



Cartilha ao

INVESTIDOR ESTRANGEIRO NA ÁREA DE AVIAÇÃO CIVIL

1ª Edição
2018



DIRETORIA

Diretor-Presidente

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretores

Hélio Paes de Barros Júnior

Juliano Alcântara Noman

Ricardo Fenelon Junior

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA/Ombudsman de Investimentos Diretos (OID)

Tiago Sousa Pereira

Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS/Ombudsman de Investimentos Diretos (OID)

Ricardo Bisinotto Catanant

Gerente de Acompanhamento de Mercado - GEAC/SAS

Cristian Vieira dos Reis

Gerente Técnico de Assessoramento - GTAS/SAS

Henrique Simão de Sena

Gerente de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária - GOIA/SRA

Adriano Pinto de Miranda

Gerente de Regulação Econômica - GERE/SRA

Rafael Pereira Scherre

Gerente Técnico de Assessoramento - GTAS/SRA

Felipe de Miranda Cardoso

Revisão, Projeto Gráfico e Diagramação

Assessoria de Comunicação Social - ASCOM

ENDEREÇO

Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC
Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C
Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A
70308-200 - Brasília - DF - Brasil

www.anac.gov.br

É permitida a reprodução do conteúdo desta Cartilha, desde que mencionada a fonte: Cartilha ao Investidor Estrangeiro na Aviação Civil, 1ª Edição, 2018, Agência Nacional de Aviação Civil.

As informações divulgadas estão sujeitas a alterações.

Brasília, DF, 17 de julho de 2018.

INSTITUCIONAL

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), uma das agências reguladoras federais do País, foi criada para regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil. Instituída em 2005, começou a atuar em 2006 substituindo o Departamento de Aviação Civil (DAC). É uma autarquia federal de regime especial e está vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. As ações da ANAC se enquadram nas atividades de certificação, fiscalização, normatização e representação institucional.

LEGISLAÇÃO

- [Criação da ANAC](#): Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005.
- [Decreto de instalação](#): Decreto nº. 5.731, de 20 de março 2006.
- [Regimento Interno da ANAC](#): Resolução ANAC nº. 381, de 14 de junho de 2016.

MISSÃO

Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil.

VISÃO

Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil.

VALORES

- Buscamos retornar o investimento do nosso principal acionista: a sociedade.
- Rejeitamos a intervenção de qualquer interesse que não o fim público.
- Atuamos com ética e transparência.
- Valorizamos as pessoas e a meritocracia.
- Incentivamos a inovação.
- Temos orgulho de trabalhar na ANAC.
- Somos apaixonados pela aviação.

QUEM É QUEM

Diretor-Presidente

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor

Hélio Paes de Barros Júnior

Diretor

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Diretor

Juliano Alcântara Noman

Diretor

Ricardo Fenelon Junior

Chefe de Gabinete

Fernando Ferreira

Superintendente de Ação Fiscal (SFI)

Claudio Beschizza Ianelli

Superintendente de Acompanhamento de Serviços
Aéreos (SAS)

Ricardo Bisinotto Catanant

Superintendente de Administração e Finanças
(SAF)

Lélio Trida Sene

Superintendente de Aeronavegabilidade (SAR)

Roberto José Silveira Honorato

Superintendente de Gestão de Pessoas (SGP)

Eduardo Borba Chaffin Junior

Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária
(SIA)

Rafael José Botelho Faria

Superintendente de Planejamento Institucional
(SPI)

Mariana Olivieri Caixeta Altoé

Superintendente de Regulação Econômica de
Aeroportos (SRA)

Tiago Sousa Pereira

Superintendente de Padrões Operacionais (SPO)

Wagner Willian de Souza Moraes

Superintendente de Tecnologia da Informação
(STI)

Gustavo Sanches

Procurador-Geral

Gustavo Carneiro de Albuquerque

Corregedora

Vlândia Pompeu Silva

Chefe da Auditoria Interna

Cosme Leandro do Patrocínio

Chefe Substituto da Assessoria de Articulação
com o Sistema de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos (ASIPAER)

Ricardo Albuquerque de Oliveira

Chefe da Assessoria de Comunicação Social
(ASCOM)

Karen Amélia Siriano Bonfim

Chefe da Assessoria Parlamentar (ASPAR)

Ilma Lima

Chefe da Assessoria Internacional (ASINT)

Daniel Ramos Longo

Chefe da Assessoria Técnica (ASTECH)

Ana Carolina Pires da Motta

Chefe da Assessoria de Julgamento de Autos
em Segunda Instância (ASJIN)

Hildebrando Oliveira

Ouvidor

Alex Castaldi Romera

INTRODUÇÃO

Este documento foi desenvolvido no âmbito das atividades relacionadas à Rede de Pontos Focais (RPF) de Ombudsman de Investimentos Diretos (OID) do Brasil, instituída pela Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), e tem por objetivo oferecer informações, sanar dúvidas e buscar soluções para possíveis questionamentos de investidores estrangeiros na área de aviação civil.

O conteúdo está subdividido em duas partes. A primeira traz informações sobre a prestação de serviços aéreos públicos (transporte de passageiro, carga e mala postal), e a segunda parte contém informações sobre a concessão de infraestrutura aeroportuária.

SUMÁRIO

SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS	8
1 - Geral	8
1.1 - Limitações	8
1.2 - Legislação básica	8
2 - Constituição de empresa de serviços aéreos públicos sob as leis brasileiras (empresas brasileiras)	9
2.1 - Transporte Aéreo Regular (Concessão)	9
2.2 - Transporte Aéreo Não Regular, exceto táxi aéreo (Autorização)	10
2.3 - Transporte Aéreo Não Regular - Táxi Aéreo (Autorização)	12
2.4 - Serviços Aéreos Especializados - SAE (Autorização)	14
3 - Autorização para operar serviços aéreos no Brasil para as empresas constituídas em outros países (empresas estrangeiras)	16
3.1 - Empresas Regulares	16
3.1.1 - Designação	16
3.1.2 - Autorização para funcionamento no território nacional	16
3.1.3 - Autorização para operar no Brasil	18
3.2 - Habilitação de empresa estrangeira para a realização de operações aéreas não regulares no Brasil	18
4 - Solicitação de aprovação de código compartilhado (<i>codeshare</i>)	20
4.1 - Geral	20
4.2 - Como solicitar	20
CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	21
1 - Descrição do procedimento	21
1.1 - Inclusão do aeródromo no Programa Nacional de Desestatização (PND)	21
1.2 - Elaboração de EVTEA - Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI)	22
1.3 - Elaboração de documentos jurídicos	22
1.4 - Discussão Pública	23
1.4.1 - Consulta Prévia	23
1.4.2 - Audiência Pública	23
1.5 - Contratação de empresa especializada para a realização do leilão	24
1.6 - Publicação do Edital	24
1.7 - Leilão	25
1.8 - Assinatura do Contrato de Concessão	26
2 - Legislação aplicável	27
3 - Aeroportos concedidos	28

SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

1 - GERAL

Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos públicos especializados e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

Para que uma empresa constituída sob as leis brasileiras possa explorar serviços aéreos públicos, esta dependerá sempre de prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços aéreos especializados.

Para que uma empresa estrangeira possa operar no Brasil serviços de transporte aéreo, esta dependerá sempre de designação pelo Governo do seu país de origem, autorização de funcionamento no Brasil e autorização para operar serviços aéreos.

1.1 - LIMITAÇÕES

- A concessão de serviço aéreo público a empresas constituídas sob as leis brasileiras somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tenha: sede no Brasil; pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos de capital social; direção confiada exclusivamente a brasileiros. As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.
- A autorização de serviços aéreos públicos a empresas constituídas sob as leis brasileiras somente será dada às sociedades anônimas constituídas nas mesmas condições previstas para a concessão, e às demais sociedades, observada sede no país, e a maioria dos sócios, o controle e a direção de brasileiros.

1.2 - LEGISLAÇÃO BÁSICA

- [Lei nº. 7.565, de 19/12/1986](#) – Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica;
- [Lei nº. 11.182, de 27/09/2005](#) – Cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e dá outras providências;
- [Resolução ANAC nº. 377, de 15/03/2016](#) – Regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras e dá outras providências;
- [Portaria ANAC nº. 616/SAS, de 16/03/2016](#) – Regulamento os artigos 7º e 16 da Resolução ANAC nº. 377, de 15/03/2016;
- [Regulamento Brasileiro da Aviação Civil](#) – RBAC nº. 121;
- [Instrução Suplementar](#) – IS 119.001;
- [Regulamento Brasileiro da Aviação Civil](#) – RBAC nº. 135;
- [Instrução Suplementar](#) – IS 119.004;
- [Regulamento Brasileiro de Aviação Civil](#) – RBAC nº. 137;
- [Instrução Normativa DREI nº. 33, de 11/05/2016](#);
- [Instrução Normativa DREI nº. 10, de 05/12/2013](#);

2 - CONSTITUIÇÃO DE EMPRESA DE SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS SOB AS LEIS BRASILEIRAS (EMPRESAS BRASILEIRAS)

2.1 - TRANSPORTE AÉREO REGULAR (CONCESSÃO)

O processo para a obtenção da concessão para exploração de transporte aéreo público regular atualmente é constituído da Prévia Aprovação dos Atos Constitutivos da empresa, do Registro das Aeronaves e Certificação Operacional; e, por fim, da Outorga da Concessão.

• Fase 1 – Prévia aprovação dos atos constitutivos

Antes que a futura empresa aérea possa arquivar seus atos constitutivos (Contrato ou Estatuto Social) junto ao Registro de Comércio, deverá submetê-los à anuência prévia da ANAC para avaliação do cumprimento dos requisitos determinados pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, em atendimento ao Artigo 184 do mesmo diploma legal e à [Instrução Normativa DREI nº 33, de 11.05.2016](#).

O processo de prévia aprovação dos atos constitutivos é regulamentado pela [Resolução ANAC nº 377, de 15.03.2016](#) e pela [Portaria nº 616/SAS, de 16.03.2016](#), e conduzido pela Gerência Técnica de Outorga de Serviços Aéreos (GTOS), da Gerência de Acesso ao Mercado (GEAM), na Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS).

Todos os pedidos deverão ser obrigatoriamente protocolizados na ANAC por meio do [Formulário de Requerimento](#), acompanhado de toda a documentação listada pelo mesmo, sem o que a análise do processo não poderá ser iniciada.

Na Fase 1 serão verificados pela ANAC os requisitos e limitações previstos em lei e nos normativos específicos.

Recomenda-se que as minutas de atos constitutivos sejam elaboradas observando-se os Manuais de Registro aprovados pela [Instrução Normativa nº 10, de 05.12.2013](#) do Departamento de Registro Empresarial e Integração (DREI).

Após obter a aprovação prévia de seus atos constitutivos a empresa poderá apresentá-los para arquivamento junto ao Registro de Comércio, adotando todos os demais procedimentos para a conclusão de sua constituição.

De posse do ato constitutivo chancelado pela ANAC e com o devido registro de arquivamento, a empresa poderá dar início à Fase 2 do processo de outorga, na ANAC, junto à Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB) da Superintendência de Aeronavegabilidade e junto à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO).

• Fase 2 – Registro das Aeronaves e Certificação Operacional

O interessado deverá realizar junto à Gerências Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB) da SAR o registro de suas aeronaves.

O processo de Certificação Operacional é conduzido pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), para a qual deverá ser remetida a documentação necessária prevista nos regulamentos técnicos. A Certificação operacional passa por cinco fases:

- Fase 1 – Reunião orientativa operacional
- Fase 2 – Verificação preliminar de documentação
- Fase 3 – Análise/aprovação de documentação
- Fase 4 – Verificação e inspeções
- Fase 5 – Emissão de certificado

Recomenda-se, para mais informações, consulta ao [Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº. 121](#) e à [Instrução Suplementar 119.001](#).

• Fase 3 – Outorga da Concessão

Para a outorga da concessão para exploração de serviços aéreos públicos regulares, a empresa deverá ser operadora de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço aéreo público pretendido, além de ser detentora de Certificado de Operador Aéreo em situação regular.

No entanto, o pedido de outorga da concessão poderá ser protocolizado na ANAC caso a empresa já seja operadora de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço aéreo público pretendido, e tenha concluído a Fase 3 do processo de Certificação Operacional. Dessa forma, o processo de outorga terá andamento paralelamente à finalização do processo de Certificação Operacional.

Todos os pedidos deverão ser obrigatoriamente protocolizados na ANAC por meio do Formulário de Requerimento, acompanhado de toda a documentação listada pelo mesmo, sem o qual a análise do processo não poderá ser iniciada.

Após a análise e aprovação da documentação apresentada pela empresa, e desde que tenha sido expedido o Certificado de Operador Aéreo pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), o processo será encaminhado para inclusão em pauta de reunião da Diretoria Colegiada da ANAC para deliberação, conforme competência determinada pelo Artigo 11, inciso III, da [Lei nº 11.182/2005](#).

Caso o pleito seja aprovado pela Diretoria, os representantes da empresa serão instados a assinar o Contrato de Concessão para prestação de serviços aéreos públicos regulares junto à ANAC.

Após a publicação da Decisão de outorga e do extrato do Contrato de Concessão no Diário Oficial da União, a empresa poderá iniciar a prestação dos serviços de transporte aéreo público regular, estando habilitada a solicitar operações junto à ANAC na Gerência de Operações de Serviços Aéreos (GOPE/SAS).

2.2 - TRANSPORTE AÉREO NÃO REGULAR, EXCETO TÁXI AÉREO (AUTORIZAÇÃO)

O processo para a obtenção da autorização para exploração de transporte aéreo público não regular, exceto táxi aéreo, atualmente é constituído da Prévia Aprovação dos Atos Constitutivos da empresa, do Registro das Aeronaves e Certificação Operacional; e, por fim, da Outorga da Autorização.

• Fase 1 – Prévia aprovação dos atos constitutivos

Antes que a futura empresa aérea possa arquivar seus atos constitutivos (Contrato ou Estatuto Social) junto ao Registro de Comércio, deverá submetê-los à anuência prévia da ANAC, para avaliação do cumprimento dos requisitos determinados pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, em atendimento ao Artigo 184 do mesmo diploma legal e à [Instrução Normativa DREI nº 33, de 11.05.2016](#).

O processo de prévia aprovação dos atos constitutivos é regulamentado pela [Resolução ANAC nº 377, de 15.03.2016](#) e pela [Portaria nº 616/SAS, de 16.03.2016](#), e conduzido pela Gerência Técnica de Outorga de Serviços Aéreos (GTOS), da Gerência de Acesso ao Mercado (GEAM), na Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS).

Todos os pedidos deverão ser obrigatoriamente protocolizados na ANAC por meio do [Formulário de Requerimento](#), acompanhado de toda a documentação listada pelo mesmo, sem o que a análise do processo não poderá ser iniciada.

Na Fase 1 serão verificados pela ANAC os requisitos e limitações previstos em lei e nos normativos específicos.

Recomenda-se que as minutas de atos constitutivos sejam elaboradas observando-se os [Manuais de Registro aprovados pela Instrução Normativa nº 10, de 05.12.2013](#) do Departamento de Registro Empresarial e Integração (DREI).

Após obter a aprovação prévia de seus atos constitutivos a empresa poderá apresentá-los para arquivamento junto ao Registro de Comércio, adotando todos os demais procedimentos para a conclusão de sua constituição.

De posse do ato constitutivo chancelado pela ANAC e com o devido registro de arquivamento, a empresa poderá dar início à Fase 2 do processo de outorga, na ANAC, junto à Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB) da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) e junto à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO).

• Fase 2 – Registro das Aeronaves e Certificação Operacional

O interessado deverá realizar junto à Gerências Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB) da SAR o registro de suas aeronaves.

Já o processo de Certificação Operacional é conduzido pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), para a qual deverá ser remetida a documentação necessária prevista nos regulamentos técnicos. A Certificação operacional passa por cinco fases:

- Fase 1 – Reunião orientativa operacional
- Fase 2 – Verificação preliminar de documentação
- Fase 3 – Análise/aprovação de documentação
- Fase 4 – Verificação e inspeções
- Fase 5 – Emissão de certificado

Recomenda-se, para mais informações, consulta ao [Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº. 121](#) e à [Instrução Suplementar 119.001](#).

• Fase 3 – Outorga da Autorização para Operar

Para a outorga da autorização para exploração de serviços aéreos públicos não regulares, a empresa deverá ser operadora de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço aéreo público pretendido, além de ser detentora de Certificado de Operador Aéreo em situação regular.

No entanto, o pedido de outorga da autorização para operar poderá ser protocolizado na ANAC caso a empresa já seja operadora de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço aéreo público pretendido, e tenha concluído a Fase 3 do processo de Certificação Operacional. Desta forma, o processo de outorga terá andamento paralelamente à finalização do processo de Certificação Operacional.

Todos os pedidos deverão ser obrigatoriamente protocolizados na ANAC por meio do [Formulário de Requerimento](#), acompanhado de toda a documentação listada pelo mesmo, sem o que a análise do processo não poderá ser iniciada.

Após a análise e aprovação da documentação apresentada pela empresa, e desde que tenha sido expedido o Certificado de Operador Aéreo pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), o processo será encaminhado para inclusão em pauta de reunião da Diretoria Colegiada da ANAC para deliberação, conforme competência determinada pelo Artigo 11, inciso III, da [Lei nº 11.182/2005](#).

Caso o pleito seja aprovado pela Diretoria, será expedida a Decisão com a Outorga da Autorização para Operar, mas apenas após a publicação deste documento no Diário Oficial da União a empresa poderá iniciar a prestação dos serviços de transporte aéreo público não regular.

2.3 - TRANSPORTE AÉREO NÃO REGULAR - TÁXI AÉREO (AUTORIZAÇÃO)

O processo para a obtenção da autorização para exploração de transporte aéreo público não regular na modalidade táxi aéreo é constituído atualmente da Prévia Aprovação dos Atos Constitutivos da empresa, do Registro das Aeronaves e Certificação Operacional; e, por fim, da Outorga da Autorização.

• Fase 1 – Prévia aprovação dos atos constitutivos

Antes que a futura empresa aérea possa arquivar seus atos constitutivos (Contrato ou Estatuto Social) junto ao Registro de Comércio, deverá submetê-los à anuência prévia da ANAC, para avaliação do cumprimento dos requisitos determinados pelo [Código Brasileiro de Aeronáutica](#), em atendimento ao Artigo 184 do mesmo diploma legal e à [Instrução Normativa DREI nº 33, de 11.05.2016](#).

O processo de prévia aprovação dos atos constitutivos é regulamentado pela [Resolução ANAC nº 377, de 15.03.2016](#) e pela [Portaria nº 616/SAS, de 16.03.2016](#), e conduzido pela Gerência Técnica de Outorga de Serviços Aéreos (GTOS), da Gerência de Acesso ao Mercado (GEAM), na Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS).

Todos os pedidos deverão ser obrigatoriamente protocolizados na ANAC por meio do [Formulário de Requerimento](#), acompanhado de toda a documentação listada pelo mesmo, sem o qual a análise do processo não poderá ser iniciada.

Na Fase 1 serão verificados pela ANAC os requisitos e limitações previstos em lei e nos normativos específicos.

Recomenda-se que as minutas de atos constitutivos sejam elaboradas observando-se os [Manuais de Registro aprovados pela Instrução Normativa nº 10, de 05.12.2013](#) do Departamento de Registro Empresarial e Integração (DREI).

Após obter a aprovação prévia de seus atos constitutivos a empresa poderá apresentá-los para arquivamento junto ao Registro de Comércio, adotando todos os demais procedimentos para a conclusão de sua constituição.

De posse do ato constitutivo chancelado pela ANAC e com o devido registro de arquivamento, a empresa poderá dar início à Fase 2 do processo de outorga, na ANAC, junto à Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB) e junto à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO).

• Fase 2 – Registro das Aeronaves e Certificação Operacional

O interessado deverá realizar junto à Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB) da SAR o registro de suas aeronaves.

O processo de Certificação Operacional é conduzido pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), para a qual deverá ser remetida a documentação necessária prevista nos regulamentos técnicos. A Certificação operacional passa por cinco fases:

- Fase 1 – Reunião orientativa operacional
- Fase 2 – Verificação preliminar de documentação
- Fase 3 – Análise/aprovação de documentação
- Fase 4 – Verificação e inspeções
- Fase 5 – Emissão de certificado

Recomenda-se, para mais informações, consulta ao [Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº. 135](#) e à [Instrução Suplementar 119.004](#).

• Fase 3 – Outorga da Autorização para Operar

Para a outorga da autorização para exploração de serviços aéreos públicos não regulares na modalidade táxi aéreo, a empresa deverá ser operadora de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço aéreo público pretendido, além de ser detentora de Certificado de Operador Aéreo em situação regular.

No entanto, o pedido de outorga da autorização para operar poderá ser protocolizado na ANAC caso a empresa seja operadora de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço aéreo público pretendido, e tenha concluído a Fase 3 do processo de Certificação Operacional. Dessa forma, o processo de outorga terá andamento paralelamente à finalização do processo de Certificação Operacional.

Todos os pedidos deverão ser obrigatoriamente protocolizados na ANAC por meio do [Formulário de Requerimento](#), acompanhado de toda a documentação listada pelo mesmo, sem o qual a análise do processo não poderá ser iniciada.

Após a análise e aprovação da documentação apresentada pela empresa, e desde que tenha sido expedido o Certificado de Operador Aéreo pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), o processo será encaminhado para inclusão em pauta de reunião da Diretoria Colegiada da ANAC para deliberação, conforme competência determinada pelo Artigo 11, inciso III, da [Lei nº 11.182/2005](#).

Caso o pleito seja aprovado pela Diretoria, será expedida a Decisão com a Outorga da Autorização para Operar, sendo que apenas após a publicação desse documento no Diário Oficial da União, a empresa poderá iniciar a prestação dos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade táxi aéreo.

2.4 - SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS - SAE (AUTORIZAÇÃO)

O processo para a obtenção da autorização para exploração de serviços aéreos públicos especializados (SAE), é constituído atualmente da Prévia Aprovação dos Atos Constitutivos da empresa, do Registro das Aeronaves e Certificação Operacional (quando aplicável); e, por fim, da Outorga da Autorização.

Cabe salientar que **empresas SAE não estão autorizadas a transportar passageiros**, devendo para essa finalidade se constituir e obter a devida autorização para operar como empresa de transporte aéreo público (ver tópicos de "2.1" a "2.3").

• Fase 1 – Prévia aprovação dos atos constitutivos

Antes que a futura empresa aérea possa arquivar seus atos constitutivos (Contrato ou Estatuto Social) junto ao Registro de Comércio, deverá submetê-los à anuência prévia da ANAC, para avaliação do cumprimento dos requisitos determinados pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, em atendimento ao Artigo 184 do mesmo diploma legal e à Instrução Normativa DREI nº 33, de 11.05.2016.

O processo de prévia aprovação dos atos constitutivos é regulamentado pela [Resolução ANAC nº 377, de 15.03.2016](#) e pela [Portaria nº 616/SAS, de 16.03.2016](#), e conduzido pela Gerência Técnica de Outorga de Serviços Aéreos (GTOS), da Gerência de Acesso ao Mercado (GEAM), na Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS).

Todos os pedidos deverão ser obrigatoriamente protocolizados na ANAC por meio do Formulário de Requerimento, acompanhado de toda a documentação listada pelo mesmo, sem o que a análise do processo não poderá ser iniciada.

Na Fase 1 serão verificados pela ANAC os requisitos e limitações previstos em lei e nos normativos específicos.

Recomenda-se que as minutas de atos constitutivos sejam elaboradas observando-se os [Manuais de Registro aprovados pela Instrução Normativa nº 10, de 05.12.2013](#) do Departamento de Registro Empresarial e Integração (DREI).

Após obter a aprovação prévia de seus atos constitutivos a empresa poderá apresentá-los para arquivamento junto ao Registro de Comércio, adotando todos os demais procedimentos para a conclusão de sua constituição.

De posse do ato constitutivo chancelado pela ANAC e com o devido registro de arquivamento, a empresa poderá dar início à Fase 2 do processo de outorga, na ANAC, junto à Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB) da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) e junto à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO).

• Fase 2 – Registro das Aeronaves e Certificação Operacional

O interessado deverá realizar junto à Gerências Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB) o registro de suas aeronaves.

O processo de Certificação Operacional é conduzido pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), para a qual deverá ser remetida a documentação necessária prevista nos regulamentos técnicos. A Certificação operacional passa por cinco fases:

- Fase 1 – Reunião orientativa operacional
- Fase 2 – Verificação preliminar de documentação
- Fase 3 – Análise/aprovação de documentação
- Fase 4 – Verificação e inspeções
- Fase 5 – Emissão de certificado

• Fase 3 – Outorga da Autorização para Operar

Para a outorga da autorização para exploração de Serviços Aéreos Públicos Especializados (SAE), a empresa deverá ser operadora de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço aéreo público pretendido, além de ser detentora de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível.

Nos casos em que é exigida a Certificação Operacional para empresas de SAE, especialmente quanto a atividade aeroagrícola (veja o [RBAC 137](#)), o pedido de outorga da autorização para operar poderá ser protocolizado na ANAC caso a empresa já seja operadora de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço aéreo público pretendido, e tenha concluído a Fase 3 do processo de Certificação Operacional. Dessa forma, o processo de outorga terá andamento paralelamente à finalização do processo de Certificação Operacional.

Todos os pedidos deverão ser obrigatoriamente protocolizados na ANAC por meio do [Formulário de Requerimento](#), acompanhado de toda a documentação listada no documento, sem o qual a análise do processo não poderá ser iniciada.

Após a análise e aprovação da documentação apresentada pela empresa, e desde que já tenha sido expedido o Certificado de Operador Aéreo pela SPO, quando exigível, o processo será encaminhado para inclusão em pauta de reunião da Diretoria Colegiada da ANAC para deliberação, conforme competência determinada pelo Artigo 11, inciso III, da [Lei nº 11.182/2005](#).

Caso o pleito seja aprovado pela Diretoria, será expedida a Decisão com a Outorga da Autorização para Operar, mas apenas após a publicação deste documento no Diário Oficial da União a empresa poderá iniciar a prestação dos serviços aéreos públicos especializados.

3 - AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR SERVIÇOS AÉREOS NO BRASIL PARA AS EMPRESAS CONSTITUÍDAS EM OUTROS PAÍSES (EMPRESAS ESTRANGEIRAS)

3.1 - EMPRESAS REGULARES

Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá ser designada pelo Governo do respectivo país e obter autorizações de funcionamento no Brasil e para operar os serviços aéreos.

A designação é ato entre os Governos, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização são atos da própria empresa designada, que deverá solicitá-las à ANAC, seguindo os procedimentos descritos abaixo.

O processo é composto de duas fases: autorização para funcionamento no território nacional e autorização para operar.

3.1.1 - DESIGNAÇÃO

A designação é ato de entre governos e deve ocorrer, portanto, pela via diplomática. Assim, para início do processo, a empresa estrangeira interessada deve procurar os órgãos competentes do Governo de seu país de origem para verificar a viabilidade de realizar a sua designação para operar no Brasil.

Informações adicionais sobre os trâmites no Brasil do recebimento da designação pelo país de origem podem ser obtidas junto à Gerência de Acesso ao Mercado (GEAM) da ANAC, pelo e-mail geam@anac.gov.br.

3.1.2 - AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO NO TERRITÓRIO NACIONAL

O pedido de autorização para funcionamento no Brasil deve ser formalizado em requerimento dirigido à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), localizada na Sede da ANAC em Brasília/DF.

Ressalta-se que todos os documentos produzidos no exterior devem ser legalizados pelo Serviço Exterior Brasileiro, registrados no Registro de Títulos e Documento (RTD) e acompanhados das respectivas traduções juramentadas (art. 13, [CF](#); art. 192, [NCPC](#), art. 129, §6º, [Lei nº 6.015/1973](#); Decisão TCU Plenário nº 351/1999 – DOU 22.06.1999). Cumpre esclarecer que tradução juramentada é aquela lavrada por tradutor matriculado em Junta Comercial brasileira e arquivada em cartório competente (art. 129, §6º, da [Lei nº 6.015/1973](#) c/c art. 8º, III da [Lei nº 8.934/1994](#) c/c art. 192, [NCPC](#) c/c art. 9º da [IN/DREI nº 17/2013](#)).

Documentos para autorização de funcionamento no território nacional:

- a. Instrumento que prove que a interessada foi designada pelo país de origem para realizar os serviços aéreos internacionais regulares pretendidos.
- b. Prova de que a interessada está constituída conforme a lei de seu país de origem.
- c. O inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente.
- d. Relação de acionistas ou detentores de seu capital, com a indicação, quando houver, do nome, profissão e domicílio de cada um e número de ações ou quotas de participação, conforme a natureza da sociedade.
- e. Cópia da ata da assembleia/instrumento jurídico que deliberou sobre o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território brasileiro.
- f. Último balanço mercantil legalmente publicado no país de origem.

g. Instrumento de nomeação/procuração do representante legal no Brasil, no qual devem constar expressamente plenos poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização no Brasil e para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa, conforme Arts. 206, VI, e Art. 208, do CBA. O instrumento de nomeação não poderá conter limitações aos poderes de representação do representante legal no Brasil.

h. Cópia dos documentos pessoais do representante legal:

- Quando Brasileiros: Identidade, CPF e Comprovante de Residência.
- Quando estrangeiros: Passaporte; Registro Nacional de Estrangeiro (RNE), Cópia do Visto para trabalhar no Brasil emitido junto ao MTE, CPF e Comprovante de Residência.
- Quando pessoa jurídica: atos constitutivos da empresa, ou, quando existir, o último ato consolidado e posteriores alterações, devidamente arquivados na Junta Comercial e documentação pessoal dos sócios.

i. Via original do Termo de Aceitação assinado pelo representante legal da empresa com firma reconhecida. O Termo de Aceitação é o documento lavrado pela Gerência Técnica de Outorgas de Serviços Aéreos (GTOS) pelo qual o representante nomeado pela sociedade empresária aceita, em nome dela, as condições em que será concedida a autorização no Brasil, bem como se declara ciente de que:

- a empresa é obrigada a ter, permanentemente, um representante legal no Brasil.
- todos os atos praticados no Brasil ficarão sujeitos unicamente às respectivas leis e regulamentos brasileiros.
- a empresa não poderá realizar no Brasil os objetivos constantes de seus estatutos que são vedados a empresas estrangeiras.
- qualquer alteração que a empresa fizer em seus Atos Constitutivos ou Estatuto dependerá de prévia aprovação do Governo Federal para produzir efeitos no Brasil.
- a empresa deverá manter seus cadastros atualizados perante a ANAC.
- a autorização para funcionar no Brasil poderá ser cassada caso a empresa descumpra as condições anteriores acordadas ou se, a juízo do Governo brasileiro, a empresa exercer atividades contrárias ao interesse público.

j. Comprovante de Pagamento de TFAC.

Caso o estrangeiro indicado para o cargo de representante legal no Brasil não tenha visto de trabalho no Brasil emitido pelo MTE, ele deverá apresentar à ANAC (na Gerência Técnica de Outorgas de Serviços Aéreos – GTOS) solicitação de certidão para os fins do disposto no art. 1º, §2º, da Resolução Normativa nº. 74, de 09 de fevereiro de 2007 do Ministério do Trabalho e Emprego.

O pedido de emissão de certidão deverá ser instruído de: cópia autenticada do instrumento de nomeação de representante legal no Brasil, bem como de sua tradução juramentada; cópia do passaporte do representante e comprovante de pagamento de TFAC referente ao pedido, conforme disposto no Anexo III, da [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005](#).

Após análise da Gerência Técnica de Outorgas de Serviços Aéreos (GTOS) e confirmado o atendimento de todos os requisitos, será emitida, então, a Autorização para Funcionamento no território nacional.

Com essa autorização a empresa poderá solicitar à ANAC o início provisório dos serviços aéreos.

3.1.3 - AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR NO BRASIL

Para que possa dar início à exploração em caráter definitivo, é necessário que a empresa estrangeira solicite a Autorização para Operar.

O pedido de Autorização para Operar no Brasil deve ser formalizado em requerimento dirigido à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), localizada na Sede da ANAC em Brasília/DF.

- Os documentos que deverão instruir o pedido são os seguintes:
- Aprovação do Programa de Segurança de Operador Aéreo (PSOA) junto à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA);
- Aprovação das Especificações Operativas junto a Superintendência de Padrões Operacional (SPO);
- Comprovante de Cadastro no Registro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ;
- Certificado de regularidade junto ao FGTS, da sociedade empresária, válido;
- Certidão conjunta negativa de débitos relativos aos tributos federais e à dívida ativa da União, da sociedade empresária, válida;
- Certidão Regular da Dívida Ativa da ANAC.
- A sociedade empresária somente poderá explorar as atividades aéreas pretendidas após a obtenção da autorização para operar outorgada pela Diretoria Colegiada da ANAC.

3.2 - HABILITAÇÃO DE EMPRESA ESTRANGEIRA PARA A REALIZAÇÃO DE OPERAÇÕES AÉREAS NÃO REGULARES NO BRASIL

O processo de cadastramento para realizar operações no Brasil deverá ser dirigido à ANAC (na Gerência Técnica de Outorga de Serviços Aéreos (GTOS) da Gerência de Acesso ao Mercado (GEAM), na Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS)).

Visando maior agilidade no procedimento, recomenda-se a utilização do [Protocolo Eletrônico da ANAC](#). O representante legal do operador aéreo deve instruir o pedido com a seguinte documentação anexada:

- Formulário de Habilitação de empresas estrangeiras não autorizadas a operar voos regulares para o Brasil, devidamente preenchido e assinado.
- Cópia autenticada do Instrumento de Mandato/Procuração de Representante Legal no Brasil, no qual devem constar expressamente plenos poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização no Brasil e para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais e intimações pela empresa, conforme arts. 206, VI, e Art. 208, da [Lei nº. 7.565/1986](#), e demais correspondências/comunicações. O instrumento deve ser legalizado pelo Serviço Exterior Brasileiro (ou apostilado nos termos da Convenção de Haia, regulamentada pelo [Dec. N° 8.660/2016](#)), registrado no Registro de Títulos e Documentos (RTD) e acompanhado da respectiva tradução juramentada (art. 13 da [Constituição Federal/1988](#) art. 192 da [Lei nº 13.105/2015](#) art. 130, §6° da [Lei nº 6.015/1973](#) Decisão TCU Plenário nº 351/1999 – DOU 22.06.1999). Cumpre esclarecer que tradução juramentada é aquela lavrada por tradutor matriculado em Junta Comercial brasileira e arquivada em cartório competente (art. 129, §6°, da [Lei nº 6.015/1973](#) c/c art. 8°, III da [Lei nº 8.934/1994](#) c/c art. 192, [NCPC](#) c/c art. 9° da [IN/DREI nº 17/2013](#)).
- Formulário AVSEC para Habilitação de Empresas Estrangeiras para Operações Não-Regulares, devidamente preenchido e assinado;

- Formulário FOP 129-3, do Apêndice C, da IS 129-001A, devidamente preenchido e assinado;
- Certificado de Operador Aéreo (COA) e Especificação Operativa (EO) emitidos pela Autoridade de Aviação Civil do Estado do operador nas línguas inglesa ou espanhola;
- Certificado de seguro das aeronaves da empresa válido;
- Contratos de intercâmbio de aeronaves (se aplicável).

Após análise e aprovação do requerimento, o representante legal nomeado será notificado com informações sobre a validade do cadastro, login, senha e instruções para acesso ao sistema SIAVANAC. As solicitações de operações não regulares devem ser inseridas no SIAVANAC. O prazo para análise da documentação é de até 15 dias.

Sempre que algum dos documentos tiver sua validade expirada, o operador aéreo deverá apresentar novamente todos os documentos relacionados acima.

A autorização para transporte de artigos perigosos (fogos de artifício, explosivos, dentre outros) deve ser solicitada e aprovada pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) previamente à realização do pedido do voo no SIAVANAC. O tipo de produto a ser transportado deve ser especificado no SIAVANAC no momento da apresentação do pedido para esse tipo de voo. Também deverá ser informado no SIAVANAC se a operação já possui autorização da SPO. O pedido deve ser realizado com antecedência mínima de 20 dias da data de realização do voo.

4 - SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO DE CÓDIGO COMPARTILHADO (CODESHARE)

4.1 - GERAL

O código compartilhado (*codeshare*) é um acordo de cooperação comercial feito entre duas ou mais empresas aéreas e sua operação consiste na colocação do código de identificação de voo de uma empresa aérea em voo operado por outra empresa aérea.

Para que as empresas interessadas possam realizar operações em código compartilhado, estas dependerão da prévia aprovação da ANAC. Independentemente desta aprovação, eventuais outras aprovações podem ser necessárias, de acordo com as respectivas leis e regulamentos brasileiros e dos demais países envolvidos.

4.2 - COMO SOLICITAR

O processo de aprovação de operações em código compartilhado é regulamentado pela [Portaria nº. 070/DGAC, de 11 de fevereiro de 1999](#) e pela [Portaria nº. 649/SAS, de 18 de março de 2016](#) e alterações posteriores.

A análise dos requerimentos é realizada pela Gerência de Acesso ao Mercado (GEAM) da SAS. Para pleitear a aprovação para realizar operações com compartilhamento de código, as empresas deverão protocolar requerimento utilizando o **Formulário de Requerimento** anexo à [Portaria nº. 649/SAS, de 18 de março de 2016](#) e **alterações posteriores**, acompanhado dos seguintes documentos:

- Devido instrumento de mandato outorgado pelo sócio-administrador da empresa, concedendo poderes para representar a sociedade empresária junto à ANAC, nos termos exigidos pelo art. 653 e ss., da [Lei nº. 10.406, de 10 de janeiro de 2002](#), que institui o Código Civil. A obrigatoriedade de apresentação deste documento é dispensada caso já conste documento devidamente atualizado no registro da empresa aérea junto à ANAC.
- Cópia do Certificado de Operador Aéreo para empresas aéreas não estabelecidas no Brasil.

Não é necessário anexar ao requerimento cópia do documento comprovando a designação das empresas participantes. No entanto, é necessário que as empresas estrangeiras participantes estejam designadas pelos respectivos países para a realização de operações para o Brasil.

O prazo para análise do requerimento dura em média de **15 (quinze) dias úteis** a contar do protocolo, descontado o tempo de eventual cumprimento de exigências constatadas pela ANAC pelas próprias empresas aéreas.

CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

1 - DESCRIÇÃO DO PROCEDIMENTO

A concessão de infraestrutura aeroportuária é o meio pelo qual o Estado, representado pela ANAC, delega, temporariamente, à pessoa jurídica ou a consórcio de empresas, mediante licitação, na modalidade leilão, a prestação do serviço de infraestrutura aeroportuária.

O procedimento adotado para a concessão da infraestrutura aeroportuária é composto pelas seguintes etapas:

- Inclusão do aeroporto no Programa Nacional de Desestatização (PND);
- Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para seleção do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA);
- Elaboração dos documentos jurídicos que darão suporte ao procedimento licitatório para a concessão do serviço público;
- Discussões públicas relativas às minutas de Edital e Contrato de Concessão;
- Contratação de empresa especializada para a realização do Leilão;
- Publicação do edital para concessão da infraestrutura aeroportuária;
- Realização do procedimento de Leilão, homologação e adjudicação; e
- Assinatura do Contrato de Concessão.

A seguir adentrar-se-á cada uma das etapas supramencionadas.

1.1 - INCLUSÃO DO AERÓDROMO NO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO (PND)

O início formal do processo de concessão de um aeroporto se dá pela publicação de uma Resolução do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) sugerindo à Presidência da República a inserção daquele ativo no Programa Nacional de Desestatização (PND).

Depois de publicada a Resolução do CPPI, cabe à Presidência da República publicar Decreto que aceite ou não a recomendação e, aceitando, inclua o aeroporto no PND. Outro ponto importante trazido pelo Decreto Presidencial é a indicação do responsável pela execução e acompanhamento do processo de concessão.

No que tange à concessão de serviço público para a exploração de infraestrutura aeroportuária, tem sido atribuída à Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), a competência para a realização dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e à ANAC a condução do procedimento licitatório para a concessão do ativo e a gestão do Contrato de Concessão então celebrado.

Posteriormente à publicação do Decreto Presidencial que incluir o aeroporto no PND, o CPPI deverá publicar uma Resolução que defina a modalidade operacional e as condições aplicáveis à concessão.

Ressalta-se que, juntamente à inclusão da concessão no PND, o Presidente da República poderá definir algumas premissas a serem observadas pela área técnica na condução do processo de desestatização, especialmente no que tange a requisitos constantes nos documentos jurídicos.

1.2 - ELABORAÇÃO DE EVTEA - PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE (PMI)

A segunda etapa consiste no Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), no qual é definido o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a concessão do Aeroporto.

O EVTEA tem como objetivo demonstrar a viabilidade do projeto (concessão) sob a ótica técnica, econômica e ambiental.

Além de embasar a decisão da concessão, o EVTEA traz algumas informações importantes para o Edital, como o valor do capital social mínimo das Concessionárias e o valor de outorga mínimo. Além disso, o estudo pode indicar quais são os investimentos mínimos necessários para se atingir o nível de serviço desejado com a concessão, orientando as obrigações de investimento que constarão no Contrato de Concessão.

Atualmente, essa etapa é conduzida pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), a qual publica Edital de Chamamento Público convocando interessados a apresentarem EVTEA. O custo do EVTEA selecionado será remunerado pelo vencedor do procedimento licitatório para a concessão do ativo (aeroporto).

Uma vez selecionado o EVTEA e realizadas as correções necessárias, o documento é encaminhado à ANAC para a utilização das informações úteis à elaboração dos documentos jurídicos (edital e minuta de Contrato de Concessão) que darão suporte ao procedimento licitatório.

1.3 - ELABORAÇÃO DE DOCUMENTOS JURÍDICOS

No âmbito da ANAC, por meio da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA), são conduzidos todos os trabalhos com vistas à realização do procedimento licitatório para a concessão da exploração econômica da infraestrutura aeroportuária.

Inicialmente são elaborados os documentos jurídicos que, posteriormente, darão início à etapa pública do processo licitatório, qual seja, a publicação do Edital. Para tanto, tendo como premissas diretrizes políticas estabelecidas pelo governo federal, informações trazidas pelo EVTEA e regulação técnica, são confeccionadas as minutas de edital e de contrato de concessão.

Importante destacar que o EVTEA, ainda que sirva de subsídio para a elaboração dos documentos jurídicos, não é vinculante.

Os documentos jurídicos (Edital e Contrato) são moldados com base nos requisitos da [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), especialmente a partir do artigo 18. A lei trata dos requisitos básicos de editais e contratos que tenham por objeto a concessão ou permissão de serviços públicos previstos no artigo 175 da [Constituição Federal](#).

O Edital de Concessão é o ato convocatório que inicia o processo licitatório para a concessão dos aeroportos. Nele, estão dispostas todas as regras que conduzirão o processo de concessão, e ele possui caráter vinculatório. Anexado ao Edital, dentre outros documentos, encontra-se a minuta de Contrato de Concessão a ser assinada pelo Licitante Vencedor.

Trata-se da etapa mais importante de todo o processo de desestatização do ativo público, uma vez que nela são estabelecidos os termos da licitação (regras do Edital) e as cláusulas contratuais que vigorarão por todo o período de concessão. Isso porque o perfil da Concessionária vencedora do certame e os investimentos realizados por ela durante o prazo de duração do contrato poderão impactar o aeroporto mesmo depois de encerrado o período concessivo.

1.4 - DISCUSSÃO PÚBLICA

As discussões públicas envolvem no mínimo a etapa formal (exigida por lei) de Audiência Pública. Não obstante, é comum haver mais de uma etapa de discussão pública, com outras audiências públicas formais (podem acontecer tantas quantas forem necessárias) ou em formatos mais flexíveis que tipicamente buscam levar grandes pontos da modelagem das concessões para discussão com o público interessado em uma etapa prévia.

Nas etapas prévias, normalmente o modelo está em reavaliação e há mais espaço para discussões conceituais, reflexão sobre necessidade de mudanças mais profundas e, claro, antecipação de pontos de maior preocupação da sociedade. Assim, etapas de discussão preliminares ajudam a dar efetividade à participação social, indo além das exigências legais. A ANAC tem usado essa abordagem por meio de Consultas Prévias.

1.4.1 - CONSULTA PRÉVIA

A Consulta Prévia consiste em um instrumento não ordinário no processo de concessão de infraestrutura aeroportuária (por não ser legalmente necessária). Trata-se, portanto, de um instrumento informal que busca ampliar a participação social nas discussões sobre possíveis evoluções dos modelos regulatórios, em particular aspectos de regulação econômica.

As experiências recentes da ANAC com essa abordagem se mostraram particularmente úteis por terem atraído contribuições de atores institucionais de grande presença na indústria, como representantes internacionais de aeroportos e empresas aéreas, cuja participação naturalmente fica mais dispersa na etapa formal de Audiência Pública, uma vez que o número de contribuições recebidas na etapa de Audiência Pública é muito maior do que na de Consulta Prévia.

A inclusão de Consultas Prévias na etapa de Discussão Pública permite que sejam colhidas experiências internacionais de concessão de aeroportos e experiências relevantes de outros setores. Discussões conceituais nessa etapa possibilitam eventuais alterações mais profundas na modelagem, permitindo que a etapa de Audiência Pública ocorra com base em propostas construídas de forma mais consistente.

1.4.2 - AUDIÊNCIA PÚBLICA

A Audiência Pública consiste em um instrumento utilizado para recolher subsídios ao processo decisório da ANAC. Trata-se de ferramenta democrática, com a qual busca-se dar publicidade ao processo de concessão, assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões, bem como, também, identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência. É um importante mecanismo de participação social no processo de concessão de infraestrutura aeroportuária.

Após a conclusão da fase de elaboração dos documentos jurídicos, o material é submetido à deliberação da Diretoria Colegiada. Após aprovação pela Diretoria, os documentos são submetidos à Audiência Pública, dando cumprimento ao artigo 27 da [Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005](#), e à [Instrução Normativa ANAC nº 18, de 17 de fevereiro de 2009](#).

Destaca-se que o Aviso da Audiência Pública a ser publicado no Diário Oficial da União marca o início à contagem do prazo de vigência da referida Audiência. Conforme estabelecido pelo art. 15 da Resolução CPPI nº 01/2016, fixa-se, exceto se houver disposição em sentido contrário, o prazo mínimo de 45 (quarenta e cinco) dias para o recebimento de sugestões.

Todo o material (minutas de Edital e Contrato, bem como exposição de motivos) fica disponível no site da ANAC na rede mundial de computadores (www.anac.gov.br). As contribuições da sociedade nesse processo podem se dar por meio de contribuições escritas (via protocolo ou internet) e nas sessões presenciais realizadas nas cidades ou regiões afetadas.

Evidentemente, algumas das contribuições feitas nas Audiências Públicas, presencial e documental (via internet ou protocolo), geram alterações nos documentos jurídicos. Assim, os documentos são alterados e ajustados resultando na "proposta definitiva" de minuta de Edital, Contrato e anexos, documentação que é encaminhada à Procuradoria Federal junto à ANAC e posteriormente submetida à Diretoria Colegiada para avaliação.

1.5 - CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA A REALIZAÇÃO DO LEILÃO

Paralelamente à etapa de Audiências Públicas, é realizado o procedimento de contratação de empresa especializada para realização do leilão, modalidade de licitação escolhida pelo Governo Federal, com inversão de fases.

1.6 - PUBLICAÇÃO DO EDITAL

Depois de aprovados os documentos jurídicos pela Diretoria Colegiada, é publicado no Diário Oficial da União o Edital de Leilão para efeitos de licitação, no qual se tem como anexo a minuta de Contrato de Concessão a ser celebrado com o vencedor do certame.

Inicia-se, portanto, a etapa pública do procedimento licitatório, que culminará na realização do Leilão.

Após a publicação do Edital, devem ser observadas as regras de acesso ao Edital contidas na [Lei nº 8.666/1993](#), em especial aquela contida no §1º do art. 21, que exige a indicação do local em que os interessados poderão ler e obter o texto integral do Edital e todas as informações sobre a licitação, no que se incluem os estudos e projetos disponíveis sobre os aeroportos em questão.

A ANAC, em geral, disponibiliza em seu site, bem como em mídia eletrônica, os documentos jurídicos da licitação, estudos, projetos, EVTEA e demais informações concernentes à licitação, conforme citado no tópico atinente à Audiência Pública. É importante destacar que, caso algum outro órgão ou entidade da Administração Pública disponibilize informações diretamente relacionadas ao certame, a ANAC indica como obtê-las.

São igualmente observadas as demais disposições do art. 21 da [Lei nº 8.666/1993](#) acerca da publicação dos avisos de licitação, bem como o prazo mínimo de 100 dias corridos entre a publicação do Edital e a data prevista para o recebimento das propostas, como preconiza o art. 17 da Resolução CPPI nº 01/2016. Esse prazo tem como objetivo assegurar um determinado espaço de tempo para a preparação, pelos interessados, dos documentos e demais requisitos de participação na licitação.

Para a condução da etapa pública do procedimento licitatório é nomeada uma Comissão Especial de Licitação (CEL) por meio de Portaria do Diretor Presidente da ANAC. A Comissão tem a incumbência de conduzir os procedimentos relativos à licitação, examinar e julgar os documentos, sendo destituída automaticamente quando da assinatura do contrato de concessão dos aeroportos.

Os informes sobre o procedimento licitatório são disponibilizados mediante Comunicados Relevantes publicados no site da ANAC na rede mundial de computadores. É ainda constituído e-mail institucional exclusivo para dúvidas e esclarecimentos, bem como pedido de vistas. O pedido de vistas poderá ocorrer mediante Peticionamento Eletrônico (Sistema Eletrônico de Informações).

O envio de pedidos de esclarecimentos ao Edital deverá observar o procedimento estabelecido no próprio Edital, cujo tratamento operacional é o mesmo conferido ao procedimento de Audiência Pública. Todas as respostas da Comissão Especial de Licitação têm caráter vinculante e devem constar em ata, que será parte integrante do procedimento licitatório e cuja interpretação será de observância obrigatória por todos os licitantes.

Destaca-se que a publicidade da resposta dos pedidos de esclarecimentos será dada pela Comissão Especial de Licitação pelos mesmos meios utilizados para comunicação do resultado da Audiência Pública ou por outro que esteja previamente definido no próprio Edital ou pela Comissão Especial de Licitação.

A proposta econômica deverá ser apresentada devidamente assinada, conforme modelo previsto em Edital, que também estabelecerá o termo para recebimento, devendo a contagem dos prazos observar a regra específica contida no art. 110 da [Lei 8.666/1993](#).

Destaca-se ainda que, as propostas econômicas, assim como os lances efetuados na etapa em viva-voz do Leilão, são incondicionais, irretratáveis e irrevogáveis.

Após o recebimento das propostas e a realização do Leilão, a Comissão Especial de Licitação avalia as propostas vencedoras da etapa em viva-voz e, havendo a vencedora cumprido todas as exigências editalícias, emite relatório com o resumo de sua análise e indicação da vencedora. Cabe à Diretoria Colegiada validar o resultado e publicar o extrato da licitação no Diário Oficial da União.

1.7 - LEILÃO

Definiu-se por realizar a licitação na modalidade Leilão com inversão de fases. A modalidade escolhida encontra respaldo legal no [Decreto Federal nº 7.624/2011](#); [Lei nº 9.491/1997](#) e [Lei nº 8.987/1995](#).

Nessa dinâmica, segundo as regras do Edital e após exaurido o prazo para recebimento dos envelopes, inicia-se a fase concorrencial.

Primeiramente é verificada a documentação contida em envelope destinado ao credenciamento. Analisados todos os documentos, é divulgado o resultado por meio de Comunicado Relevante, mantido o sigilo a respeito dos grupos proponentes. Em seguida, os Proponentes estarão aptos a participar da segunda fase do Leilão.

A segunda fase consiste na realização de sessão pública em local indicado pela entidade organizadora do Leilão, na qual haverá a abertura do envelope referente às propostas econômicas das interessadas previamente credenciadas e cujas garantias tiverem sido aceitas, a classificação de cada uma e a realização de Leilão em viva-voz.

Definidas as Proponentes, terá início o Leilão por lances sucessivos efetuados em viva-voz, segundo as regras estabelecidas no Edital. Cabe ao leiloeiro, respeitadas essas regras, definir a dinâmica do Leilão, estabelecendo, por exemplo, o intervalo mínimo entre o valor dos lances.

Levando-se em consideração que a etapa em viva-voz altera a proposta inicialmente firmada e apresentada pela Proponente, requer-se que a licitante julgada vencedora ratifique sua proposta, nos termos apresentados na fase presencial do certame, conforme modelo apresentado no Edital. Em seguida, haverá a divulgação, no site da ANAC, da ordem de classificação das propostas econômicas de cada um dos aeroportos envolvidos no certame.

A última fase do Leilão consiste na abertura dos documentos de habilitação exclusivamente das Proponentes classificadas em primeiro lugar, ou seja, daquelas que ofereceram a maior contrapartida pela outorga do serviço público, observadas as regras do Leilão. Eventual desconformidade da documentação com as exigências do Edital gera a inabilitação da Proponente, a fixação de multa e a execução da garantia da proposta (instrumento necessário para garantir a seriedade da Proponente na licitação), bem como o chamamento da Proponente classificada em segundo lugar, pelo valor do seu lance ofertado em leilão. No entanto, eventuais falhas na entrega ou defeitos formais nos documentos poderão ser sanados conforme procedimento e prazo a serem definidos pela Comissão Especial de Licitação.

É conferido aos licitantes, ainda, recorrer administrativamente, ocasião em que a matéria questionada será analisada pela Comissão Especial de Licitação. Se a decisão não for reconsiderada, o recurso será submetido à autoridade competente, no caso, a Diretoria Colegiada da ANAC. O direito ao recurso administrativo é garantido no art. 109 da [Lei 8.666/1993](#), que também contempla as hipóteses, procedimentos e prazos dos recursos.

1.8 - ASSINATURA DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Após a declaração da Proponente vencedora na sessão pública do Leilão e do atendimento das condições de habilitação, a Comissão Especial de Licitação encaminhará todo o processo licitatório à Diretoria Colegiada da ANAC para homologação e adjudicação do objeto do certame, como definido pelo art. 11, incisos II e IV, da [Lei nº 11.182/2005](#).

Após a publicação do ato de homologação da licitação, a Proponente vencedora deverá, em prazo estabelecido no Edital, comprovar que atendeu às obrigações prévias à celebração do Contrato de Concessão. Essas obrigações estão claramente definidas no Edital. O não cumprimento dessas obrigações, além de gerar a não assinatura do Contrato de Concessão, ocasionará a execução da garantia de proposta e a eventual aplicação de outras penalidades previstas no Edital.

A assinatura do contrato é formalidade essencial para a concessão do serviço público objeto da licitação, como se infere da leitura do artigo 4º da [Lei 8.987/1995](#).

As partes que assinarão o Contrato de Concessão são a ANAC, na qualidade de Poder Concedente, e a Concessionária.

A recusa injustificada do Adjudicatário (Licitante Vencedor) em assinar o Contrato de Concessão dentro do prazo estabelecido configura o descumprimento da obrigação assumida, sujeitando-as às penalidades previstas no Edital, cláusulas estas baseadas no art. 81 da [Lei 8.666/1993](#).

A recusa restará configurada quer seja pelo não comparecimento para a assinatura do Contrato de Concessão, quer seja pelo não cumprimento de exigências do Edital para a celebração do Contrato. Previu-se também como recusa a não aceitação, pela ANAC, de justificativas para o não comparecimento para assinatura no prazo.

Caso não se consolide a assinatura do contrato com a Proponente vencedora, seguindo-se a orientação contida no próprio Edital, abre-se o envelope da segunda melhor classificada a fim de avaliar sua documentação e possibilidade de lográ-la vencedora do certame, quando será convocada a assinar o contrato nos prazos e condições ofertadas pelo vencedor original.

Destaca-se, por fim, que, depois de assinado o contrato, a Comissão Especial de Licitação criada especificamente para a condução do procedimento licitatório em comento deverá ser destituída.

2 - LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

- [Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988](#) - atribui ao Poder Público, em seus artigos 21, inciso XII, alínea "c" e 175, a exploração da infraestrutura aeroportuária diretamente ou sob regime de concessão, autorização ou permissão;
- [Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993](#) - Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências;
- [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#) - dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal e dá outras providências;
- [Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995](#) - Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências;
- [Lei nº 9.784, de 29 de fevereiro de 1999](#) - Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal;
- [Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997](#) - Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências;
- [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005](#) - Cria a Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC, e dá outras providências;
- [Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998](#) - Regulamenta a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização e dá outras providências;
- [Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006](#) - Dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova seu regulamento;
- [Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015](#) - Dispõe sobre o Procedimento de Interesse a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública;
- [Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016](#) - Altera o Regimento Interno da Agência Nacional de Aviação Civil;
- [Resolução nº 1, de 13 de setembro de 2016](#) - Estabelece diretrizes gerais e estratégicas a serem adotadas pelos órgãos e entidades da administração pública federal no processo de contratação de empreendimentos do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República;
- [Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009](#) - Estabelece procedimentos para realização de audiências e consultas públicas no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC.

3 - AEROPORTOS CONCEDIDOS

Até o mês de maio de 2018, haviam sido concedidos 10 (dez) aeroportos públicos federais.

Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN)

Início da Concessão: 24/01/2012

Prazo da Concessão: 28 anos

Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek/ Brasília (DF)

Início da Concessão: 24/07/2012

Prazo da Concessão: 25 anos

Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro/Guarulhos (SP)

Início da Concessão: 11/07/2012

Prazo da Concessão: 20 anos

Aeroporto Internacional de Campinas/ Viracopos (SP)

Início da Concessão: 11/07/2012

Prazo da Concessão: 30 anos

Aeroporto Internacional Tancredo Neves/ Confins (MG)

Início da Concessão: 07/05/2014

Prazo da Concessão: 30 anos

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/ Galeão (RJ)

Início da Concessão: 07/05/2014

Prazo da Concessão: 25 anos

Aeroporto de Florianópolis - Hercílio Luz (SC)

Início da Concessão: 31/08/2017

Prazo da Concessão: 30 anos

Aeroporto Pinto Martins/Fortaleza (CE)

Início da Concessão: 29/08/2017

Prazo da Concessão: 30 anos

Aeroporto Salgado Filho/Porto Alegre (RS)

Início da Concessão: 29/08/2017

Prazo da Concessão: 25 anos

Aeroporto Internacional de Salvador/ Deputado Luís Eduardo Magalhães (BA)

Início da Concessão: 31/08/2017

Prazo da Concessão: 30 anos



ANAC
AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL



APRON 1