

CONCESSÃO DO CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO PELA ANAC: UMA ANÁLISE CRÍTICA A PARTIR DOS CASOS ITAPEMIRIM E VOEPASS.

Julio carlos Ribeiro de Souza Gonzales ¹

Roberto Marcio Dos Santos ²

¹ Pontificia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, Goiás, Brasil,, juliocarlosgonzales@gmail.com 1

² Pontificia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, Goiás, Brasil,, rob.marcio@hotmail.com 2

RESUMO/RESUMEN/ABSTRACT: O trabalho analisa a regulação brasileira, focando na Certificação e Autorização de Funcionamento de operadores aéreos a um impasse das crises de solvência e segurança operacional que levaram à cassação do certificado de operador aéreo (COA) da Itapemirim (ITA) e do passaredo linhas aéreas (VOEPASS). Se baseando na ideia de que a viabilidade econômica é pré-requisito indissociável da segurança operacional, conforme preconizado pelo órgão máximo internacional a ICAO (Doc 9626). A fiscalização brasileira, regida pela PNAC BRASIL, 2009 e pelo RBAC nº121 BRASIL 2009b, embora garanta a segurança técnica e operacional, demonstra uma insuficiência estrutural no monitoramento financeiro contínuo, o modelo regulatório falhou em estabelecer mecanismos preventivos e coercitivos. O trabalho tem fundamentação em uma análise documental e regulatória utilizando dados documentais oficiais expedidos pela ANAC (PNAC, RBAC Nº121, Resolução nº400) e internacionais (ICAO Doc 9626) regulamento (CE) nº261/2004. Conclui-se que para garantir o Serviço o previsto na PNAC, a regulação brasileira deve incorporar um sistema ativo de fiscalização econômica com gatilhos de intervenção preventiva e mecanismos de sanção financeira mais rígidos, alinhando a sustentabilidade econômica à segurança operacional

Palavras chaves/Palabras claves/Keywords: *ANAC 1, Certificado de Operador Aéreo (coa) 2, segurança operacional 3, Viabilidade economica 4, Politica Nacional de Aviação Civil (PNAC) 5.*

ABSTRACT/ABSTRACT/RESUMO: The study analyzes Brazilian regulation, focusing on the Certification and Authorization of Air Operators in the context of the solvency and operational safety crises that led to the revocation of the Air Operator Certificate (AOC) of Itapemirim (ITA) and Passaredo Linhas Aéreas (VOEPASS). The work is grounded on the premise that economic viability is an inseparable prerequisite for operational safety, as advocated by the leading international body, ICAO (Doc 9626). Although Brazilian oversight, governed by the PNAC (BRASIL, 2009) and RBAC nº 121 (BRASIL, 2009b), guarantees technical and operational safety, it demonstrates a structural insufficiency in continuous financial monitoring. The regulatory model failed to establish preventive and coercive mechanisms. The study's foundation lies in a

documentary and regulatory analysis, utilizing official documentary data issued by ANAC (PNAC, RBAC n° 121, Resolution n° 400) and international regulations (ICAO Doc 9626, Regulation (EC) n° 261/2004). It is concluded that, in order to guarantee the service standards foreseen in the PNAC, Brazilian regulation must incorporate an active economic oversight system with preventive intervention triggers and more stringent financial sanction mechanisms, thereby aligning economic sustainability with operational safety.

Keywords/Keywords/Palavras chaves: National Civil Aviation Agency (ANAC) 1, Air Operator Certificate (COA) 2, Operational Safety) 3, Economic Viability 4, National Civil Aviation Policy (PNAC) 5.

1 Introdução

A aviação civil Brasileira é regulada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que estabelece normas e fiscaliza empresas aéreas para assegurar segurança, sustentabilidade econômica e qualidade no transporte de acordo com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto n° 6.780/2009 (BRASIL, 2009). Episódios recentes sugerem possíveis fragilidades na regulação. Diante disso, este estudo investiga se a atuação da ANAC no processo de concessão e supervisão de operadores aéreos no Brasil é predominantemente preventiva ou reativa, analisando os casos da Itapemirim e da VoePass como referências empíricas.

Este artigo então irá investigar as razões pelas quais uma empresa aérea não se sustenta. O objetivo deste artigo é identificar se existem fragilidades na concessão do Certificado de Operador Aéreo (COA) e nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC), em especial o RBAC 119 e 121 em conjunto com as resoluções ANAC nº 342/2014, ANAC nº 400/2016.

Este trabalho se justifica porque é necessário identificar com clareza se o processo de concessão e ações de fiscalização permitem que estas empresas possam ter longevidade e segurança, nos dois casos estudados foram identificadas irregularidades nos processos de decisão ao longo de toda a operação das duas operadoras aéreas. Há uma questão de alinhamento de dois parâmetros, o de igualar a importância do quesito financeiro ao quesito técnico operacional e de segurança daqueles que vão usufruir do modal aéreo, por não terem inseguranças quanto ao transporte e segurança pessoal de suas vidas e mercadorias.

Utilizaremos da pesquisa bibliográfica e documental dos sites oficiais da Anac, trabalhos acadêmicos e afins.

2 Referencial teórico

2.1. Normas internacionais aplicáveis à aviação civil

A ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional) afirma que a sustentabilidade financeira é fundamental para manter os padrões operacionais (ICAO, s.d.) de acordo com o (DOC 9626) estabelece que a saúde financeira é um pré requisito da segurança operacional, embora não faça parte direta dos anexos estabelece uma conexão da seguinte forma: O (Anexo 6, parte 1) exige que o operador aéreo tenha um programa de manutenção aprovado e pessoal qualificado por tanto se o operador não tem liquidez financeira ele não deve operar por não ser capaz de financiar o programa de manutenção exigido pelo anexo 6, e, por assim perder sua validade do COA por motivos de segurança, mesmo que a raiz do problema seja econômica.

O Anexo 6, Parte I, determina que o COA deve ser emitido pelo Estado de Registro (no caso do Brasil, a ANAC) e que sua validade depende da manutenção dos seguintes requisitos:

Pilares da ICAO – Descrição e Requisitos Essenciais

Recursos e Estrutura

O operador deve ter uma estrutura administrativa e supervisão de operações adequada. Isso inclui a nomeação de pessoal-chave, como o Diretor de Operações e o Gerente de Manutenção, todos com a experiência e qualificações exigidas para o desempenho seguro das atividades.

Manuais de Operação

O operador deve possuir um Manual de Operações (OM), contendo todas as políticas, instruções e procedimentos necessários ao pessoal de operações e manutenção, garantindo que o voo seja conduzido de maneira padronizada e segura.

Programa de Treinamento

Deve existir um Programa de Treinamento destinado às tripulações de voo e de cabine, bem como ao pessoal de manutenção e despacho. Esse programa deve assegurar a proficiência das equipes e o cumprimento de todas as normas aplicáveis.

Manutenção (Aeronavegabilidade)

O operador deve estabelecer arranjos de manutenção compatíveis com a natureza e a extensão de suas operações, assegurando a aeronavegabilidade continuada das aeronaves.

SMS – Safety Management System

A ICAO exige que o operador estabeleça e mantenha um Sistema de Gestão de Segurança (SMS) ativo, com o objetivo de identificar perigos, gerenciar riscos e promover a segurança operacional de forma contínua.

Pilares da ANAC – Descrição e Requisitos Essenciais

Os requisitos para a obtenção do Certificado de Operador Aéreo (COA) abrangem a capacidade técnica, operacional, administrativa, de segurança e financeira do operador, conforme dispõe o RBAC nº 119 e demais regulamentos aplicáveis (RBAC nº 121 e RBAC nº 135). Para ser certificado, o operador deve demonstrar:

a) Estrutura Organizacional e Pessoal

Existência de uma estrutura de gerenciamento compatível com o tipo de operação.

Nomeação de postholders qualificados (Diretor de Operações, Diretor de Manutenção, Diretor de Segurança e Diretor de Treinamento). Disponibilidade de pessoal devidamente qualificado, incluindo pilotos, comissários, despachantes e mecânicos.

b) Manuais e Documentação

Desenvolvimento e aprovação de um conjunto abrangente de manuais operacionais, de manutenção e de segurança, como o Manual de Operações (MO) e o Manual Geral de Manutenção (MGM). Elaboração das Especificações Operacionais (EO) que descrevem aeronaves, limitações, áreas e tipos de operação autorizados.

c) Segurança Operacional

Implementação de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO/SMS) conforme o RBAC nº 5, garantindo abordagem proativa para identificação de perigos e mitigação de riscos. Possuir um Programa de Treinamento aprovado, abrangendo treinamento inicial, recorrente e de transição.

d) Aeronaves e Manutenção

Disponibilidade de aeronaves em pleno aeronavegabilidade, registradas e adequadas ao tipo de operação. Existência de um Programa de Manutenção aprovado pela ANAC.

Estrutura própria ou contratada de manutenção com pessoal licenciado.

e) Requisito Financeiro (Síntese)

Além dos requisitos técnicos, a empresa deve demonstrar viabilidade econômica e solvência, comprovando capacidade para custear:

- Operações de voo;
- Treinamentos;

- Manutenção programada;
- Estrutura organizacional e de segurança;

Em outras palavras, o operador precisa comprovar que consegue manter, de forma contínua, os requisitos de segurança e operação exigidos pela ANAC.

A forma com que as empresas aéreas tratam o passageiro é de nunca deixar o cliente insatisfeito quanto ao serviço oferecido, enquanto a Resolução ANAC nº 400/2016 (BRASIL, 2016) prioriza a assistência material imediata e a reacomodação.

Modelos mundiais que tem mais sucesso optam pela compensação automática financeira como é o caso da União Europeia, por meio do Regulamento (CE) nº 261/2004 (UNIÃO EUROPEIA, 2004), baliza um valor fixas de (entre €250 e €600),o Canadá, por meio do *Air Passenger Protection Regulations* (APPR) (CANADÁ, s.d.) aplica multas escalonadas (até CAD 1.000), desonerando o consumidor de precisar acionar via jurídica. Este tipo de punição direta à empresa reafirma que os órgãos brasileiros passam por um baile de papeis e trâmites que atrasam a resolução do problema por mais que a ANAC exija a rápida acomodação ou reembolso em até 7 dias, como apresentado no caso pós- crise da Itapemirim a ação foi atrasada por mais de 3 meses via ação judicial. A ausência de um mecanismo eficiente que proteja o consumidor e permita que as empresas gerenciem o risco da indenização de forma lenta prolongando o sofrimento do consumidor.

A china apresentava forma diferente de regular e supervisionar ela tem o estado com interventor de decisões das empresas contrastando com o modelo de fiscalização da ANAC no Brasil, quando se vê o caso da Voepass sob a ótica da (CAAC) que opera sob uma diretriz de intervenção direta e implacável na segurança operacional. Essa filosofia de controle sistêmico, marcada pela ausência de tolerância a falhas na manutenção e nos sistemas de gerenciamento (CAAC, s.d.), sugere que as 20 inspeções obrigatórias não realizadas pela VoePass e os consequentes 2.687 voos irregulares teriam provocado uma cassação imediata, o modelo chinês prioriza a estabilidade e a segurança absoluta do sistema sobre a flexibilidade de mercado, impondo uma vigilância que transcende a mera compliance.

2.2. Requisitos mínimos exigidos pela ANAC para a concessão do COA.

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é o órgão regulador responsável pela normatização e fiscalização do setor aéreo no Brasil. Para que uma empresa aérea esteja autorizada a operar, deve cumprir um conjunto de requisitos mínimos que visam assegurar a segurança operacional, a sustentabilidade econômica e a regularidade jurídica da atividade.

A ANAC exige que a empresa aérea obtenha o Certificado de Operador Aéreo (COA), que atesta a capacidade técnica, operacional e financeira da companhia (ANAC, 2024a; ANAC, 2024b). Além disso, é necessário comprovar solidez econômica, regularidade jurídica e constituição formal no Brasil, com controle acionário majoritário de brasileiros (BRASIL, 1986).

Do ponto de vista operacional, as empresas devem possuir aeronaves registradas e homologadas, tripulantes e profissionais de manutenção habilitados, além de um Manual Geral de Operações (MGO) que contemple gestão de risco, procedimentos operacionais e planos de emergência (ANAC, 2020).

A regulamentação também prevê direitos dos passageiros, transparência tarifária e acessibilidade, conforme a Resolução nº 400/2016 (ANAC, 2016).

2.3. Certificação e autorização de funcionamento

O primeiro requisito fundamental consiste na obtenção do Certificado de Operador Aéreo (COA). Esse documento é emitido pela ANAC e comprova que a empresa possui condições técnicas e organizacionais para realizar o transporte aéreo de forma segura. O processo de certificação envolve a análise de manuais operacionais, programas de treinamento de tripulação, sistemas de manutenção e protocolos de segurança (ANAC, 2020).

O Certificado de Operador Aéreo (COA) das empresas, alicerçado no RBAC nº 121 (BRASIL, 2009b), baseou-se em atos de concessão, revalidação e notificações brandas que atestavam uma conformidade que se provou ilusória.

O grande ponto implicador do trabalho é ``para voar com segurança precisa de dinheiro``, hoje a supervisão do dinheiro é feita anualmente pela Superintendência de Serviços Aéreos (SSA) sendo assim se a empresa atesta que no ano em questão ela tem recursos seu certificado dela é validado, o financeiro de uma empresa só passa a ser impeditivo se oferecer riscos à segurança operacional sendo uma forma reativa.

2.4. Capacidade econômica e financeira

De acordo com a resolução ANAC nº 342/2014 exige que as empresas aéreas apresentem demonstrações contábeis padronizadas anualmente (Balanço Patrimonial, DRE etc.) para fins de acompanhamento de mercado e análise da sua situação econômico-financeira.

A fragilidade da capacidade econômica e financeira expõe o sistema aéreo brasileiro a um risco sistêmico, redigido pela natureza da Resolução ANAC nº 400/2016 (BRASIL, 2016). Pois atesta a capacidade operacional da empresa, mas não suporta que a capacidade econômica seja formalmente um requisito assistido pela ANAC o que culminou num processo de ciclos viciosos dando a autorização de funcionamento da Itapemirim e da Voepass um ato de confiança falho que se repetiu até a cassação final das licenças das empresas, entretanto, conforme argumentam Silva e Pereira (SILVA; PEREIRA, 2020) a ineficácia do monitoramento contínuo da liquidez permitiu que deterioração da parte financeira da empresa se tornasse uma falha de segurança .

2.5. Condições técnicas e operacionais

A companhia aérea precisa dispor de aeronaves homologadas e registradas na ANAC, atendendo a padrões internacionais de segurança definidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ICAO). Os tripulantes e profissionais de manutenção

também devem possuir habilitações válidas emitidas pela agência. Apesar do arcabouço normativo, episódios recentes evidenciam fragilidades na aplicação prática da regulação. Em 2022, a ANAC revogou o Certificado de Operador Aéreo (COA) da Itapemirim Transportes Aéreos, após descumprimento de obrigações com passageiros e falhas de viabilidade operacional, contrariando a Resolução nº 400/2016 e a Portaria nº 7.941/2022 (ANAC, 2016; ANAC, 2022a; BRASIL, 2022). Situação semelhante ocorreu em 2025, quando a Agência cassou o COA da Passaredo Linhas Aéreas (VoePass) em decorrência de inconsistências administrativas e operacionais recorrentes (ANAC, 2025).

Outro elemento indispensável é a elaboração do Manual Geral de Operações (MGO), que reúne informações sobre a estrutura administrativa da empresa, seus procedimentos operacionais, programas de treinamento, gerenciamento de risco, prevenção de acidentes e planos de resposta a emergências (ANAC, 2020). O mercado brasileiro assistiu, em um curto intervalo, à revogação definitiva do COA da Itapemirim Transportes Aéreos (ANAC, 2022a; BRASIL, 2022) e à cassação do certificado da VoePass (Passaredo) em 2025 (ANAC, 2025), demonstrando que o sistema regulatório brasileiro operou de forma reativa, atuando apenas após o dano à segurança e à confiança do setor já estar consolidado (BARROSO; MANSUR, 2020).

3. Resultados e Discussões

Em 2022, a ANAC revogou o Certificado de Operador Aéreo (COA) da Itapemirim Transportes Aéreos, após descumprimento de obrigações com passageiros e falhas de viabilidade operacional, contrariando a Resolução nº 400/2016 e a Portaria nº 7.941/2022 (ANAC, 2016; ANAC, 2022a; BRASIL, 2022). Situação semelhante ocorreu em 2025, quando a Agência cassou o COA da Passaredo Linhas Aéreas (VoePass) devido a inconsistências administrativas e operacionais recorrentes (ANAC, 2025).

O modelo regulatório negligenciou a criação de mecanismos preventivos e coercitivos, o que resulta num ciclo onde a falência da liquidez precede a falência operacional, conforme abordado nos casos ITA e VOEPASS, a insuficiência dessa resposta reativa é demonstrada no âmbito econômico :conforme análise conduzida por BARBOSA, OLIVEIRA e coautores (2024), a Resolução Anac nº400/2016 traduz que os custos são negociáveis – “um passivo esperado”. Em vez de deter a má gestão, esses valores são simplesmente contabilizados (ex-post) na demonstrações financeiras, como se fosse uma despesa administrativa comum (custo de compliance), em complemento um aspecto crucial detalhado por (Barroso e Mansur(2020), é o impacto social desse ciclo: o sistema permite a ocorrência do desvio produtivo do consumidor , onde a ineficácia das sanções da resolução 400 obriga o cidadão a empregar tempo e recurso próprios para mitigar o prejuízo da falha do serviço. Tais achados expõem a fragilidade da ANAC em coibir o descumprimento do dever fiduciário e dos padrões da PNAC(BRASIL,2009), reiteram as críticas sobre a predominância reativa do sistema (SILVA; REIS,2021).

A ausência de um custo financeiro preventivo e imediato não força a empresa a manter o capital de giro compatível com as obrigações regulatórias do RBAC nº 121, validando o paradoxo regulatório que prioriza a sanção terminal em detrimento da intervenção precoce.

4.1. Requisitos mínimos exigidos pela ANAC para uma empresa aérea operar

A regulação brasileira exige segurança operacional máxima, mas opera sob um paradoxo regulamentar onde a solidez técnica não está ancorada a solidez econômica o debate sobre essa desconexão é anterior a criação da ANAC, sendo um ponto central na discussão da reforma do código brasileiro de aeronáutica (CBA), conforme documentado

por (PINTO, 2008). Esse desequilíbrio se manifesta na prática, com o estudo de (ROCHA e OLIVEIRA, 2020), expondo a instabilidade regular da situação financeira das operadoras brasileiras, o que demonstra que a falta de capital para manutenção é uma ameaça constante à conformidade técnica. Assim, o modelo de certificação opera sob um falso pressuposto de solidez, pois a ANAC não exige provas de solvência robustas, conforme criticado em estudos recentes (Barreira, 2024), resultando em um sistema reativo que só intervém após o prejuízo ser consumado.

Essa vulnerabilidade demonstra como a situação financeira da indústria brasileira carece de mecanismos de controle preventivo, expondo o paradoxo de manter alta exigência técnica sobre bases econômicas frágeis.

4.2. Certificação e autorização de funcionamento

Embora a certificação concedida pela ANAC devesse assegurar conformidade técnica e capacidade gerencial, episódios como a revogação do COA da Itapemirim em 2022 (ANAC, 2022a; BRASIL, 2022) e a cassação do COA da VoePass em 2025 (ANAC, 2025) revelaram inconsistências no monitoramento contínuo. O contraste mais evidente no processo de certificação e autorização de funcionamento se observa na comparação com o regime da Civil Aviation Administration of China (CAAC), que adota um modelo de fiscalização com intervenção imediata em qualquer desvio de segurança (CAAC, s.d.) esses episódios comprovam que, sem instrumentos de coerção preventiva, o sistema regulatório brasileiro permanece excessivamente dependente da sanção terminal (SILVA; REIS, 2021).

4.3. Capacidade econômica e financeira

O grande ponto implicador do trabalho é ``para voar com segurança precisa de dinheiro``, hoje a supervisão do dinheiro é feita anualmente pela Superintendência de Serviços Aéreos (SSA) sendo assim se a empresa atesta que no ano em questão ela tem recursos seu certificado dela é validado, o financeiro de uma empresa só passa a ser impeditivo se oferecer riscos à segurança operacional sendo uma forma reativa. Da a entender que a aviação civil brasileira opera sobre um paradoxo regulatório: exige que o nível de segurança aporte o nível máximo (RBACn° 121), mas tolera fragilidades

econômicas, A análise dos colapsos da ITA e VoePass demonstrou que ANAC, por mais assertiva que foi na cassação final dos certificados falhou no monitoramento contínuo da solvência, nos dois casos somente após inúmeras ocorrências que deram a ANAC o imput de agir sobre as operadoras,

4.4. Condições técnicas e operacionais

As condições técnicas e operacionais, pilares do RBAC nº 121, são as primeiras a serem corroídas pela pressão financeira. A insuficiência de recursos para manutenção de aeronaves (VoePass) e a sobrecarga de trabalho devido à escassez de pessoal (ITA) impactam diretamente o Fator Humano na segurança aérea. O colapso financeiro leva à fadiga das tripulações e do pessoal de manutenção, à diminuição da moral e ao adiamento de inspeções não-obrigatórias, elementos cruciais no Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO). A regulação deve reconhecer que a saúde mental e física do operador é um passivo financeiro que, quando negligenciado, quebra as barreiras de segurança. O descumprimento dos requisitos técnicos, portanto, não é um erro de procedimento, mas sim a manifestação final da crise socioeconômica da empresa.

4. Conclusão

O objetivo deste trabalho foi identificar as fragilidades na periodização e fiscalização da parte socioeconômica dos operadores aéreos, se baseando nos dados documentais oficiais expedidos, revelando que a insuficiência do monitoramento contínuo da liquidez e solvência é o maior ponto de fragilidade do sistema regulatório brasileiro. Os colapsos da Itapemirim e da VoePass serviram como prova empírica de que a fiscalização da ANAC é predominantemente reativa, focada na suspensão do COA apenas quando a fragilidade financeira já se manifestou no âmbito da segurança operacional (RBAC nº 121) ou na quebra da continuidade do serviço (PNAC). O sistema falha ao não incorporar os padrões internacionais da ICAO (Doc 9626), que exigem a viabilidade econômica como critério ininterrupto para a outorga. A ausência de gatilhos financeiros preventivos e de mecanismos de sanção coercitiva (a exemplo do contraste com a Resolução nº 400) permite que o risco econômico se desenvolva até o ponto de não-retorno. A conclusão é, portanto, que a ANAC deve urgentemente transcender a fiscalização meramente técnica, instituindo um novo marco que utilize a supervisão econômica pró-ativa como a mais eficaz linha de defesa para a segurança e a sustentabilidade do transporte aéreo nacional.

O objetivo deste trabalho foi identificar as fragilidades na periodização e fiscalização da parte socioeconômica dos operadores aéreos, e a análise demonstrou que o modelo regulatório brasileiro, embora focado na segurança técnica (RBAC nº 121) e na política de continuidade do serviço (PNAC), não funcionou como uma defesa preventiva contra o colapso; esta falha deve-se, primariamente, à ausência de um mecanismo de monitoramento de liquidez contínuo (padrão ICAO Doc 9626) e à ineficácia da Resolução ANAC nº 400 como instrumento de coerção financeira, o que permitiu que a fragilidade econômica se manifestasse como falha operacional, levando o sistema a atuar apenas de forma reativa com a cassação do COA nas crises da Itapemirim e da VoePass.

3 Referências Bibliográficas

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil: Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 119: Certificação: Operadores Aéreos e de Serviços Aéreos. Acesso 26 de novembro de 2025. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/rbha/rbha-119>

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil: Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 121: Operações de transporte aéreo público. Acesso 26 de novembro de 2025. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/rbha/rbha-121>

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil: Resolução n.º 400, de 13 de dezembro de 2016. Acesso 26 de novembro de 2025. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/resolucoes/resolucao-no-400-de-13-de-dezembro-de-2016>

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil: Decisão n.º 139, de 17 de dezembro de 2021. Brasília (2021).

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil: Decisão n.º 194, de 26 de agosto de 2022. Brasília (2022).

BRASIL. Presidência da República: Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Acesso 26 de novembro de 2025. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decretos/decreto-no-6-780-de-18-02-2009/@display-file/arquivo_norma/DECRETO6780.pdf

BRASIL. Presidência da República: Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Acesso 26 de novembro de 2025. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11182.htm

ICAO. International Civil Aviation Organization: Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626). 3ª ed. Montreal: ICAO (2018). Acesso 26 de novembro de 2025. Disponível em: https://www.icao.int/sites/default/files/sp-files/sustainability/Documents/Doc9626_en.pdf

OLIVEIRA, R.C.R.: Regulação e Agências Reguladoras. 6ª ed. Rio de Janeiro: Forense (2018).

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu e Conselho: Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004. Acesso 26 de novembro de 2025. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>

BARROSO, [Lucas Abreu Barroso], MANSUR, [Maria Júlia Ferreira Mansur]: Agências Reguladoras, Resolução 400 da ANAC e o Desvio Produtivo do Consumidor. [Revista de Direito do Consumidor | vol. 130/2020]. (2020). Disponível em: <https://www.barrosoadvogados.etc.br/media/upload/publicacoes/publicacao/artigo-barroso-e-mansur.pdf>

BARBOSA, [Antonio Nunes Barbosa], OLIVEIRA, [Fabiana de Oliveira] et al.: Análise dos impactos da Resolução nº 400 da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) nas demonstrações financeiras das principais companhias aéreas do Brasil. [repositorio.itl.org.br]. (2024). SAO PAULO Instituto de Logística e Transportes (2024). Acesso 1 dez. 2025. Disponível em: [https://repositorio.itl.org.br/jspui/bitstream/123456789/745/1/Análise%20dos%20im pactos%20da%20Resolução%20nº%20400%20da%25.pdf](https://repositorio.itl.org.br/jspui/bitstream/123456789/745/1/Análise%20dos%20impactos%20da%20Resolução%20nº%20400%20da%25.pdf)

PINTO, V.: O marco regulatório da aviação civil: elementos para a reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica. Consultoria Legislativa do Senado Federal. Coordenação de Estudos (2008). Acesso 1 dez. 2025. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td-42-o-marco-regulatorio-da-aviacao-civil-elementos-para-a-reforma-do-codigo-brasileiro-de-aeronautica/view>

PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A. *Manual Geral de Operações (MGO)*. Ribeirão Preto: Passaredo Transportes Aéreos S.A., 2024.

ITAPEMIRIM TRANSPORTES AÉREOS S.A. *Manual Geral de Operações (MGO)*. São Paulo: Itapemirim Transportes Aéreos S.A., 2021

ROCHA, Felipe Hirshmann; OLIVEIRA, Paulo Reis de. Uma análise da situação financeira da indústria brasileira de aviação civil. *Journal of Transport Literature (JTL)*, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 1-17, out./dez. 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/jtl/a/Zxxf9V3rDNyvQDYJHqnRF7y/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 1 dez. 2025.

CAAC Civil Aviation Administration of China. **Civil Aviation Safety Regulation System.** Beijing: CAAC, [s.d.]. Disponível em: <http://www.caac.gov.cn>. Acesso em: 26 set. 2025

BRASIL. **Portaria nº 7.941, de 5 de maio de 2022.** Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 6 maio 2022. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2022/05/portaria-n-7.941-DOU-itapemirim.pdf>. Acesso em: 26 set. 2025

BARREIRA, Mariana Silva. A judicialização excessiva no transporte aéreo e a busca pela desjudicialização. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*, São Paulo, v. 20, n. 4, p. 110-135, dez. 2024. Disponível em: <https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/portuguese-english/artigo>. Acesso em: 1 dez. 2025.



Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Pontifical Catholic University of Goiás
Av. Universitária, 1069, Setor Universitário
Caixa Postal 86 - CEP 74.605-010
Goiânia - Goiás - Brasil

4 RESOLUÇÃO nº 038/2020 – CEPE

ANEXO I

APÊNDICE ao TCC

5 Termo de autorização de publicação de produção acadêmica

O estudante Julio Carlos Ribeiro de Souza Gonzales do Curso de _ Ciencias
aeronauticas matrícula _____2019.1.0047.0024-3_____,

telefone: (62)985802221 e-mail

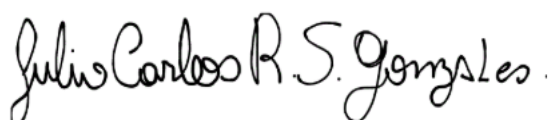
juliocarlosgonzales@gmail.com, na qualidade de titular dos direitos autorais, em
consonância com a Lei nº 9.610/98 (Lei dos Direitos do Autor), autoriza a Pontifícia
Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás) a disponibilizar o Trabalho de
Conclusão de Curso intitulado

Fragilidades na concessão do Certificado de Operador Aéreo pela ANAC: uma
análise crítica a partir dos casos Itapemirim e VoePass.

gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, por 5 (cinco) anos,
conforme permissões do documento, em meio eletrônico, na rede mundial de
computadores, no formato especificado (Texto(PDF); Imagem (GIF ou JPEG);
Som (WAVE, MPEG, AIFF, SND); Vídeo (MPEG, MWV, AVI, QT); outros,

específicos da área; para fins de leitura e/ou impressão pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada nos cursos de graduação da PUC Goiás.

Goiânia, 30_ de Setembro de 2025_.



Assinatura do autor:

Nome completo do autor: Julio Carlos Ribeiro de Souza Gonzales

Assinatura do professor



-orientador: Roberto

Márcio dos Santos Nome completo do professor-
orientador:

Escola Politécnica e de Artes - outubro de 2025
