



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, autarquia federal, sob regime especial, criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, ora denominada ANAC, no exercício da competência que lhe foi atribuída no inciso XIV do art. 8º de sua Lei de criação, representando a União, outorga por este contrato administrativo, firmado por seu Diretor-Presidente (**qualificação**), após deliberado favoravelmente por sua Diretoria, na reunião realizada em (**data**), a concessão para a exploração de serviços de transporte aéreo público de passageiros, carga ou mala postal, regular, doméstico e internacional, como definido no art. 175 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) à Empresa (**qualificação**), doravante denominada concessionária, ora representada por (**qualificação**), em vista do que consta no processo administrativo nº (**número**), que passa a fazer parte integrante deste contrato, e nos termos do disposto na letra “c” do inciso XII do art. 21 da Constituição, bem como no art. 180 da Código Brasileiro de Aeronáutica.

CLÁUSULA PRIMEIRA: A concessionária tem o direito de explorar o serviço de transporte aéreo público de passageiros, carga ou mala postal, regular, doméstico e internacional, em todo o território nacional e nos países com os quais o Brasil mantenha tratados, acordos ou convenções que reconheçam esse direito em seu território.

§1º A operação dos serviços aéreos internacionais, a que se refere o *caput*, depende de designação específica para a sua realização, observadas as normas pertinentes e o disposto nos acordos aéreos internacionais.

§2º As linhas constantes do plano básico de linhas, referido na autorização de funcionamento jurídico, deverão ser executadas com as frequências, escalas e equipamentos previstos nos respectivos horários de transporte (HOTRAN), aprovados pela ANAC, aplicando-se a partir da assinatura do presente instrumento as regras constantes da Portaria DAC nº 569/GC5, de 5 de setembro de 2000.

§3º De ofício, ou a requerimento da concessionária, atendido o interesse público, a ANAC poderá alterar, acrescer ou suprimir linhas, escalas, frequências e horários constantes dos horários de transporte (HOTRAN), observada a legislação pertinente e os atos normativos expedidos pela ANAC.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the number '4'.

CLÁUSULA SEGUNDA: É vedada a subconcessão, salvo nos casos e circunstâncias definidos por ato normativo da ANAC.

CLÁUSULA TERCEIRA: O prazo de validade desta concessão é de **(PRAZO)**, prorrogável se a concessionária esteve nas condições legais e técnicas exigidas pela Constituição, pelas leis, decretos e atos normativos da ANAC, na data da prorrogação.

Parágrafo único. O pedido de prorrogação deverá ser protocolado pela concessionária perante a ANAC, em até 6 (seis) meses antes do término do prazo de vigência do presente contrato.

CLÁUSULA QUARTA: A concessionária é obrigada a manter-se nas mesmas condições exigidas para a obtenção da concessão, conforme consta dos autos do processo nº **(número do processo)**, salvo nas hipóteses previstas em lei, decreto ou ato normativo expedido pela ANAC.

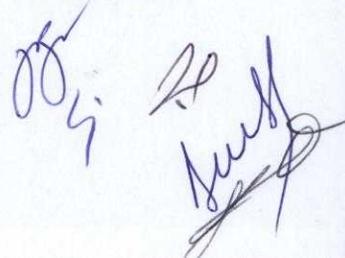
§1º A ANAC definirá uma data anual para que a concessionária demonstre estar mantendo as condições exigidas para a obtenção da concessão, em especial no que se refere à sua regularidade perante o fisco, a previdência social e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS.

§2º A concessionária deverá dispor de pessoal, aeronaves e equipamentos suficientes para assegurar a execução dos serviços concedidos dentro do exigido padrão de segurança e qualidade na prestação do serviço, conforme definidos na legislação e nos atos normativos da ANAC.

§3º A concessionária deverá submeter à aprovação da ANAC suas normas de operação e manutenção, dentro do prazo que lhe for fixado, assim como, previamente, qualquer alteração que nelas queira introduzir, ficando ainda obrigada a permitir que agentes credenciados da ANAC fiscalizem diretamente suas atividades relacionadas com a manutenção e a operação, em qualquer de suas fases.

CLÁUSULA QUINTA: Os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço concedido serão estabelecidos em atos normativos aplicáveis a todas as concessionárias que explorem o serviço de transporte aéreo público de passageiros, carga ou mala postal, regular, doméstico e internacional, editados pela ANAC, ou que constem de lei ou decreto.

CLÁUSULA SEXTA: Os direitos e deveres dos usuários são aqueles definidos pelas leis de proteção ao consumidor, em especial a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, pelas leis que regulamentam a prestação do serviço concedido, em especial a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, pelo Código Civil, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, bem como pelas



normas editadas pela Agencia Nacional de Aviação Civil.

CLÁUSULA SÉTIMA: A concessão objeto deste contrato pressupõe a prestação de serviço adequada ao pleno atendimento dos usuários.

§1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia na sua prestação, conforme definido nos atos normativos da ANAC e na legislação em geral.

§2º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando motivada por razões de ordem técnica ou de segurança, desde que a concessionária não lhes tenha dado causa.

CLÁUSULA OITAVA: A forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos documentos contábeis e financeiros, dos métodos e práticas de execução do serviço, serão definidos em atos normativos da ANAC, entidade pública que também é responsável pela fiscalização e aplicação das penalidades administrativas cabíveis.

§1º A concessionária prestará regularmente contas dos resultados das operações realizadas através da apresentação de relatórios estatístico-financeiros, de conformidade com as normas estabelecidas pela ANAC.

§2º Além da prestação regular de contas, prevista nesta cláusula, a ANAC poderá exigir da concessionária a apresentação de relatórios estatísticos e financeiros anuais, periódicos ou especiais, sobre as suas operações, devendo instruir sobre a maneira e a forma de elaboração de tais relatórios. Poderá exigir também da concessionária a apresentação de cópia fiel de qualquer contrato, acordo ou entendimento de que tenha participado.

§3º Independente da tomada periódica de contas, os agentes devidamente credenciados da ANAC terão acesso, a qualquer momento, à contabilidade da concessionária, podendo examinar qualquer conta relacionada aos serviços aéreos objeto deste contrato ou documento que a instrua.

CLÁUSULA NONA: A concessionária se sujeita às penalidades administrativas previstas em leis, decretos e regulamentos, aplicáveis ao presente contrato ou à prestação do serviço público objeto desta concessão, bem como àquelas de caráter pecuniário e administrativo definidas em ato normativo expedido pela ANAC ou contidas neste instrumento contratual.

§1º É competente a ANAC para aplicar as penalidades administrativas e pecuniárias, bem como executá-las judicial e extrajudicialmente, respeitadas as competências da Procuradoria-Geral Federal.

§2º Previamente à aplicação das penalidades, a ANAC garantirá à concessionária o



amplo direito de defesa, o direito ao contraditório e ao devido processo legal, sempre observando as normas que regulam o processo administrativo, em especial a Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

§3º O descumprimento de qualquer cláusula deste contrato, de lei, decreto ou ato normativo da ANAC poderá ensejar a aplicação das penalidades de advertência, multa, suspensão ou decretação da caducidade da concessão, sendo a espécie e gradação da penalidade definidos pela pena cominada à infração, como estabelecido em lei, em decreto ou em ato normativo da ANAC.

CLÁUSULA DÉCIMA: Extingue-se a concessão pelo advento do termo contratual; pela encampação do serviço; pela aplicação da pena de caducidade; pela rescisão; pela anulação; e pela falência ou extinção da concessionária.

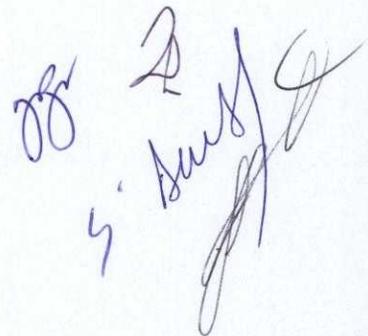
§1º A rescisão se dará por solicitação da concessionária ou por ato unilateral da ANAC, quando verificar que a concessionária perdeu qualquer das condições exigidas para obtenção da concessão.

§2 A solicitação de rescisão deverá ser protocolado pela concessionária perante a ANAC, em até 6 (seis) meses antes do término do prazo de vigência do presente contrato.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA: A concessionária fará publicar suas demonstrações financeiras periodicamente, conforme definido em ato normativo da ANAC.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: A concessionária obriga-se a cumprir e fazer cumprir, por seus prepostos, todas as disposições previstas em leis, decretos, regulamentos e demais atos expedidos pela ANAC, aplicáveis ao presente contrato ou à prestação do serviço público objeto desta concessão, vigentes ou que vierem a vigorar,

CLAUSULA DÉCIMA TERCEIRA: É eleito o foro de Brasília, Distrito Federal, para a solução amigável ou judicial das divergências que possam surgir da aplicação ou interpretação deste contrato.





Agência Nacional de Aviação Civil

Parecer Conjunto nº 01/PROC/TEC

Brasília, 1º de dezembro de 2006.

Trata-se de proposta de minuta de contrato de concessão para a exploração de serviços aéreos públicos, na modalidade de transporte aéreo regular, doméstico e internacional, de passageiros, carga ou mala postal, conforme classificado pelos arts. 175 e 180 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº7.565, de 19 de dezembro de 1986).

A necessidade do instrumento contratual para a efetivação da outorga de serviços públicos em geral é exigência dos arts. 1º e 4º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, que não excluiu a exploração de serviços aéreos, limitando-se a fazê-lo apenas nos serviços a que se refere em seu art. 41. Transcrevemos: ***“O disposto nesta Lei não se aplica à concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens.”***

Portanto, em sendo aplicável às concessões de serviços aéreos as disposições da Lei nº 8.987, de 1995, é “indispensável” a efetivação da concessão via contrato, conforme estabelecem seus arts. 1º e 4º, que passamos a transcrever:

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the name "Luís" and other illegible marks.

“Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.” (sublinhamos)

(...)

“Art. 4º A concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será formalizada mediante contrato, que deverá observar os termos desta Lei, das normas pertinentes e do edital de licitação.” (sublinhamos)

Ressalte-se, porém, que em virtude do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA - ser o diploma legal especial que trata das concessões de serviços aéreos, prevalecem suas normas quando em aparente conflito com o diploma legal geral das concessões (Lei nº 8.987, de 1995), pelo “princípio da especialidade” consagrado no direito pátrio, como também ocorre quando esses diplomas aparentemente conflitam com a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, especial em relação a ambos (Lei que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC). Dado o CBA não definir como será o ato de outorga, prevalece a regra geral da Lei nº 8.987, de 1995, qual seja, o ato se dará por um “contrato de concessão”.

-II-

Firmados esses conceitos jurídicos preliminares, passamos a analisar o conteúdo do instrumento contratual objeto desta manifestação, à luz do art. 104 do vigente Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002), que requer, para validade do negócio jurídico nele materializado: “*agentes capazes*”, “*objeto lícito, possível, determinado ou determinável*” e “*forma prescrita ou não defesa em lei*”.

-III-

De acordo com o disposto no art. 21, inciso XII, letra “c” da Constituição, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão a navegação aérea, conceito que compreende a prestação dos serviços aéreos de modo geral, como dispõem as normas infraconstitucionais inscritas no Código Brasileiro de Aeronáutica que tratam da matéria, em especial aquela constante em seu art. 174, que dispõe:



“Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221).”

O objeto do contrato sob exame é conceder a particular a exploração de serviços aéreos públicos, cuja prestação originariamente é de competência da União, mas que, por expressa permissão da norma constitucional, pode ser concedida, respeitadas as condições legais. Outrossim, vale sublinhar que para os fins da Lei nº 8.987, de 1995, *“o poder concedente é sempre a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público objeto de concessão ou permissão”* (inciso I do art. 2º da referida Lei).

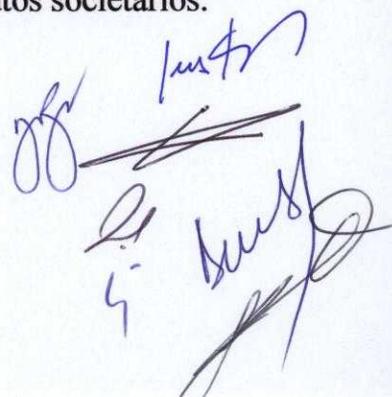
Ao ser criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – pela Lei nº 11.182, de 2005, varias de suas competências a União passou a exercer por intermédio dessa Autarquia Federal, conforme dispõe o art. 2º do diploma legal mencionado, vejamos:

“Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.”

Assim, quando o art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, relaciona as competências da ANAC, tem como pressuposto que são da União, exercendo-as por intermédio da Agência Reguladora, sendo que dentre essas estão as competências de *“conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos”*, como prescreve o inciso XIV desse artigo.

Por conseguinte, a ANAC poderá firmar em nome próprio, como ente representante da União, o “contrato de concessão de exploração de serviços aéreos”, após deliberação colegiada de sua Diretoria, competente para *“outorgar a prestação de serviços aéreos”* (art. 24, inciso VI do Anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006), sendo que o instrumento contratual deve ser firmado por seu Diretor-Presidente, pois a ele incumbe representar a Agência Nacional de Aviação Civil nesse ato (art. 35, inciso I, do Anexo ao Decreto nº 5.731, de 2006).

Assim, são agentes capazes para firmar o contrato de concessão: o Diretor-Presidente da Agência Reguladora e o Representante da Empresa que receberá a concessão, conforme indicado em seus estatutos societários.



O objeto do contrato sob exame é a concessão da exploração de serviços de transporte aéreo público de passageiros, carga ou mala postal, regular, doméstico e internacional, como previsto no art. 175 do Código Brasileiro de Aeronáutica, portanto o objeto é juridicamente possível e está bem determinado.

Frise-se, ademais, que o contrato em tela se amolda, à perfeição, ao disposto no art. 180 do mesmo Código Brasileiro de Aeronáutica, *in verbis*:

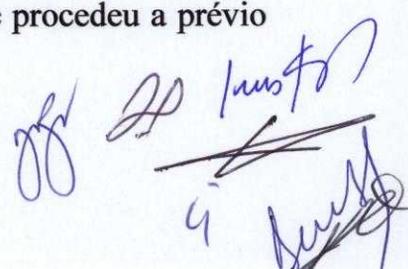
“Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não-regular ou de serviços especializados.”

A licitude do contrato está demonstrada no processo administrativo que o precedeu, onde ficou comprovado o atendimento de todos os pressupostos legais e técnicos necessários para que a empresa se qualificasse como apta a receber a concessão pública, motivo pelo qual esse processo deverá fazer parte integrante do contrato de concessão.

Outrossim, deve ser esclarecido que não precede ao ato de concessão de serviços aéreos públicos certame licitatório, apesar do disposto no art. 122 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, *in verbis*: “*Nas concessões de linhas aéreas, observar-se-á procedimento licitatório específico, a ser estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica*”. Não porque o CBA deixou de estabelecer o procedimento específico, pois diante da lacuna legal, pelos princípios apontados no art. 3º da Lei nº 8.666, de 1993, deve ser ela aplicada por interpretação extensiva à concessões de serviços aéreos públicos. Transcrevemos o mencionado art. 3º da Lei nº 8.666, de 1993:

“Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.”

E, justamente, pela aplicação da Lei nº 8.666, de 1993, e pelos princípios relacionados em seu art. 3º, é que não se procedeu a prévio



processo licitatório, dado que para a instauração do processo de licitação há a necessidade de configurar-se de fato uma situação de concorrência entre particulares para a obtenção do objeto do contrato administrativo. Tanto é assim que o art. 25 da referida Lei expressamente estabelece: “*É inexigível a licitação quando houver inviabilidade de competição*”.

No caso em tela, qualquer empresa que se qualifique jurídica e tecnicamente para prestar o serviço público de “*transporte aéreo público de passageiros, carga ou mala postal, regular, doméstico e internacional*”, de acordo com as regras vigentes no ordenamento jurídico pátrio, pode receber essa concessão, não sendo possível, mesmo hipoteticamente, conceber-se um caso de concorrência entre particulares para a obtenção da concessão objeto deste tipo de contrato, motivo pelo qual não foi instaurado qualquer procedimento de natureza licitatória.

-V-

O contrato de concessão é uma modalidade de contrato administrativo, definido pelo parágrafo único do art. 2º da Lei nº 8.666, de 1995, como “*todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontades para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada*”. Não havendo regra específica que discipline a forma do contrato de concessão de serviços aéreos públicos, deve ser aplicada a forma dos contratos administrativos em geral, que é estabelecida pelo art. 54 da Lei nº 8.666, de 1993, cujo teor passamos a transcrever:

“Art. 54. Os contratos administrativos de que trata esta Lei regulam-se pelas suas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da teoria geral dos contratos e as disposições de direito privado.

§ 1º Os contratos devem estabelecer com clareza e precisão as condições para sua execução, expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e da proposta a que se vinculam.

§ 2º Os contratos decorrentes de dispensa ou de inexigibilidade de licitação devem atender aos termos do ato que os autorizou e da respectiva proposta.”

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the name "Luis" and other illegible marks.

Ressalte-se que, por não ser precedido de licitação, o contrato sob análise deve necessariamente vincular-se ao conteúdo do processo administrativo que lhe deu origem, obrigando-se o contratante a manter as mesmas condições nele demonstradas durante a vigência da concessão, sob pena de extinção da concessão outorgada, sendo essa uma cláusula necessária que dele deve constar por força da regra contida no transcrito §2ª do art. 54 da Lei nº 8.666, de 1993.

No entanto, suas cláusulas essenciais não são aquelas definidas na referida Lei nº 8.666, de 1993, mas as listadas no art. 23 da Lei nº 8.987, de 1995, pelo princípio jurídico da especialidade. Passamos a transcrever o teor do mencionado dispositivo legal:

“Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo da concessão;

II - ao modo, forma e condições de prestação do serviço;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;

VI - aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;

VII - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;

VIII - às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;

IX - aos casos de extinção da concessão;

X - aos bens reversíveis;

XI - aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária,

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the name 'Luis' and other illegible marks.

quando for o caso;

XII - às condições para prorrogação do contrato;

XIII - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;

XIV - à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; e

XV - ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.”

Em vista das peculiaridades próprias do contrato de concessão de serviços de transporte aéreo público de passageiros, carga ou mala postal, regular, doméstico e internacional, várias dessas cláusulas não são aplicáveis, em especial aquelas relativas à reversão de bens, pois o Código Brasileiro de Aeronáutica e as demais normas específicas que regulam a matéria não prevêm que no final da concessão os bens operados pela concessionária sejam revertidos para a União, até porque nenhum bem federal fica vinculado à concessão, por qualquer modo ou forma.

Outrossim, a União não garante qualquer percentual de retorno financeiro ou econômico ao concessionário e nem lhe impõe o preço de seus serviços, conforme estabelece o art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005. Transcrevemos:

“Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.”

Portanto, as cláusulas vinculadas a essas matérias não devem constar do contrato, quais seja, os incisos IV, V, X, XI, XIII do transcrito art. 23 da Lei nº 8.987, de 1995.

Quanto aos incisos III, VI, VII, VIII e XIV do transcrito art. 23 da Lei nº 8.987, de 1995, por força dos incisos IX, X, XI, XII, XIII, XXX e XLVI, do art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, deverão conter remissões a atos normativos da ANAC, não devendo ser as regras neles contidas definidas apenas por dispositivo contratual, pois estão na esfera do poder regulador atribuído a esta Autarquia Federal, motivo pelo qual serão objeto de instruções e regulamentos expedidos pela Agência Reguladora, de forma geral e abstrata, para serem aplicados a todas as concessionárias que exploram o mesmo serviço público objeto da concessão. Esses atos normativos serão precedidos sempre de audiência pública (art. 27 da Lei nº

gfr
4
lauro
[assinatura]
[assinatura]

11.182, de 2005), o que garante a necessária transparência e impessoalidade que devem nortear as ações da Administração na defesa do interesse público. Por essas razões, as cláusulas do contrato que tratam de matérias objeto de regulação devem remeter sua disciplina aos atos normativos da Agência Nacional de Aviação Civil.

Passamos a transcrever os incisos acima citados do art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, de modo a dar mais clareza à tese exposta:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

IX – regular as condições e a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior;

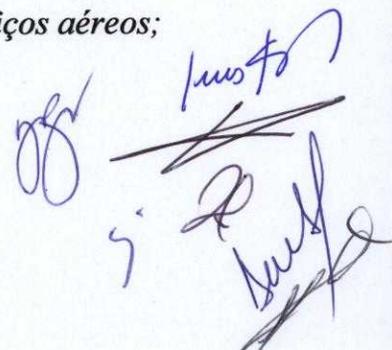
X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

XII – regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos, e exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, para prevenção quanto ao uso por seus tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação que tenha acesso às aeronaves, de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória;

XIII – regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos;

(...)



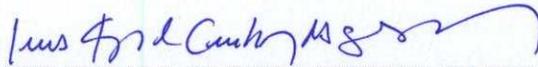
XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de vôo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

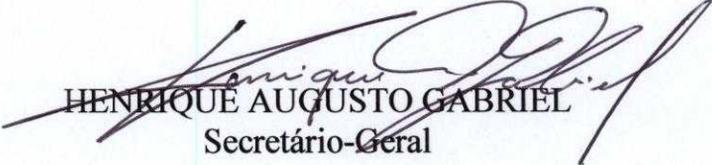
XLVI – editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

-VI-

Feitas essas considerações a Secretaria-Geral desta Agência Reguladora e sua Procuradoria Federal Especializada, manifestam-se, conjuntamente, favoráveis à minuta de contrato ora analisada.



LUÍS FELIPE DA CUNHA NEVES GONZAGA
Procurador-Geral, substituto



HENRIQUE AUGUSTO GABRIEL
Secretário-Geral

