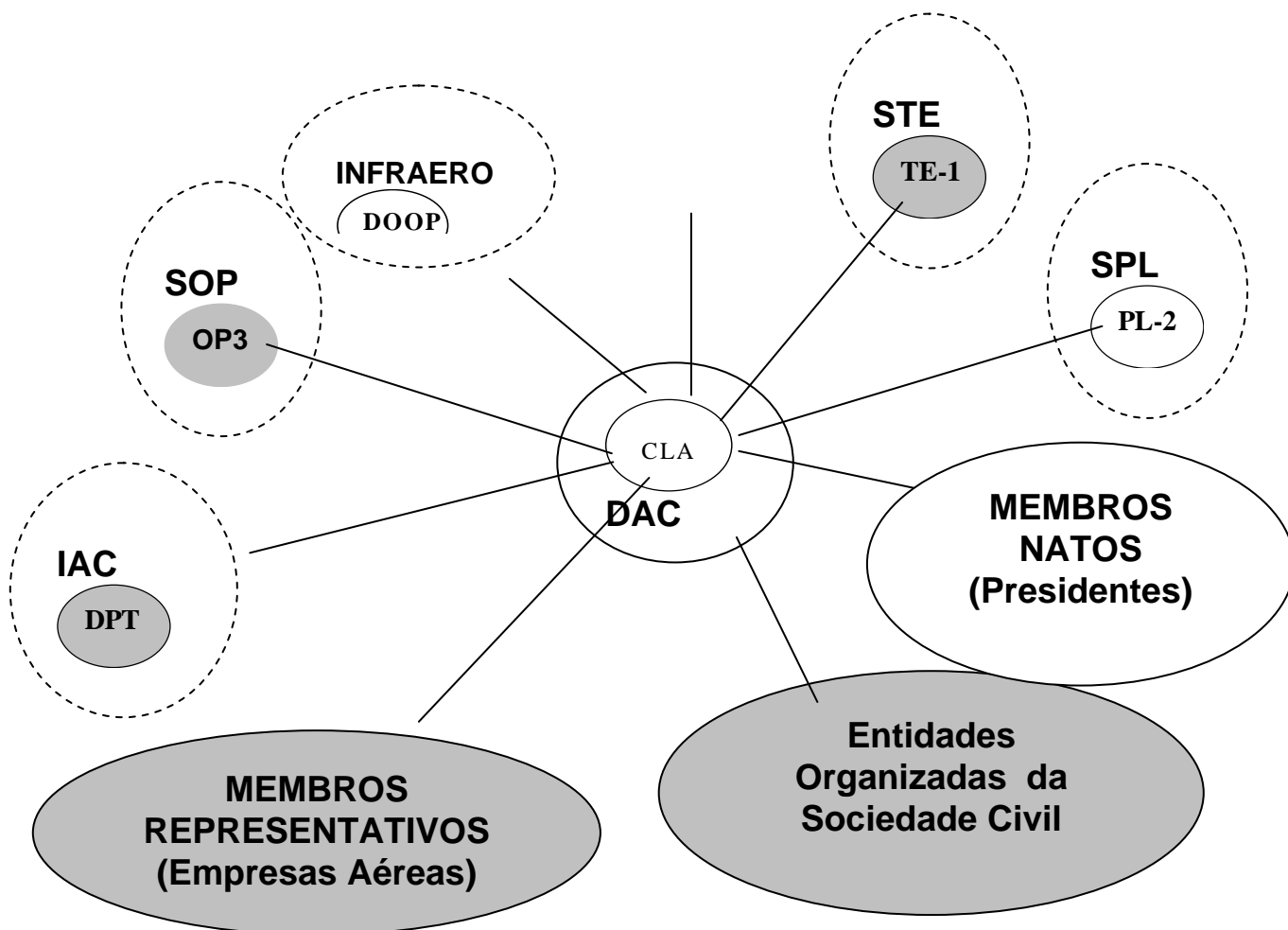


Figura 3.4 – Composição da CLA em 1994

DAC – Departamento de Aviação Civil

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária

SPL – Subdepartamento de Planejamento

MEMBROS NATOS - Diretores-Presidentes das empresas concessionárias de serviços aéreos regulares

Obs. O fluxograma do processo de Pedido de novas linhas, e eventuais alterações, não foi alterado desde 1980.

Em 1997 foram incluídas como áreas de atribuição da CLA: análise dos Pedidos de aprovação e alterações de Linhas Aéreas Sub-regional com relação ao segmento doméstico da linha; Pedidos de aprovação e de alterações de Linhas Aéreas Sistemáticas, exploradas por empresa de táxi-aéreo; Coleta, análise e fornecimento de informações (relativas aos itens: dados estatísticos sobre o aproveitamento de vôos (demonstrativo semanal e mensal); variação na

oferta e demanda (demonstrativo semanal e mensal); dados estatísticos sobre vôos extras e transporte de carga; e outros dados e informações relevantes, de interesse do transporte aéreo comercial do Brasil).

A CLA permanece com a mesma composição, ou seja, possui os mesmos Membros Efetivos, os mesmos Membros Natos, os mesmos Membros Representativos, permanecendo, ainda, suas definições e conceitos. Todavia os Membros Consultivos sofreram alterações conceituais, pois os representantes de cada Subdepartamento, Instituto, Departamento e Subdiretoria assumiram uma abrangência de responsabilidades muito maior do que aquela aprovada em 1994. Deve-se salientar que houve um aumento no número de participantes dos Membros Consultivos, tendo como consequência um melhor embasamento técnico para que se tenham boas soluções dos Pedidos apresentados.

Os Representantes das Empresas de Serviços Aéreos Regulares, os quais deverão ter capacidade de decisão em nível técnico-operacional, são devidamente credenciados pelos Diretores-Presidentes das respectivas empresas, junto ao Departamento de Aviação (DAC), através da Secretaria-Executiva. Os Membros Natos devem indicar o seu substituto, para os casos de impedimentos ou ausências. No caso dos Membros Consultivos e Representativos, o credenciamento deve ser, no mínimo, de 02 (dois) participantes, indicando o Titular e o Suplente.

Como já foi dito, anteriormente, os Membros Efetivos, Natos e Representativos possuem as mesmas atribuições já referenciadas anteriormene. Com a exceção da previsão do instrumento de tréplica, o funcionamento e a execução da CLA não foi alterado, o que não difere do que já vem sendo praticado desde a sua criação em 1975, a despeito de toda o crescimento e modernização que a aviação comercial brasileira experimentou nos últimos anos.

Segue um diagrama que mostra a finalidade das Reuniões realizadas pela CLA, em 1997:

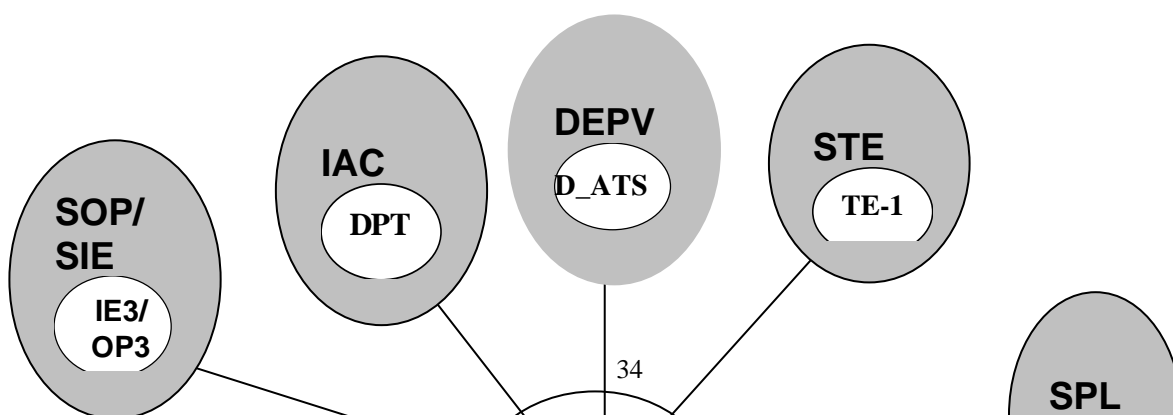


Figura 3.5 – Composição da CLA (em Mai 97)

Segue o fluxo normal de um Pedido de Linhas Aéreas realizado a partir de 1997:

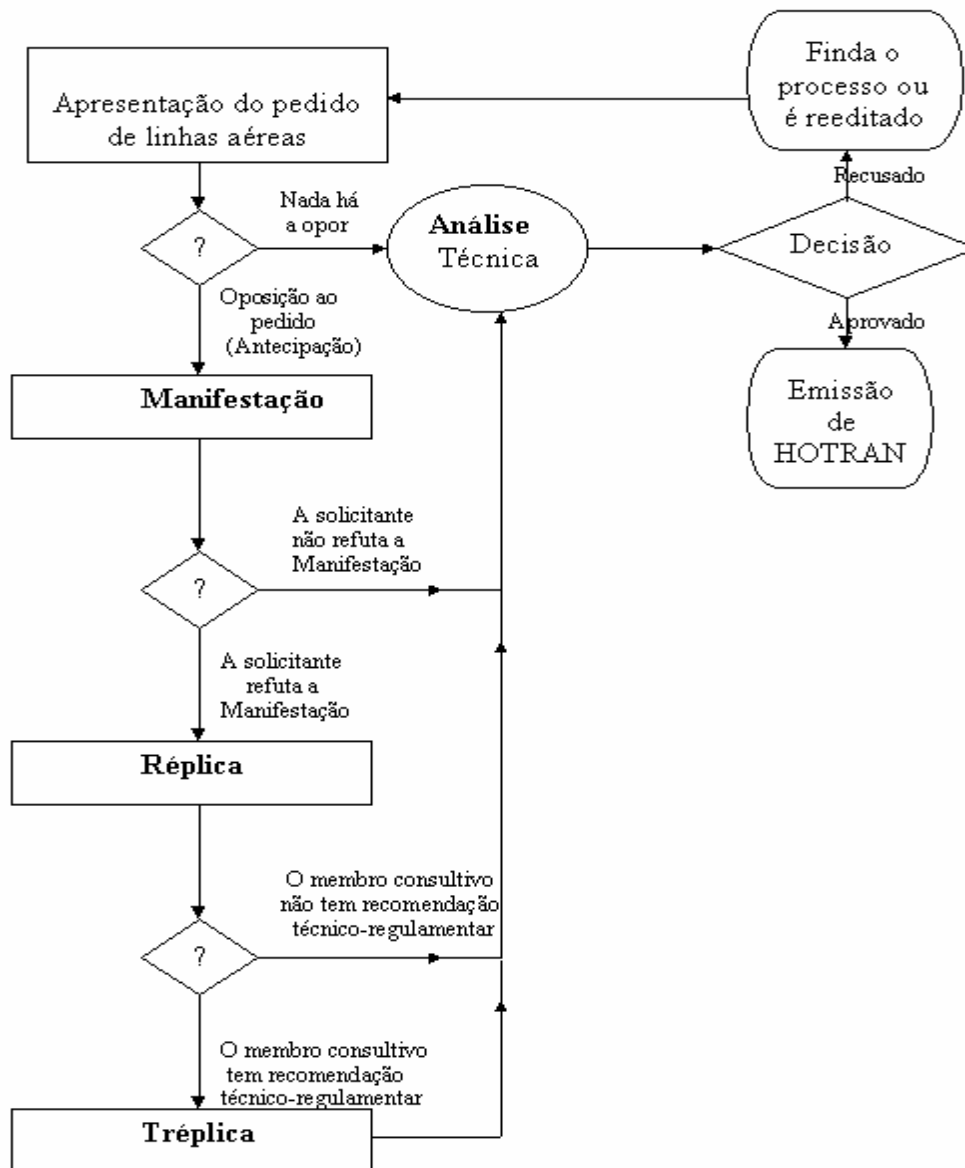


Figura 3.6 - Fluxograma do Processamento de Pedidos de Amento de Oferta de Vãos

3.3.1 Situação atual

Em 1999 ocorreu modificação significativa na estrutura e na rotina do processamento, caracterizando as principais modificações:

Criou a Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares, COMCLAR, modificando significativamente seu funcionamento. Foram suprimidos os Membros Natos e os Representativos, permanecendo os Membros Efetivos e Consultivos. Por conseguinte, acaba a reunião Plena e na Rotineira participam o Secretario-Executivo e os Membros Consultivos que deverão ter poder de decisão em nível técnico-operacional. A solução do pedido sai em, no máximo, 8(oito) dias, agilizando o processo.

Através do histórico apresentado verificamos o que regiam e regem o funcionamento da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares pode-se ter uma idéia de como a legislação vem evoluindo e do que ela representa para o transporte aéreo regular brasileiro.

Segue um diagrama que mostra a disposição das Reuniões realizadas pela COMCLAR, a partir de 1999:

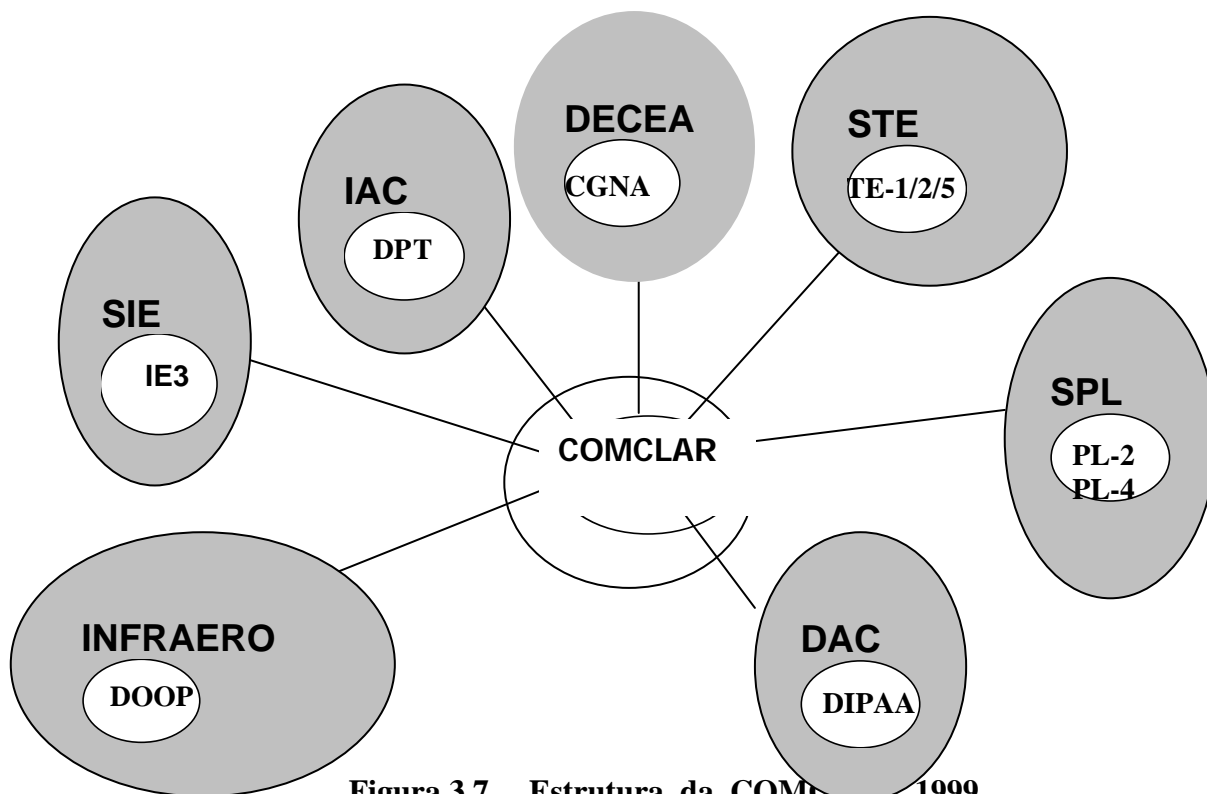


Figura 3.7 – Estrutura da COMCLAR, 1999

(Segue o fluxo normal de um Pedido de Linhas Aéreas realizado a partir de 1999)

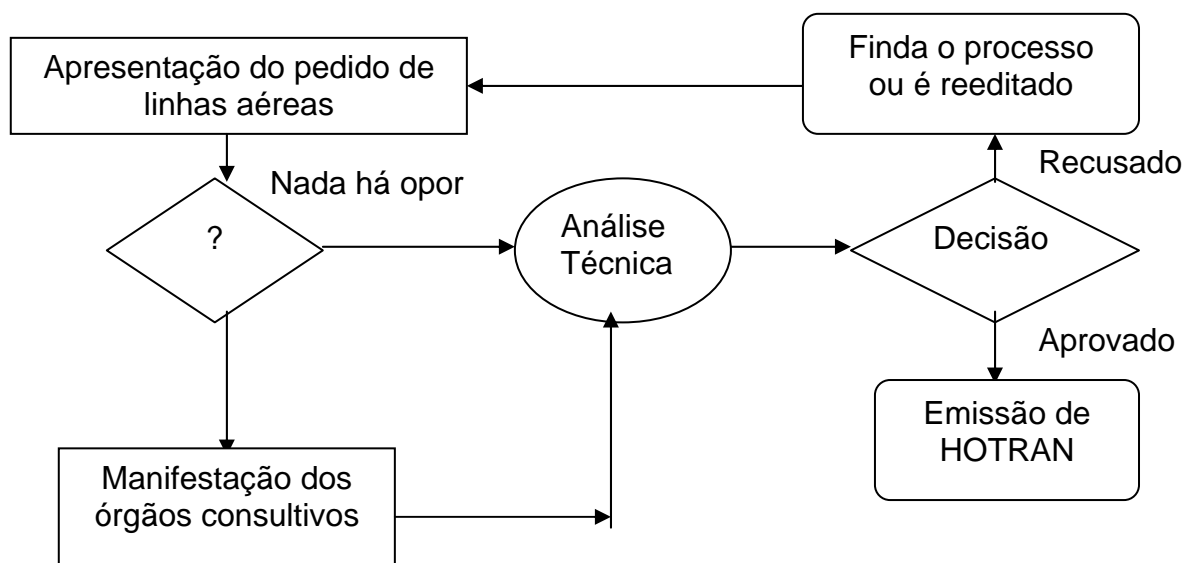


Figura 3.8 – Fluxograma do Processamento de Pedidos de Aumento de Oferta de Vôos em Outubro 1999

Diante do contexto acima exposto, preconiza que existe uma quantidade razoável de argumentos que explicam a necessidade da existência de um Sistema Virtual, o que será visto a seguir:

3.3.2 Usuários do Sistema .

O Sistema Virtual proposto para a Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares, terá um espectro grande de usuários, que se beneficiará da nova tecnologia. Dentre eles se destacam:

- Empresas Aéreas Domésticas;
- Empresas Aéreas Internacionais;
- SPL - Subdepartamento de Planejamento;
- SERAC – 7 Serviços Regionais de Aviação Civil (Belém, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Brasília, Manaus) e SAC - Seções de Aviação civil (nos principais aeroportos);

- INFRAERO - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (66 AEROPORTOS);
- Departamentos Aeroviários Estaduais, do Governo e Municipais;
- DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (7 SRPV)
- IAC - Instituto de Aviação Civil;
- SIE - Subdepartamento de Infra-estrutura;
- STE - Subdepartamento Técnico.

4 INFORMATIZAÇÃO DO SISTEMA HOTRAN

Pelo exposto nos capítulos anteriores, percebe-se a necessidade de desenvolvimento do Sistema Virtual para a Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares e dos benefícios que trarão na agilização da troca de informações e tomadas de decisão.

Cabe ao DAC, como órgão central do Sistema de Aviação Civil, buscar alternativas para oferecer melhores condições de atendimento às necessidades dos usuários, em especial no que se refere a solicitação de autorização de HOTRAN – Horário de transporte, que se faz presente a partir da constituição de uma empresa aérea.

A informatização dos processos operacionais, baseado no pleno uso da Telemática, vem se mostrando um instrumento para se alcançar novos e altos índices de automação. Desta forma, o DAC deveria iniciar um processo de substituição do atual sistema, rompendo antigos padrões e baseando a nova solução no uso da Tecnologia da Informação para o processo visando o usuário de Transporte Aéreo e o passageiro.

O Sistema Virtual proposto tem por finalidade a implementação de um Banco de Dados “ON LINE” (INTERNET), que no seu âmbito fará uma migração de todos os procedimentos regulamentares das reuniões da COMCLAR citados, para o meio eletrônico.

4.1 INCLUINDO UM SUBSISTEMA

Com base nas necessidades essenciais de informação para a COMCLAR, o Sistema-Geral comporta a divisão em três Subsistemas, essenciais ao exame das propostas de modificação da oferta de vôos.

Subsistema de Requisições;

Subsistema Demonstrativo de Aproveitamentos;

Subsistema Índices de Regularidade e Pontualidade.

Subsistema de Requisições – consiste de um formulário de requisição do pedido, que poderá ser a proposta de HOTRAN, com todas as críticas para impedir seu preenchimento errado, além disso há a possibilidade de visualização das soluções dadas.

Subsistema Demonstrativo de Aproveitamentos - consiste de uma tabela em que constam: o nome da empresa aérea regular, comparativos atual e anterior relativos a assentos por vôo, oferta, demanda, o período do acumulado e o real da semana.

Subsistema Índices de Regularidade e Pontualidade - consiste de uma tabela em que constam: os índices de pontualidade e regularidade de todas as empresas aéreas regulares.

O Sistema proposto terá um espectro grande de usuários que se beneficiariam de uma nova tecnologia. Atualmente, estes usuários são penalizados por um sistema de distribuição de soluções extremamente demorado, que depende da remessa de informações via FAX e até pelo Correio.

O Sistema Virtual, em sua concepção preliminar, visa atender às especificações de implementação dos procedimentos e execução da COMCLAR. Além disso, busca ser importante instrumento de agilização nas soluções dos pedidos, bem como no tratamento de dados estatísticos como demonstrativo de aproveitamento e índices de regularidade e pontualidade. Este Sistema adequa-se a situação atual já que o crescimento do número de empresas e dos membros consultivos tornarão os trâmites do processo mais complexos e trabalhosos.

Pode-se apontar como pontos positivos do Sistema Virtual ora proposto:

O visível crescimento do mercado e do número de empresas aéreas, devido a liberalização do setor, não será mais um empecilho já que a solicitação de pedidos será feita utilizando um computador conectado à INTERNET, que poderá estar localizado fisicamente na própria sede;

A grande quantidade de papéis gerados, durante as reuniões da COMCLAR, não será mais uma dificuldade, pois com a adoção do sistema não banco de dados do Servidor poder-se-á armazenar uma grande quantidade de informações tramitadas nas reuniões com a vantagem da armazenagem de informações em “hard disk”, reduzindo o espaço físico ocupado.

O espectro de usuários potenciais de tal sistema será beneficiados com uma maior agilização na divulgação de soluções dadas.

O tempo de tramitação de todo o processo da COMCLAR poderá ser gradualmente reduzido, uma vez que o novo Sistema permitirá a apresentação de pedidos a qualquer dia e qualquer hora. A partir do conhecimento simultâneo dos pedidos por parte de todos os membros, o tempo para as análises necessárias passa a ser contado imediatamente e, como o processo de divulgação será mais ágil, o tempo necessário para as análises também poderá ser abreviado.

A idéia de desenvolver um sistema que possa eliminar ou reduzir riscos de erros na efetivação de oferta de vôos pode ser a utopia que essa organização poderia comprar.

Então por onde começar a modernizar um setor administrativo?

Vamos começar a levar para a internet pequenas coisas que parecem não ser notadas pelos superiores.

Quantos pedidos de empresas são recebidos via fax, via correio etc., quantas pessoas erram e quantos são os erros durante a digitação de um pedido?.

São procedimentos que podem transformar o fluxo de trabalho de uma organização.

E, levando em consideração a importância da tecnologia a ser utilizada num sistema interagindo no mundo WEB, a qual será possível utilizando alta tecnologia em desenvolvimento de sistemas, usando ferramentas de tecnologia de ponta de uso para internet, tipo JAVA, XML, EJB, que são responsáveis por manter tudo em ordem, desde que utilizadas de maneira correta por profissional competente.

5 ANÁLISE DO PROCESSO DE INFORMATIZAÇÃO DO HOTRAN

O Sistema Virtual a ser pesquisado para otimizar o processo COMCLAR incluirá a implementação de um Banco de Dados tipo “ON LINE” com acesso pela (INTERNET), que no seu âmbito fará uma migração de todos os procedimentos regulamentares de modo a permitir a realização das reuniões ordinárias de regulação, como parte do processo de referendar a oferta de serviços ao mercado, por meio eletrônico. Este Banco de Dados será constituído: por um Servidor que armazenará e manipulará pedidos e manifestações, demonstrativos de aproveitamentos, índices de regularidade e pontualidade, dos quais farão uso, principalmente, os Membros Consultivos responsáveis pelas decisões e as empresas aéreas.

5.1 DESCRIÇÃO DO SISTEMA PROPOSTO

Conforme seqüência abaixo e demonstrada na – Fig. 6;

1. Antes do início da operação do Sistema Proposto, será efetuado um “download” dos dados existentes no **Sistema MAPPER (1)**, para o **Servidor do DAC (1.1)**. A partir daí todas as operações serão executadas nesse ambiente.

2. **As empresas aéreas** acessarão o Portal do DAC, onde escolherão a opção HOTRAN.

2.1. Nesse ambiente, optarão pela operação pretendida, ou seja, incluir ou modificar o HOTRAN.

2.2. E também poderão acessar os seus pedidos para verificar o trâmite dos pareceres dos Membros Consultivos em relação aos seus pedidos.

Obs: a partir do momento que a empresa solicita a inclusão, alteração e exclusão do HOTRAN, é feita uma análise pelos setores competentes no DAC, para verificar se existe a possibilidade de aprovação do pedido, ou seja, se a empresa está atendendo as exigências estabelecidas nas Legislações vigentes e nos Acordos.

3. A partir do momento que o HOTRAN está tramitando, todos os **membros consultivos** terão acesso para pesquisa ou para emitir o parecer.

3.1 Os Membros Consultivos analisam os pedidos das empresas.

3.2. Após análise emitem parecer .

4. As Divisões responsáveis pela coordenação do processo, a **Divisão de Serviços Aéreos Nacionais, Regulares e Não-Regulares PL-2** e a **Divisão de Assuntos**

Internacionais - PL-4, acompanharão os pedidos e verificarão os pareceres emitidos pelos membros consultivos.

4.1. A Divisão de Serviços Aéreos Nacionais, Regulares e Não-Regulares PL-2 e a Divisão de Assuntos Internacionais PL-4, terão competência para modificar os pedidos das empresas aéreas.

4.2. Consultar os pareceres dos membros consultivos.

4.2.1. Os pedidos que obtiverem pareceres favoráveis de todos os **membros consultivos** serão enviados para o Sistema.

Diariamente, os dados atualizados serão carregados no Sistema MAPPER para serem aproveitados por outros Sistemas do DAC.

As empresas aéreas enviarão, também, os dados referentes ao aproveitamento de seus vôos que comporão o **Subsistema Demonstrativo de Aproveitamentos**, bem como, as informações do Boletim de Alteração de Vôo (BAV) que serão utilizados no Subsistema Índices de Regularidade e Pontualidade.



6 CONCLUSÃO

Em função do exposto neste trabalho, e devido ao rápido progresso tecnológico, essas áreas estão convergindo rapidamente e são cada vez menores as diferenças entre coleta, transporte, armazenamento e processamento de informações. Com isso torna-se ainda maior a demanda por formas de processamento de informações cada vez mais sofisticadas.

Hoje em dia está completamente ultrapassado o conceito de um centro de computadores, sendo substituído por uma série de equipamentos interconectados, permitindo a interconexão entre equipamentos localizados em áreas distintas.

O desenvolvimento da concepção de um sistema virtual, onde todos os procedimentos legais e de gestão possam ser implementados através de tramitação de dados eletronicamente é o que visa este trabalho.

Estamos evoluindo cada vez mais rápido. No mundo de hoje, a tecnologia e a informação são as chaves dos negócios bem sucedidos.

Nos tempos atuais, internet, e-mail, fax, SEDEX, vídeo conferência, palm tops, celulares, caixas eletrônicos, são a realidade. Não podemos mais viver sem eles. Os que não procuram acompanhar os avanços tecnológicos estão atrás e não produzem tanto quanto os que já se automatizaram..

A Tecnologia da Informação faz parte do alicerce. de uma organização, hoje não temos problemas com a tecnologia, temos problemas em desenhar uma boa solução e entender realmente o que a organização precisa para ter um diferencial. A inovação é a chave para o sucesso. As organizações precisam gerar serviços agregados para os concessionários, afim de satisfazê-los.

As organizações que levam a sério o uso da Tecnologia da Informação e a consideram importante na hora de tomada de decisões estão no caminho certo.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

FIELDS, D. K.; KDLB, M. A. Desenvolvendo na Web com JavaServer Pages. Rio de Janeiro: Ciência Moderna, 2000.

OTERO, I. M. Desenvolvimento de Sistema Cliente-Servidor em Camadas Utilizando Software Livre. 2003. 55 f. Projeto de Diplomação (Bacharelado em Ciência da Computação) – Instituto de Informática, UFRGS, Porto Alegre.

Projeto de Sistemas WEB orientados à interface – HICKSON, ROSANGELA- Editora Campus 2003.

PHP e MYSQL desenvolvimento WEB THONSON, Laura, Welling, Luke Ed. Campos 2003

HENRY F. KORTH E ABRAHAM SILBERSCHATZ, Sistema de Banco de Dados, segunda edição, MAKRON BOOKS.

AEROPORTOS E DESENVOLVIMENTO, ADYR DA SILVA

C.B.A -CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA -

Capítulo V, do Transporte Aéreo Regular

SEÇÃO I – Do Transporte Aéreo Regular Internacional, Art 203

Da Designação de Empresas de empresas brasileiras, Art 204

Da designação e Autorização de Empresas estrangeiras, Art 205

Da autorização para funcionamento, Art 206

Da autorização para operar. Art 212

SEÇÃO II – Do Transporte Aéreo Doméstico, Art 215

IAC 1223– NORMAS PARA CONFECÇÃO E APROVAÇÃO DE HORÁRIO DE TRANSPORTE

PORTARIA 569/GC-5 DE 06 DE SETEMBRO DE 2000

PORTARIA 692/DGAC, DE 20 DE OUTUBRO DE 1999

CONVENÇÃO DE CHICAGO –1944

ACORDOS BILATERAIS FIRMADOS ENTRE O BRASIL E OS DIVERSOS PAISES.

SITES:

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, www.mre.gov, consultado em Out 2003

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, www.dac.gov.br, consultado em Out 2003.

SOCIEDADE BRASILEIRA DE DIREITO AEREOESPACIAL, www.sbda.org.br, consultado em Jun 2003

ANEXO 1

PORTARIA Nº 569 /GC-5, DE 6 DE SETEMBRO DE 2000



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL COMANDO DA AERONÁUTICA

PORTARIA Nº 569 /GC-5, DE 6 DE SETEMBRO DE 2000.

Estabelece novos procedimentos para o Sistema de Transporte Aéreo Regular e dá outras providências.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso da atribuição que lhe confere o Artigo 18, da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, resolve:

Art. 1º O Sistema de Transporte Aéreo Regular é constituído por um conjunto de linhas aéreas regulares destinadas ao transporte de passageiro, de carga e de mala postal e exploradas por empresas brasileiras de transporte aéreo regular.

Art. 2º As linhas aéreas regulares são classificadas em:

I – linhas aéreas internacionais; e

II – linhas aéreas domésticas.

Art. 3º As linhas aéreas internacionais são aquelas com ponto de origem em território brasileiro e ponto de destino em território estrangeiro, exploradas por empresas nacionais, previamente designadas pelo governo brasileiro e nos termos dos acordos bilaterais celebrados com aos outros governos.

Art. 4º As linhas aéreas internacionais são classificadas em:

I- linhas aéreas internacionais sub-regionais;

II- linhas aéreas internacionais regionais; e

III- linhas aéreas internacionais intercontinentais.

§ 1º As linhas aéreas internacionais sub-regionais são aquelas realizadas sob o amparo do Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-regionais, de 17 de dezembro de 1996, denominado “Acordo de Fortaleza”.

§ 2º As linhas aéreas internacionais regionais são aquelas que ligam o território brasileiro com os países da América do Sul e da América Central.

§ 3º As linhas aéreas internacionais intercontinentais são as demais linhas aéreas internacionais, incluindo as que se destinam ao México, Estados Unidos e Canadá.

Art. 5º As linhas aéreas domésticas são aquelas que têm pontos de partida, intermediários e de destino situados dentro do território nacional.

Art. 6º As linhas aéreas domésticas são classificadas em:

I- linhas aéreas domésticas nacionais;

II- linhas aéreas domésticas regionais; e

III- linhas aéreas domésticas especiais.

§ 1º As linhas aéreas domésticas nacionais são aquelas que ligam as capitais e as cidades com mais de um milhão de habitantes.

§ 2º As linhas aéreas domésticas regionais são aquelas que efetuam a ligação entre as demais cidades com aquelas servidas pelas linhas aéreas nacionais.

Art. 7º As linhas aéreas domésticas especiais são aquelas que ligam diretamente dois aeroportos centrais ou um aeroporto central e o aeroporto da Capital Federal.

§ 1º Para a concessão ou alteração de uma linha deverão ser observados os seguintes aspectos:

I-a capacidade de apoio da infra-estrutura aeronáutica;

II-a expansão da oferta de opções aos usuários; e

III-o estímulo a competição entre as empresas aéreas.

§ 2º São considerados aeroportos centrais os aeroportos Santos Dumont do Rio de Janeiro, Congonhas de São Paulo e Pampulha de Belo Horizonte.

Art. 8º Nenhuma empresa ou grupo de empresas terá garantias sobre mais do que 37% (trinta e sete por cento) dos “slots” utilizados em um mesmo aeroporto.

Parágrafo Único. Os “slots” concedidos acima de 37% poderão ser requisitados, observado o prazo de dois meses após o comunicado oficial.

Art. 9º A oferta de cada linha aérea regular deverá ser expressa em assentos/quilômetros (ass/km) ou toneladas/quilômetros (ton/km), considerando a quilometragem da rota, a frequência do voo e a capacidade de transporte.

Parágrafo Único. A oferta semanal em ass/km ou ton/km deverá constar do respectivo Horário de Transporte - HOTRAN.

Art. 10. O plano de linhas é o conjunto de linhas aéreas exploradas por uma empresa de transporte aéreo regular.

Art. 11. Para a aprovação ou a alteração do plano de linhas deverão ser observados os seguintes aspectos:

I-para as linhas aéreas internacionais:

a-as condições dos acordos bilaterais com os países envolvidos; e

b-a designação governamental.

II-para as linhas aéreas domésticas:

a-a adequação da infra-estrutura aeronáutica; e

b-a segurança das operações.

Art. 12. A análise para a atribuição dos serviços aéreos internacionais e de outros assuntos correlatos, será efetuada através da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional - CERNAI.

Parágrafo Único. Sempre que julgar necessário, a CERNAI deverá estabelecer instruções específicas para o trato dos assuntos relativos aos serviços aéreos internacionais.

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

I- os serviços não forem implantados 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 nº001/GM5/ADM de 09 de janeiro de 1987.

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

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

Art. 14. A análise para a concessão das linhas aéreas domésticas será efetuada através da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares - COMCLAR

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

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.

Art. 16. As empresas poderão solicitar, conforme regulamentação específica, vôos extras para atender um excesso esporádico de demanda que ocorra em suas linhas existentes ou para avaliar uma demanda específica entre localidades ainda não atendidas por linha regular.

Art. 17. Compete ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, a designação das empresas para a execução dos serviços aéreos internacionais, bem como estabelecer todos os atos e providências necessárias para a normatização e operação do Sistema de Transporte Aéreo Regular.

Art. 18. Os casos não previstos serão resolvidos pelo Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil.

Art. 19. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 20. Revoga-se a Portaria nº 676/GC-5, de 20 de outubro de 1999, publicada no Diário Oficial da União nº 238-A-E, seção 1, de 14 de dezembro de 1999.

Ten.-Brig.-do-Ar CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica

ANEXO 2

PORTARIA Nº 692/DGAC, DE 20 DE OUTUBRO DE 1999



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

PORTARIA Nº 692/DGAC, DE 20 DE OUTUBRO DE 1999

Aprova as Instruções para o funcionamento da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares - COMCLAR, do Departamento de Aviação Civil (DAC).

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, com fundamento no Art. 11 da Portaria nº 676/GC5, de 20 de outubro de 1999, resolve:

Art. 1º Ficam aprovadas as Instruções em anexo a esta Portaria, que ordenam o funcionamento da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares – COMCLAR.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria de nº 444/SPL, de 07 de julho de 1999.

Ten.-Brig.-do-Ar-MARCOS ANTÔNIO DE OLIVEIRA
Diretor-Geral

INSTRUÇÕES PARA O FUNCIONAMENTO DA COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DE LINHAS AÉREAS REGULARES (COMCLAR), DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

CAPITULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º A Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares (COMCLAR) é um órgão colegiado, de caráter consultivo, destinado a assessorar a Direção-Geral do Departamento de Aviação Civil nos seguintes assuntos:

I – pedidos de aprovação de Linhas Aéreas Regulares;

II – pedidos de alterações de Linhas Aéreas Regulares, quanto aos seguintes itens:

a) inclusão ou cancelamento de escalas;

b) alterações de frequências;

c) substituição de equipamento; e

d) ajustes de horários.

III – pedidos de aprovação ou alterações de Linhas Aéreas Internacionais, com trechos de cabotagem, exploradas por empresa brasileira de transporte aéreo regular; e

IV – análise dos pedidos de aprovação ou alterações de Linhas Aéreas Sub-regionais, com relação ao segmento doméstico da linha.

CAPÍTULO II
DA COMPOSIÇÃO

Art. 2º A Comissão terá a seguinte constituição:

I – Membros Efetivos:

a) Presidente – Chefe do Subdepartamento de Planejamento (SPL);

b) Secretário-Executivo – Chefe da Divisão de Serviços Aéreos Nacionais, Regulares e Não-Regulares (PL2);

II – Membros Consultivos:

a) Departamento de Aviação Civil (DAC):

1. representante do Subdepartamento de Planejamento (SPL);

2. representante do Subdepartamento de Operações (SOP);

3. representante do Subdepartamento de Infra-Estrutura (SIE);

4. representante do Subdepartamento Técnico (STE); e

5. representante do Instituto de Aviação Civil (IAC).

b) Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo (DEPV):

- representante da Subdiretoria de Operações (SDOPV).

c) Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO):

- representante do Departamento de Operações (DOOP).

Art. 3º A Comissão disporá de uma Secretaria-Executiva, coordenada pela Divisão de Serviços Aéreos Nacionais Regulares e Não-Regulares (PL2), do SPL, a qual apoiará administrativamente a Comissão.

Art. 4º Os Membros Consultivos deverão credenciar, no mínimo, 02 (dois) representantes, indicando o Titular e o Suplente.

Parágrafo único Os interessados poderão modificar o credenciamento, desde que o façam por escrito.

CAPITULO III
DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 5º É função de cada integrante da Comissão:

I – Membros Efetivos:

a) Presidente:

1. decidir sobre as questões submetidas à apreciação do Departamento de Aviação Civil, com base nos pareceres emitidos pela Comissão.

b) Secretário-Executivo:

1. presidir os trabalhos das reuniões da Comissão; e

2. assessorar o Presidente com vistas às decisões dos assuntos tramitados.

II – Membros Consultivos:

a) Representante do Subdepartamento de Planejamento (SPL):

– opinar sobre a viabilidade operacional e regulamentar das linhas pretendidas ou a serem alteradas, em consonância com a Política para os Serviços de Transporte Aéreo Comercial do Brasil.

b) Representante do Subdepartamento de Operações (SOP):

– opinar sobre as condições de segurança das operações, nos aeroportos envolvidos nas linhas aéreas regulares a serem exploradas.

c) Representante do Subdepartamento de Infra-Estrutura (SIE):

– opinar sobre as condições de infra-estrutura aeroportuária, nos aeroportos envolvidos nas linhas aéreas regulares a serem exploradas.

d) Representante do Subdepartamento Técnico (STE):

– opinar sobre a capacidade de manutenção, tripulantes e frota em relação ao esforço operacional exigido, em face das linhas aéreas regulares a serem exploradas;

e) Representante do Instituto de Aviação Civil (IAC):

– opinar sobre temas relacionados com a área de competência técnica do Instituto, em particular quanto ao nível de equilíbrio do meio ambiente, no que concerne ao impacto causado por ruídos e poluentes que afetam as áreas próximas aos aeroportos envolvidos nas linhas aéreas regulares a serem exploradas.

f) Representante da Subdiretoria de Operações da DEPV (SDOPV):

– opinar sobre as condições de fluxo do tráfego aéreo e da infra-estrutura de apoio à navegação aérea nos aeroportos envolvidos nas operações das linhas aéreas regulares a serem exploradas.

g) Representante do Departamento de Operações da INFRAERO (DOOP):

– opinar sobre as condições e capacidade das instalações aeroportuárias em relação aos serviços a serem implementados nos aeroportos envolvidos nas linhas aéreas a serem exploradas.

CAPITULO IV

DO FUNCIONAMENTO

Art. 6º As reuniões da Comissão serão dirigidas pelo Secretário-Executivo, com participação efetiva dos Membros Consultivos.

Art. 7º As reuniões realizar-se-ão no DAC, regularmente, às quintas-feiras, com início às 15:00h.

Parágrafo único Nos casos em que se fizer necessário e com a aquiescência da maioria dos participantes, poderão ser alterados os dias e horários das reuniões.

CAPITULO V

DA EXECUÇÃO DOS TRABALHOS

Art. 8º Ficam estabelecidas as seguintes normas básicas para o desenvolvimento dos trabalhos da Comissão:

I – As solicitações de que trata o Art. 1º destas Instruções devem obedecer aos seguintes procedimentos:

a) a empresa solicitante apresentará o seu pedido, até quarta-feira que antecede a reunião da Comissão, em um documento original acompanhado de 10 (dez) cópias no Protocolo do SPL, uma das quais com o comprovante de pagamento de emolumento;

b) a Comissão terá o prazo máximo de 8 (oito) dias úteis para apresentar a solução do pedido à empresa solicitante, contando-se o prazo a partir da 1ª reunião da Comissão após a entrega do pedido;

c) os Membros Consultivos, que deverão ter poder de decisão em nível técnico-operacional, analisarão os pedidos apresentados, dando seu parecer na reunião da Comissão;

d) nos casos em que não seja possível a emissão de parecer técnico-operacional na própria reunião da Comissão, os Membros Consultivos terão 4 (quatro) dias úteis para apresentar parecer conclusivo quanto ao pedido, à Secretaria da Comissão, contando-se o prazo a partir da reunião em que o pedido foi analisado;

e) o Secretário-Executivo terá um prazo de 2 (dois) dias úteis, contados a partir da apresentação do parecer conclusivo de todos os Membros Consultivos, para apresentar ao Presidente da Comissão proposta de solução do pedido da empresa; e

f) a PL-5 terá um prazo de 2 (dois) dias úteis para implantar o novo HOTRAN no sistema, após recebê-lo da PL-2.

CAPITULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 9º Em face das características dos trabalhos desenvolvidos nas reuniões, no que concerne à análise e discussões dos pedidos submetidos à apreciação do DAC, não caberá reconsideração das decisões da Presidência da Comissão.

Art. 10 A Comissão será secretariada em todas as suas Reuniões, lavrando-se Atas, as quais serão distribuídas na reunião subsequente, após lidas, aprovadas e assinadas pelo Secretário-Executivo e por todos os participantes credenciados.

Art. 11 Poderão fazer parte das reuniões os órgãos estaduais responsáveis pela administração dos aeroportos, sempre que se fizer necessário.

ANEXO 3



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL
SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO

INSTRUÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL - NORMATIVA

IAC 1223

NORMAS PARA CONFECÇÃO E
APROVAÇÃO DE HORÁRIO DE
TRANSPORTE - HOTRAN

30 ABR 2000



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

PORTARIA Nº 033/DGAC, DE 19 DE JANEIRO DE 2000

Aprova a Instrução de Aviação Civil que dispõe sobre a confecção e aprovação de Horário de Transporte - HOTRAN

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, com base no Decreto Nº 65.144, de 12 de setembro de 1969, que institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica, resolve:

Art. 1º Seja efetivada a IAC abaixo discriminada:

Símbolo: IAC 1223

Espécie: Normativa

Âmbito: Geral

Título: Normas para Confecção e Aprovação de Horário de Transporte – HOTRAN.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor em 30 de abril de 2000.

Art. 3º Revoga-se a IAC 1223 – 0794.

Ten.-Brig.-do-Ar MARCOS ANTÔNIO DE OLIVEIRA
Diretor-Geral

PUBLICADA NO BOLETIM DO DAC Nº , DE DE DE

Sumário:

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....	1
2	CONCEITUAÇÕES.....	2
3	CONFECÇÃO.....	3
4	NUMERAÇÃO DOS VÔOS.....	6
5	NUMERAÇÃO DOS HOTRAN.....	7
6	APROVAÇÃO.....	8
7	ANEXO 1 – MODELO DE HOTRAN.....	9
8	ANEXO 2 – PROPOSTA DE HOTRAN PARA A COMCLAR.....	11

Controle de Emendas

Emenda		Data da Inserção	Inserida por	Emenda		Data da Inserção	Inserida por
Nº	Data			Nº	Data		
01				33			
02				34			
03				35			
04				36			
05				37			
06				38			
07				39			
08				40			
09				41			
10				42			
11				43			
12				44			
13				45			
14				46			
15				47			
16				48			
17				49			
18				50			
19				51			
20				52			
21				53			
22				54			
23				55			
24				56			
25				57			
26				58			
27				59			
28				60			
29				61			
30				62			
31				63			
32				64			

INTRODUÇÃO

HORÁRIO DE TRANSPORTE – HOTRAN é o documento aprovado e emitido pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), que formaliza as concessões para a exploração de linhas aéreas regulares internacionais e domésticas de passageiros e/ou carga e da Rede Postal pelas empresas de transporte aéreo, com os respectivos horários, números de vôos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos.

Os procedimentos a serem seguidos pelas empresas de transporte aéreo regular para a confecção e expedição de Horário de Transporte – HOTRAN deverão obedecer ao disposto nesta Instrução de Aviação Civil.

CAPÍTULO 1 – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 OBJETIVO

Estabelecer conceitos e procedimentos básicos para a confecção e aprovação de Horário de Transporte – HOTRAN.

1.2 FUNDAMENTO

Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969, que instituiu o Sistema de Aviação Civil.

1.3 APROVAÇÃO

Aprovada pela Portaria

1.4 DATA DA EFETIVAÇÃO

30 de abril de 2000.

1.5 ÂMBITO

Geral.

1.6 DISTRIBUIÇÃO

A-D-EN-EE-IA-IN-SA-SR-OD

1.7 CORRELAÇÕES

Portaria nº 676/GC-5, de 20 de outubro de 1999, IAC-1224-042000, IAC-1504-042000 e IAC-1226-042000, todas de 30 de abril de 2000.

1.8 CANCELAMENTO

IAC-1223, de 01 de julho de 1994.

CAPÍTULO 2 - CONCEITUAÇÕES

2.1 – Para fins de aplicação da presente NOSER, entender-se-á por:

- a) Linhas Aéreas Internacionais - são as que tem têm ponto de origem em território brasileiro e ponto de destino em território estrangeiro, exploradas por empresas previamente designadas pelo governo brasileiro, nos termos dos acordos bilaterais celebrados junto aos governos de outros Estados.**

- b) **Linhas Aéreas Internacionais Sub-regionais** – são aquelas realizadas sob o amparo do “Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-regionais”, de 17 de dezembro de 1996, também conhecido por “Acordo de Fortaleza”.
- c) **Linhas Aéreas Domésticas Nacionais** – são aquelas cuja característica seja a ligação direta de dois ou mais grandes centros populacionais e econômicos.
- d) **Linhas Aéreas Domésticas Regionais** – são aquelas cuja característica principal seja a afluência ou a complementaridade às linhas aéreas domésticas nacionais.
- e) **Linhas Aéreas Domésticas Especiais** – são aquelas que ligam dois aeroportos centrais ou um aeroporto central com o aeroporto da Capital Federal. São designados como aeroportos centrais os aeroportos do Rio de Janeiro - Santos Dumont (SBRJ), de São Paulo – Congonhas (SBSP) e de Belo Horizonte – Pampulha (SBBH).
- f) **Linhas Aéreas Domésticas de Carga** – são aquelas que ligam duas ou mais localidades no território brasileiro, exclusivamente para o transporte de carga, incluindo-se os serviços da Rede Postal.

CAPÍTULO 3 - CONFECÇÃO

3.1 – O HOTRAN será confeccionado conforme modelo do Anexo 1 e conterà os seguintes campos:

3.1.1 - **CABEÇALHO**: compreende os dados de identificação da Autoridade Aeronáutica e do Órgão Coordenador do Sistema de Aviação Civil.

- COMANDO DA AERONÁUTICA
- DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

3.1.2 - **IDENTIFICAÇÃO DO HOTRAN**:

a) **TÍTULO: HORÁRIO DE TRANSPORTE**

b) N° HOTRAN – **SÉRIE** compreenderá a sigla oficial da empresa, seguida do número base do HOTRAN com 03 (três) algarismos, acompanhado do respectivo número de série seqüencial com 02 (dois) algarismos.

Exemplo:

- BLC-003-13
- VRG-450-00
- AAL-120-02

c) **SERVIÇO**: compreenderá o tipo de serviço a ser operado, conforme definido nesta IAC.

Exemplo:

- INTERNACIONAL
- DOMESTICO
- CARGUEIRO
- REDE POSTAL

d) EMPRESA: compreenderá o nome oficial da empresa.

Exemplo:

- TAM – Transportes Aéreos Meridionais S.A
- VARIG – Viação Aérea Riograndense S.A
- American Airlines

e) LINHA: compreenderá os nomes das localidades constantes do(s) vôo(s) do HOTRAN, incluindo, obrigatoriamente, a primeira e a última.

3.1.3 - APROVAÇÃO: compreenderá a data de emissão do HOTRAN, por extenso, e o nome da Autoridade Aeronáutica responsável pela autorização.

3.1.4 - VIAGENS: compreenderá os dados operacionais dos vôos de IDA e VOLTA, conforme a seguir:

a) AEROPORTOS: deverá constar os nomes dos aeroportos, bem como o código indicativo, seguindo as orientações da IMA-63-5 – Manual de Rotas Aéreas (ROTAER) e DOC. 7910 da OACI – Indicador de Localidades – Linhas Aéreas Internacionais.

Exemplo:

- INTERNACIONAL DE BRASILIA (SBBR)
- VAL DE CÃES (SBBE)
- PARINTINS (SWPI)

b) VÔO: deverá constar a sigla da empresa, acompanhada do número do vôo a ser operado, com 04 (quatro) dígitos.

Exemplo:

- VRG8320
- AAL4330
- ITB2030
- BLC7800

c) COD: deverá constar a letra “C” para operações em regime de "CODE-SHARING" ou “D” para "DUPLICATED LEG".

d) HORA – CHEGADA/PARTIDA: deverá constar os horários de partida e de parada dos motores das aeronaves, expressos na hora legal de Brasília – DF.

e) OBS.: deverá constar o tipo de equipamento utilizado por vôo constante do HOTRAN, através das letras “A”, ou “A e B” ou “A, B e C”. O equipamento básico, ou seja, “A”, deverá ser especificado com referência ao menor número de vôo constante do HOTRAN.

f) FREQUÊNCIAS: deverá constar os dias da semana, previstos para a realização dos vôos de IDA e VOLTA.

- D** - Domingo
- 2** – segunda-feira
- 3** – terça-feira
- 4** – quarta-feira
- 5** – quinta-feira

6 – sexta-feira
S – Sábado

g) KM (QUILÔMETROS): deverá constar as distâncias em quilômetros (km), entre as escalas que compõem as linhas aéreas, nos vôos de IDA e VOLTA.

- TRECHO: distâncias ponto a ponto entre 02 (duas) escalas consecutivas.
- ACUMULADO: totalização das distâncias entre as escalas que compõem o vôo.

3.1.5 - DATA VIGÊNCIA: deve constar a data de início das operações do HOTRAN a vigorar, tanto para o caso de alteração, como para as inclusões.

3.1.6 - N° ANTERIOR:

- nos casos de alteração deverá ser especificado os dados do HOTRAN em vigor e que esteja sendo substituído (n°/série e vigência).
- nos casos de inclusão, deverá ser especificado os dados do HOTRAN a vigorar (sigla/n°/série).

3.1.7 - OBSERVAÇÕES: compreenderá dados operacionais complementares.

a) EQUIPAMENTO: deverá constar o(s) equipamento(s) utilizado(s), conforme especificado no item 3.1.4 letra “d”.

b) ASSENTOS OFERECIDOS: deverá constar a capacidade de assentos do(s) equipamento(s) utilizado(s).

Nota – nos casos em que as restrições operacionais determinarem a alteração na capacidade do equipamento, deverá ser especificado o número de assentos efetivamente ofertados.

c) OFERTA SEMANAL ASS/KM = deverá constar o total de assentos/quilômetros oferecidos em frequências semanais ou por movimentos de vôos.

d) CAMPO EM BRANCO – este espaço deverá ser utilizado exclusivamente pelo Departamento de Aviação Civil para o registro do número do processo ou documento que deu origem ao HOTRAN, seguido da data da aprovação.

Exemplo: “APROVADO EM 20 MAI 92, DOC. RIOU6-330/99 DE 21/10/99.”

NOTAS:

~~– poderá conter, ainda, outras informações que venham a adicionar maiores esclarecimentos em relação ao HOTRAN aprovado.~~

– não poderá constar deste campo qualquer referência a alteração, cancelamento ou suspensão de outro HOTRAN. Porém, poderá constar o número de assentos oferecidos a outra empresa através de acordo.

- **as empresas não deverão utilizar este campo para fazer as observações que entenderem como necessárias, e sim no corpo do documento que encaminha o pedido, quando a solicitação de um HOTRAN tiver como consequência a alteração, suspensão ou cancelamento de outro.**
- **os HOTRAN de Linhas Aéreas Regionais suplementadas deverão conter neste campo a informação “LINHA SUPLEMENTADA”.**

CAPÍTULO 4 - NUMERAÇÃO DOS VÔOS

- 4.1 – A numeração dos vôos será composta de 04 (quatro) algarismos, precedidos da sigla oficial da empresa.
- 4.2 – O vôo de IDA terá a numeração par.
- 4.3 – O vôo de VOLTA terá a numeração impar.
- 4.4 – Na ocorrência de vôos somente de IDA ou somente de VOLTA ou VÔO REDONDO, a numeração poderá ser par ou impar.
- 4.5 – Os vôos servindo às mesmas localidades, no mesmo itinerário, em horários e frequências diferentes, deverão ter numeração diferenciada e constar do mesmo HOTRAN, salvo motivo de força maior, devidamente comprovado e aceito pelo Departamento de Aviação Civil.
- 4.6 – Os vôos servindo às mesmas localidades, no mesmo itinerário e horários, deverão ter numeração única, mesmo se efetuados em dias diferentes.**
- 4.7 – A numeração dos vôos das empresas de brasileiras de transporte aéreo regular obedecerá a seguinte classificação:**
- a) VÔOS DAS LINHAS AÉREAS DOMESTICAS: 1000 a 6999
 - b) VÔOS DAS LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS: 7000 a 8999
- 4.8 – Não poderão constar do mesmo HOTRAN, vôos operados por empresas diferentes, mesmo associadas, consorciadas ou pertencentes ao mesmo grupo societário.
- 4.9 – Para cada vôo constante de HOTRAN somente será permitido o número máximo de 09 (nove) aeroportos e 08 (oito) escalas.
- 4.10 – 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 de vôos previstos em HOTRAN.**

CAPÍTULO 5 - NUMERAÇÃO DOS HOTRAN

5.1 – A numeração dos HOTRAN das empresas brasileiras de transporte aéreo regular obedecerá às seguintes especificações:

a) LINHAS AÉREAS DOMÉSTICAS REGIONAIS:

- 001 a 099 – LINHAS AÉREAS REGIONAIS SUPLEMENTADAS
- **100 a 199 – LINHAS AÉREAS REGIONAIS NÃO SUPLEMENTADAS**

b) LINHAS AÉREAS DOMÉSTICAS ESPECIAIS:

- 200 - RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT) – SÃO PAULO (CONGONHAS)
- 201 – RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT – BELO HORIZONTE (PAMPULHA)
- 202 – SÃO PAULO (CONGONHAS) – BELO HORIZONTE (PAMPULHA)
- 203 – SÃO PAULO (CONGONHAS) – BRASÍLIA
- 204 – BELO HORIZONTE (PAMPULHA) - BRASÍLIA
- 205 – RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT) – BRASÍLIA

Nota : Ficam reservados os números no intervalo de 206 a 219 para as ligações ponto a ponto, entre capitais de estado, a partir dos aeroportos centrais, ou futuros serviços no regime de Linha Aérea Doméstica Especial.

c) LINHAS AÉREAS DOMÉSTICAS NACIONAIS:

- 220 a 399

d) LINHAS AÉREAS DOMÉSTICAS DE CARGA

- 400 a 449

e) LINHAS DA REDE POSTAL

- 450 a 499

f) LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS DE PASSAGEIROS E MIXTA

- 500 a 749

g) LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS CARGUEIRAS

- 750 a 799

h) LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS SUBREGIONAIS

- 800 a 849

5.2 – Os números de HOTRAN cancelados ou suspensos, somente serão reaproveitados no mesmo ano civil, se a composição das escalas de todos os vôos não for modificada.

CAPÍTULO 6 - APROVAÇÃO

6.1 – Os pedidos de inclusão, alteração, suspensão ou cancelamento de HOTRAN deverão ser encaminhados ao Departamento de Aviação Civil, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, em relação à data prevista para o início das operações, contando o prazo a partir da primeira reunião da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares (COMCLAR) em

que o pleito for analisado. Os HOTRAN deverão ser confeccionados no modelo constante do Anexo 2.

6.2 – Os pedidos que derem entrada no Departamento de Aviação Civil (DAC), fora dos prazos previstos nos itens 5.1, poderão ter as suas datas de vigências prejudicadas.

6.3 – Qualquer inclusão, alteração, cancelamento ou suspensão, envolvendo HOTRAN de Linha Aérea Doméstica Regional Suplementada, ocorrerá a partir do dia 1º (primeiro) de cada mês.

6.4 – Todos os procedimentos de aprovação de HOTRAN, serão coordenados pelo Subdepartamento de Planejamento (SPL), através da Divisão de Serviços Aéreos Nacionais Regulares e Não-Regulares (PL-2) e Divisão de Assuntos Internacionais (PL-4). Os HOTRAN serão emitidos no padrão previsto no anexo 1.

6.5 – Os HOTRAN aprovados deverão ser remetidos às empresas e aos diversos órgãos interessado pela Divisão de Estatísticas e Projetos Especiais (PL-5), devidamente acompanhados da relação atualizada dos HOTRAN em vigor.

6.6 - As normas constantes da presente NOSER serão aplicadas aos HOTRAN das empresas estrangeiras de transporte aéreo regular, no que a regulamentação pertinente permitir.

6.7 - Os casos que por ventura não foram abordados serão resolvidos pelo Chefe do Subdepartamento de Planejamento (SPL).

MODELO DE PROPOSTA DE HOTRAN PARA COMCLAR

PROPOSTA DE HOTRAN - COMCLAR				
HORÁRIO DE TRANSPORTE - HOTRAN		Empresa - Nº Hotran /		Serviço
VIGÊNCIA	HOTRAN ANTERIOR	EQUIPAMENTO(S)	ASSENTOS OFERECIDOS	ASS-KM /

LINHA

IDA								
AEROPORTOS	VÔO	C O D	HORA		o b s	FREQUÊNCIA	KM	
			CHEGADA	PARTIDA			TRECHO	ACUMULADO
AEROPORTO	VÔO	C O D	HORA		o b s	FREQUÊNCIA	KM	
			CHEGADA	PARTIDA			TRECHO	ACUMULADO