

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTE**

**COOPERATIVISMO COMO FORMA DE ORGANIZAÇÃO  
DE OPERADORES DE TÁXI AÉREO**

**ELISMAR GONÇALVES LOPES**

**WILLIAM CUNHA DE JESUS LOWNDES**

**ORIENTADOR: JOSÉ ALEX SANT'ANNA, PHD**

**MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO DA AVIAÇÃO CIVIL**

**PUBLICAÇÃO: E-TA-006/2003**  
**BRASÍLIA/DF: DEZEMBRO/2003**



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTE**

**COOPERATIVISMO COMO FORMA DE ORGANIZAÇÃO DE OPERADORES DE**  
**TÁXI AÉREO**

**ELISMAR GONÇALVES LOPES**  
**WILLIAM CUNHA DE JESUS LOWNDES**

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

**APROVADA POR:**

---

**JOSÉ ALEX SANT'ANNA, PhD (UnB)**  
**(Orientador)**

---

**ADYR DA SILVA , PhD (UnB)**  
**(Examinador)**

---

**YAEKO YAMASHITA, PhD (UnB)**  
**(Examinador)**

**BRASÍLIA/DF, 4 DE DEZEMBRO DE 2003**



## FICHA CATALOGRÁFICA

LOWNDES WILLIAM CUNHA DE JESUS  
LOPES, ELISMAR GONÇALVES

Cooperativismo como Forma de Organização de Operadores de Táxi Aéreo

xiii, 108p., 210x297 mm (CEFTRU/UnB, Especialista, Gestão da Aviação Civil, 2003).

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

1. Táxi Aéreo  
3. Cooperativismo

2. Competitividade  
4. Organização Interinstitucional

I. CEFTRU/UnB

II. Título (série)

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

LOWNDES, W. C. J. e LOPES, E. G. (2003). Cooperativismo como Forma de Organização de Operadores de Táxi Aéreo, Monografia de Especialização, Publicação E-TA-006/2003, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes, Universidade de Brasília, Brasília/DF, 108p.

## CESSÃO DE DIREITOS

NOME DOS AUTORES: Elismar Gonçalves Lopes e William Cunha de Jesus Lowndes

TÍTULO DA MONOGRAFIA: Cooperativismo como Forma de Organização de Operadores de Táxi Aéreo,

GRAU/ANO: Especialista/2003

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

---

Elismar Gonçalves Lopes  
elopes@infraero.gov.br

---

William Cunha de Jesus Lowndes  
wlonwdes@dac.gov.br



## **DEDICATÓRIA**

Dedicamos este trabalho a todos os nossos familiares, em especial aos nossos Pais, e a Deus, que são a principal razão de felicidade em nossas vidas e por nos guiar em todos os momentos.



## **AGRADECIMENTOS**

Ao nosso orientador Prof. José Alex Sant’Anna, PhD, aos nossos mestres e colegas de curso, que com suas experiências profissionais e conhecimentos nos permitiram crescer como pessoa.

*“O conhecimento amplia a vida. Conhecer é viver uma realidade que a ignorância impede desfrutar”.*

*Carlos Bernardo Gonzáles Pecotche*



## **RESUMO**

### **COOPERATIVISMO COMO FORMA DE ORGANIZAÇÃO DE OPERADORES DE TÁXI AÉREO**

Atualmente, cerca de trezentas empresas de Táxi Aéreo integram aviação civil comercial brasileira. Essas empresas geram empregos e impostos em benefício da sociedade como um todo. Entretanto, é preciso oferecer a este mercado modelos organizacionais competitivos, já que as empresas de um modo geral se ressentem dos percalços conjunturais da economia nacional e internacional. Os percalços originários da situação econômica do país têm levado a instabilidade da oferta de serviços, afetando diretamente as pequenas empresas de Táxi Aéreo. O desafio deste trabalho é o de analisar um modelo organizacional alternativo, capaz de aumentar competitividade e a sobrevivência de empresas de menor porte. Com este propósito, entende-se que o emprego, de técnicas cooperativistas, adaptando-as às condições de pequenos operadores de Táxi Aéreo, fará com que haja uma maior estabilidade do mercado e melhor aproveitamento por parte dos usuários desse tipo de modalidade de transporte.



## **ABSTRACT**

### **COOPERATIVE AS FORM OF ORGANIZATION OF OPERATORS OF CHARTER FLIGHTS**

Currently, about three hundred companies of charter flights integrate the Brazilian Commercial Flight Companies. These companies create jobs and income taxes in benefit of the society as a whole. However, it is necessary to offer to these market competitive organizational models, since the companies in a general way feel the effects of the national and international economy. The original profits of the Brazil economic situation are taken the instability of service offered, affecting the small charter flights companies. The challenge of this work is to analyze an alternative organizational model that is capable to increase competitiveness and to support the survival of small and medium flight companies. With this intention, the goal is to understand that the application of cooperative techniques by adapting the need of small charter flights companies will result into a better market stability and better usage on the part of users of this type of transportation modality.



## SUMÁRIO

Capítulo		Página
1.1	APRESENTAÇÃO	1
1.2	PROBLEMA	2
1.3	HIPÓTESE	2
1.4	OBJETIVO	2
1.5	JUSTIFICATIVA	2
1.6	METODOLOGIA	3
1.6.1	Revisão Bibliográfica	3
1.6.2	Cenário Conjuntural	3
1.6.3	Tipologia Societária	4
1.6.4	Organização Entre Empresas	4
1.6.5	Cooperativismo e o Táxi Aéreo	4
1.7	ESTRUTURA DA MONOGRAFIA	2
2	FUNDAMENTOS TEÓRICOS	6
2.1	APRESENTAÇÃO	6
2.2	AVIAÇÃO COMERCIAL	6
2.3	TAXI AÉREO	6
2.4	COMPETITIVIDADE	7
2.5	FORMAÇÕES SOCIETÁRIAS	7
2.6	REORGANIZAÇÕES INTERINSTITUCIONAIS	8
3	PANORAMA HISTÓRICO E CONJUNTURAL	9
3.1	APRESENTAÇÃO	9
3.2	AVIAÇÃO COMERCIAL NO BRASIL (1920 a 1990)	9
3.3	TAXI AÉREO-CONCEITO E EVOLUÇÃO DA REGULAÇÃO (1980 a 2001)	13
3.4	CONSIDERAÇÕES SOBRE O MERCADO DE TAXI AÉREO	16
3.5	COMPETITIVIDADE GLOBAL E TAXI AÉREO	20
3.6	ÓBICES À COMPETITIVIDADE NO TAXI AÉREO	23
4	FORMAS DE SOCIEDADES	26



<b>4.1</b>	<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>26</b>
<b>4.2</b>	<b>SOCIEDADE EM NOME COLETIVO OU SOLIDÁRIO OU COM FIRMA</b>	<b>26</b>
<b>4.3</b>	<b>SOCIEDADE EM COMANDITA SIMPLES</b>	<b>27</b>
<b>4.4</b>	<b>SOCIEDADE DE CAPITAL E INDÚSTRIA</b>	<b>27</b>
<b>4.5</b>	<b>SOCIEDADE EM CONTA DE PARTICIPAÇÃO</b>	<b>28</b>
<b>4.6</b>	<b>SOCIEDADE POR COTAS DE RESPONSABILIDADE LIMITADA (LTDA)</b>	<b>28</b>
<b>4.7</b>	<b>SOCIEDADE ANÔNIMA</b>	<b>29</b>
<b>4.8</b>	<b>SOCIEDADES COOPERATIVAS – CONCEITO FILOSOFIA</b>	<b>30</b>
<b>5</b>	<b>REORGANIZAÇÃO ENTRE EMPRESAS</b>	<b>42</b>
<b>5.1</b>	<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>42</b>
<b>5.2</b>	<b>FUSÃO</b>	<b>42</b>
<b>5.3</b>	<b>INCORPORAÇÃO</b>	<b>44</b>
<b>5.4</b>	<b>CISÃO</b>	<b>45</b>
<b>5.5</b>	<b>REDES DE COOPERAÇÃO E ALIANÇAS ESTRATÉGICAS</b>	<b>46</b>
<b>5.5.1</b>	<b>Redes de Cooperação Produtiva</b>	<b>46</b>
<b>5.5.2</b>	<b>Alianças Estratégicas</b>	<b>49</b>
<b>6</b>	<b>COOPERATIVISMO E O TÁXI AÉREO</b>	<b>51</b>
<b>6.1</b>	<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>51</b>
<b>6.2</b>	<b>AVALIAÇÃO DA APLICAÇÃO DE CONCEITOS</b>	<b>51</b>
<b>6.3</b>	<b>ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE IMPLEMENTAÇÃO</b>	<b>56</b>
<b>6.3.1</b>	<b>Aspecto Jurídico</b>	<b>56</b>
<b>6.3.2</b>	<b>Aspecto Econômico e Operacional</b>	<b>58</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSÃO</b>	<b>63</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>65</b>
<b>ANEXO A</b>	<b>PORTARIA N.º 1293/GM5, DE 21/10/1980</b>	<b>69</b>
<b>ANEXO B</b>	<b>PORTARIA N.º 622/GM5, DE 29/08/1990</b>	<b>80</b>



<b>ANEXO C</b>	<b>PORTARIA N.º 715/GC5, DE 29/10/1999</b>	<b>88</b>
<b>ANEXO D</b>	<b>PORTARIA N.º 190/GC-5, DE 20/03/2001</b>	<b>99</b>



## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela</b>		<b>Página</b>
<b>Tabela 4.1</b>	<b>Obrigações Fiscais de uma Sociedade Cooperativa</b>	<b>36</b>
<b>Tabela 4.2</b>	<b>Os Ramos de Cooperativas</b>	<b>38</b>
<b>Tabela 6.1</b>	<b>Análise Comparativa de Encargos</b>	<b>53</b>
<b>Tabela 6.2</b>	<b>Relação entre Empresa Mercantil e Cooperativas</b>	<b>54</b>
<b>Tabela 6.3</b>	<b>Dados Econômicos dos Operadores de Táxi Aéreo</b>	<b>59</b>
<b>Tabela 6.4</b>	<b>SERAC / Unidades da Federação</b>	<b>59</b>
<b>Tabela 6.5</b>	<b>Receitas e Custos das Empresas de Táxi Aéreo</b>	<b>60</b>
<b>Tabela 6.6</b>	<b>Táxi Aéreo X Cooperativismo</b>	<b>61</b>



## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura</b>		<b>Página</b>
<b>Figura 3.1</b>	<b>Oferta Global de Serviços – Táxi Aéreo</b>	<b>2</b>
<b>Figura 3.2</b>	<b>Fatores de Competitividade</b>	<b>23</b>
<b>Figura 4.1</b>	<b>Cooperativas no Brasil</b>	<b>37</b>
<b>Figura 4.2</b>	<b>Cooperativas por Região</b>	<b>39</b>
<b>Figura 4.3</b>	<b>Evolução do Número de Cooperados e Empregados</b>	<b>40</b>
<b>Figura 4.4</b>	<b>Índice de Desemprego e Número de Cooperativas de Trabalho</b>	<b>41</b>
<b>Figura 5.1</b>	<b>Fusão</b>	<b>43</b>
<b>Figura 5.2</b>	<b>Incorporação</b>	<b>45</b>
<b>Figura 5.3</b>	<b>Cisão Parcial</b>	<b>46</b>
<b>Figura 5.4</b>	<b>Cisão Total</b>	<b>46</b>



## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

<b>CBA</b>	Código Brasileiro de Aeronáutica
<b>CF</b>	Constituição Federal
<b>CHETA</b>	Certificado de Homologação de Empresas de Transporte Aéreo
<b>CIA</b>	Companhia
<b>CIDE</b>	Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
<b>COFINS</b>	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
<b>CONAC</b>	Conferência Nacional de Aviação Comercial
<b>CSLL</b>	Contribuição sobre o Lucro Líquido
<b>DAC</b>	Departamento de Aviação Civil
<b>EPP</b>	Empresa de Pequeno Porte
<b>Fates</b>	Fundo de Assistência Técnica, Educacional e Social
<b>FEBRABAN</b>	Federação Brasileira de Bancos
<b>ICA</b>	International Cooperative Alliance
<b>INSS</b>	Instituto Nacional da Seguridade Social
<b>IPVA</b>	Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores
<b>IRRF</b>	Imposto Retido na Fonte
<b>ISS</b>	Imposto sobre Serviços
<b>LTDA</b>	Limitada
<b>ME</b>	Micro Empresa
<b>OCB</b>	Organização das Cooperativas Brasileiras
<b>PIB</b>	Produto Interno Bruto
<b>PIS</b>	Programa de Integração Social
<b>S.A.</b>	Sociedade Anônima
<b>SEBRAE</b>	Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas
<b>SERAC</b>	Serviços Regionais de Aviação Civil
<b>SITAR</b>	Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional
<b>SNETA</b>	Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo
<b>TRU</b>	Taxa Rodoviária Única
<b>VDC</b>	Vôo Direto ao Centro



# **1 INTRODUÇÃO**

## **1.1 APRESENTAÇÃO**

O transporte aéreo comercial brasileiro, vem sentindo os efeitos da conjuntura econômica nacional e internacional. Tais efeitos revelam-se no Brasil através da especulação cambial, e dos elevados encargos tributários, previdenciários e trabalhistas. Já externamente, as empresas aéreas brasileiras, além de sofrerem forte concorrência no mercado aéreo internacional, frente às grandes empresas estrangeiras, por vezes subsidiadas pelos seus países de origem, enfrentam eventuais acontecimentos, como foi o caso do atentado de 11 de setembro nos Estados Unidos. Os impactos desse atentado agravaram sensivelmente o custo operacional das empresas aéreas, reduziram a demanda por vôos internacionais e elevaram o prêmio do seguro, mediante a argumentação do chamado “Risco de Guerra”. Todos esses efeitos conjunturais têm criado um ambiente desfavorável à condução de negócios no setor de transporte aéreo.

No universo dessas, enfocaremos os operadores de Táxi Aéreo onde os problemas de organização e gestão, são mais latentes. Alguns dados sinalizam a volatilidade da oferta e o perfil dos empresários que investem nesta atividade. Segundo o Departamento de Aviação Civil, órgão governamental responsável pela regulação e fiscalização do transporte aéreo comercial brasileiro, em 2000 existiam 448 empresas de Táxi Aéreo autorizadas; em 2001, 388 e em 2002, 317. Até setembro deste ano o DAC controlava cerca de 288 empresas. O pequeno empresário de Táxi Aéreo no Brasil, tem uma larga experiência profissional como piloto, mas quando o assunto envolve aspectos da administração, raros possuem capacidade para tratá-lo. Somando-se a este perfil nota-se um mercado extremamente competitivo e seletivo, dado que a demanda é restrita e hoje, mais concentrada no fretamento para transporte de malotes, valores e passageiros para plataformas de exploração de Petróleo, operação *off shore*.

Tal como uma alternativa estratégica, o modelo de auto gestão, organizaria e fortaleceria, em competitividade e qualidade, os operadores de Táxi Aéreo, com o apoio de uma filosofia cooperativista. O cooperativismo constitui-se em um ferramental importante voltado para viabilização econômica de grandes negócios. Os operadores de Táxi Aéreo teriam mais condições de competirem em um mercado onde a demanda é restrita, os encargos são



elevados, os problemas conjunturais são constantes e a qualidade da gestão de uma empresa passa a ser um diferencial predominante para o alcance dos objetivos empresariais.

## **1.2 PROBLEMA**

Como os operadores de Táxi Aéreo podem organizar-se em cooperativas para sobreviverem em um mercado competitivo?

## **1.3 HIPÓTESE**

A adoção de um modelo organizacional de operadores de Táxi Aéreo, baseado na filosofia cooperativista amplia a margem de competitividade para o setor, tornando-o mais eficiente e estável em relação à quantidade e qualidade dos serviços ofertados.

## **1.4 OBJETIVO**

Demonstrar que a filosofia cooperativista aplicada ao mercado de Táxi Aéreo acarreta o desenvolvimento e fortalecimento de sua atividade produtiva, proporcionando eficiência e a estabilidade do setor.

## **1.5 JUSTIFICATIVA**

O Táxi Aéreo é um importante segmento da aviação civil não apenas por atender a uma demanda seleta de altos executivos, mas também por se tornar em algumas regiões do país um meio de integração social, possibilitando ligações entre capitais e o interior dos estados. Desta forma, o Táxi Aéreo chega até a promover transportes emergenciais de enfermos, a exemplo das chamadas “missões de misericórdia” O transporte aéreo de malotes e de valores, necessários ao processo de compensação bancária entre os agentes financeiros, é também largamente explorado pelo operador de Táxi Aéreo, além de algumas situações onde se faz preciso o transporte de pessoas e ou cargas para plataformas marítimas ou em regiões remotas, como na selva amazônica, *Off Shore* e o *On Shore*.

Superado o entendimento quanto a importância desse tipo de serviço aéreo, caberia investigar a origem desse mercado de quase trezentas empresas. Vários empreendedores surgiram em



função da formação profissional de piloto, às vezes, até, provenientes de outras empresas. Boa parte desses operadores, como pretende demonstrar este trabalho, dispõe de uma estrutura administrativa e operacional limitada, quais sejam: capital reduzido, poucos funcionários, uma aeronave, configurando reduzida capacidade de negociação para conquistar novos mercados.

Essa parcela de operadores, em algumas circunstâncias, também se defronta com os vícios de uma administração familiar, restrita capacidade de gestão e inaptidão para contornar crise exógenas e conjunturais.

Mediante as condições comentadas anteriormente, justifica-se a implementação de estratégias que conduzam a um modelo organizacional para os operadores de Táxi Aéreo, possibilitando-lhes aumentar a sua participação no mercado e a sobrevivência em um ambiente de alta competitividade e demanda extremamente restrita.

## **1.6 METODOLOGIA**

O método científico adotado para o desenvolvimento deste trabalho, encontra-se na abordagem hipotética dedutiva, cabendo a aplicação de técnicas de pesquisa indireta.

Com vistas a atingir o objetivo a pesquisa contempla as seguintes etapas:

### **1.6.1 Revisão Bibliográfica**

Não há informações quanto à existência específica de obras científicas que abordem o mercado de empresas de Táxi Aéreo no Brasil, razão pela qual a pesquisa pretende contemplar aspectos históricos, conceituais e econômicos, envolvendo a regulação, a partir do Código Brasileiro de Aeronáutica, das normas complementares e dos resultados econômicos obtidos através do Anuário de Dados Econômicos e Estatísticos do Transporte Aéreo.

### **1.6.2 Cenário Conjuntural**

Sobre o aspecto histórico, a pesquisa buscou obras institucionais e de autores que vivenciaram a aviação comercial de alguma forma, seja sob a ótica do governo ou da empresa. As



iniciativas de apoio ao treinamento e disseminação de normas ou diretrizes, tais como seminários, congressos, também contribuíram sobremaneira para destacar os obstáculos impostos pela conjuntura econômica brasileira.

### **1.6.3 Tipologia Societária**

Para entender as formações societárias distinguindo-as de acordo com as suas características, a pesquisa contemplou aspectos jurídicos, operacionais e tributários, fundamentais para evidenciar os conceitos que seriam aplicados às necessidades dos pequenos operadores de Táxi Aéreo.

### **1.6.4 Reorganização entre Empresas**

As empresas buscam um modelo organizacional quando querem otimizar processos econômicos e ou operacionais. Daí, cabe explorar conceitualmente as alternativas disponíveis para a reorganização das instituições. Bugarelli em sua obra, Sociedades Comerciais, define bem as mutações societárias, Fusão e Incorporação, em função de suas necessidades estruturais. A teoria cooperativista, fundamental a ser testado, merecerá ampla abordagem conceitual filosófica e operacional, com o apoio de vasta literatura sobre o assunto.

### **1.6.5 O Cooperativismo e o Táxi Aéreo**

Após a adoção da filosofia e das técnicas cooperativistas, como modelo organizacional para os operadores de Táxi Aéreo, tendo por forma de constituição a Sociedade Cooperativa, oportunidade em que será possível realizar um estudo adaptando as técnicas à atividade econômica do Táxi Aéreo. Esta etapa reunirá toda a bibliografia, incluindo a documentação técnica sobre a regulação do setor, permitindo, através de análise comparativa, demonstrar os efeitos do modelo dentro do que se pretende fortalecer e melhorar para esses operadores.

## **1.7 ESTRUTURA DA MONOGRAFIA**

Este trabalho é composto de oito capítulos. A introdução reproduz as bases de elaboração do trabalho além de uma visão simplificada dos problemas que afetam o transporte aéreo, especialmente o transporte aéreo não-regular na modalidade de Táxi Aéreo.



O segundo capítulo, apresenta os fundamentos teóricos utilizados para a elaboração dos conceitos, revelando a origem do conhecimento que está sendo disseminado através desta monografia.

O terceiro capítulo inicia um panorama retrospectivo e contemporâneo do ambiente regulatório e do mercado, encerrando com ênfase às características fundamentais da competitividade global e os entraves encontrados pelo setor de Táxi Aéreo para alcançá-la.

O quarto capítulo, estuda as diversas formas de sociedade, objetivando destacar as características de cada uma delas até situar o cooperativismo como foco principal da hipótese que será testada.

O quinto capítulo que demonstra o que pode ser feito dentro do permite a legislação atual para se promover a reorganização entre empresas. Todas formas de reorganização visam sanear empresas ou otimizar resultados, sejam de custeio ou de faturamento. Assim, este capítulo servirá de base para ser discutido no próximo sobre o modelo cooperativista aplicado ao Táxi Aéreo, não só como uma forma societária,mas também como uma reorganização do setor, especialmente voltado para os pequenos operadores.

O sexto capítulo avaliará toda a doutrina pesquisada comparando-a com a realidade do mercado de Táxi Aéreo, baseado nos fundamentos da Economia. Sendo assim, serão traçadas diretrizes para formulação da hipótese, promovendo analogias e adaptações do cooperativismo aplicado aos operadores de Táxi Aéreo.

Finalmente, espera-se concluir o trabalho com o reconhecimento predominante das dificuldades que enfrenta o setor, tendo como alternativa viável a reorganização institucional das empresas através da opção por Sociedades Cooperativas de Táxi Aéreo.



## **2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS**

### **2.1 APRESENTAÇÃO**

Neste capítulo será possível compreender de que forma foram obtidas informações que embasassem o trabalho. Conforme mencionado anteriormente, pouco se sabe acerca do mercado de Táxi Aéreo, a despeito de alguns números gerados pelas informações do próprio segmento. Entretanto, o estudo e a avaliação dos conceitos, aliados à viabilidade econômica, jurídica e operacional do que se propõe, induzem a perspectivas favoráveis e que no entender dos autores deste trabalho merecem ser testados com profundidade e empenho por toda a comunidade envolvida.

### **2.2 AVIAÇÃO COMERCIAL**

A história da aviação comercial é o assunto contemplado como painel introdutório em inúmeras ocasiões literárias, envolvendo o tema “Transporte Aéreo”. No caso deste trabalho monográfico, buscou-se selecionar os aspectos mais marcantes vivenciados entre 1920 e 1990, utilizando-se os comentários contidos nos estudos e diretrizes firmadas na V Conferência Nacional de Aviação Comercial, um foro que definiu um novo cenário regulatório, permitindo-se a liberdade econômica e o estímulo à concorrência, além das obras: Aeroportos e Desenvolvimento e Traçando os Caminhos do Céu. A primeira trata-se de um estudo que enfocou a importância de infra-estruturas aeroportuárias e a rentabilidade das mesmas, enquanto que a segunda refere-se a uma literatura institucional elaborada no momento em que se tornava iminente a transformação do Departamento de Aviação Civil em uma agência reguladora.

### **2.3 TÁXI AÉREO**

Para direcionar o tema dentro do que expressa o problema a ser tratado, não se pode prescindir dos conceitos básicos dos serviços de transporte aéreo público na modalidade de Táxi Aéreo, conforme preconiza o Código Brasileiro de Aeronáutica. Esta etapa também inclui uma abordagem técnica da evolução regulatória aplicável a este segmento. Observa-se que nesta abordagem existe um paralelo em relação as diretrizes e cenários da aviação comercial regular, fazendo com que seja possível reconhecer os avanços que vêm sendo



conquistados com base na Política para os Serviços de Transporte Aéreo Comercial no Brasil. Este assunto contou com uma vasta documentação técnica, especialmente calcada nas resoluções das Portarias: 1293 de 1983, 622 de 1990, 715 de 1999 e 190 de 2001. Nas considerações sobre o mercado foram observados os resultados econômicos publicados no Anuário do Transporte Aéreo – Dados Econômicos, e alguns periódicos do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA

## **2.4 COMPETITIVIDADE**

A competitividade é comentada através de conceitos renovados pelos esforços em desenvolver as pequenas e médias empresas no Brasil. Com esta meta o SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas em conjunto com uma organização não governamental denominada Movimento Brasil Competitivo, têm realizado uma forte campanha instrucional, através de seminários regionais e publicações específicas, dentre elas, Cooperar para Competir. As inovações conceituais nesta área permitem um entendimento teórico sobre os requisitos necessários para sobreviver em um ambiente competitivo, bem como organizar o raciocínio para a formulação de estratégias empresariais.

## **2.5 FORMAÇÕES SOCIETÁRIAS**

Inevitável não contemplar as formas de sociedade comercial concebidas pela legislação brasileira, especialmente após a implementação do novo Código Civil. Além da forte legislação sobre o assunto, onde as empresas sob o regime de cotas por responsabilidade limitada, passaram a ter critérios muito semelhantes às empresas de sociedade anônima, encontram-se regulamentadas as sociedades cooperativas, foco principal deste trabalho. Para materializar esta fase, a obra de Bugarelli (2001), Sociedades Comerciais, foi a mais adequada e recente para conceituar e distinguir com clareza todas as formas de sociedade, baseando-se naturalmente nos preceitos legais firmados pelo novo código. Para enfatizar a relevância da sociedade cooperativa, Cruzio (2000) e Polônio (2001) em edições muito atualizadas revelam as especificidades operacionais e administrativas de uma sociedade cooperativista. Para apoiar o aspecto jurídico e tributário, observaram-se as regras estabelecidas na Lei do Cooperativismo e o contexto da obra de Oliveira (2002), Manual de Contabilidade Tributária. Outras obras voltadas para o modelo cooperativista foram



consultadas, dentre elas: Cooperativas de Trabalho – O impacto no setor de serviços de Pereira (1999); Manual da Cooperativa de Serviços e Trabalho de Queiroz (1997) entre outros mencionados como referência bibliográfica ao final deste trabalho.

## **2.6 REORGANIZAÇÕES INTERINSTITUCIONAIS**

Nas organizações entre empresas, tais como fusão, incorporação e cisão, a obra escolhida foi a de Fabretti (2001) que expressa didaticamente a forma e as circunstâncias em que se faz necessário reorganizar uma empresa. Já, para tratar das Redes de Cooperação, utilizou-se os conceitos de Amato Neto (2000) em seu livro “Redes de Cooperação Produtiva e *Clusters Regionais*”. Esta obra aborda o tema, oferecendo um modelo de aliança comercial para ser aproveitado pelas pequenas e médias empresas. Trata-se de comentar acerca do fenômeno de agrupamentos de empresas operando em cooperação na cadeia produtiva.



### **3 PANORAMA HISTÓRICO E CONJUNTURAL**

#### **3.1 APRESENTAÇÃO**

Considera-se necessário relatar a origem conceitual e conjuntural do transporte aéreo, limitando-se a um determinado período, dentro o qual, foram observadas transformações importantes para a implementação de políticas setoriais.

Na seqüência coube situar o Táxi Aéreo no contexto do transporte aéreo, discorrendo acerca do seu objetivo legal e da evolução da regulamentação econômica ao longo de duas décadas. Esta etapa permitirá entender os assuntos constantes do Capítulo 4, quando será analisado o aspecto legal de implantação das cooperativas de Táxi Aéreo.

Para entender como vêm atuando essas empresas, são tecidas algumas considerações sobre o mercado, baseadas em procedimentos empíricos e numéricos, com as devidas restrições de informação que o assunto merece.

Encerrando este Capítulo, faz-se uma apresentação dos fatores intervenientes para a conquista da Competitividade Global, distinguindo-se da fase filosófica, os obstáculos à sobrevivência das empresas de Táxi Aéreo no mercado brasileiro.

#### **3.2 AVIAÇÃO COMERCIAL NO BRASIL (1920 A 1990)**

O desenvolvimento do transporte aéreo, no Brasil é relativamente recente. Somente no final da década de 20 que o transporte aéreo iniciou, oficialmente, suas operações, com um voo realizado em 1 de janeiro de 1927, entre as cidades do Rio de Janeiro e Florianópolis pela empresa “Condor Syndikat”, que mais tarde transformar-se-ia “Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul” até hoje em operação.

De 1927 a 1957, a criação de linhas e a expansão das frotas coincidiram com o rápido aumento do número de cidades servidas. Neste período, verificou-se um crescimento do número de cidades servidas de noventa e duas entre 1941/1942 para cento e trinta e quatro em 1948. Ao final da década seguinte, precisamente em 1957, cerca de trezentos e



cinquenta e quatro cidades brasileiras eram atendidas pelas empresas de transporte aéreo motivadas pela participação de aspectos conjunturais.

Várias de aeronaves utilizadas na II Grande Guerra foram colocadas à venda no mercado internacional, a preços bastante reduzidos, tornando a atividade de transporte aéreo, de uma forma geral, uma alternativa atraente para investir.

Paralelamente, notava-se que a estrutura do setor de transporte, atuante no Brasil, apresentava deficiências acumuladas historicamente. O censo de 1950 indicava a existência de apenas 370 mil quilômetros de estradas de rodagem e uma rede ferroviária com problemas operacionais de difícil solução e que representava menos de 10% de extensão da rede rodoviária.

Sobre esta lacuna onde ainda pairava a precariedade da operacionalização de outros modais de transporte, crescia a aviação comercial, que chegou a ter 60 empresas fundadas, muito embora somente 25 tenham tido condições de operar.

Nos fins dos anos 50, alguns fatos relevantes vieram alterar a estrutura do setor de transporte no Brasil. O primeiro foi o destaque dado pelo Governo Federal e alguns governos estaduais à ampliação da rede rodoviária, visando estimular o desenvolvimento do transporte de superfície. Em seguida, tivemos a instalação da indústria automobilística, possibilitando uma rápida expansão da frota nacional de veículos, de forma a consolidar o sistema rodoviário.

Nos anos 60 devido ao ambiente recessivo vivido pela economia brasileira, o ritmo de desenvolvimento do tráfego aéreo diminuiu, agravando a conjuntura do setor que também sentia a necessidade de reequipar sua frota. Essa frota formada pelo excedente de guerra, sem dúvida alguma gerou benefícios ao país, sem os quais não teria atingido o progresso e a integração necessária. As aeronaves já estavam inadequadas e desgastadas, geralmente os DC-3 e mais tarde o turbo-hélice com 40 e 60 assentos. Só que nesta época já não havia mais no mercado os excedentes de guerra a preços reduzidos e a situação cambial era outra. Foi quando as empresas regionais surgidas após a segunda Guerra Mundial, de maior porte, absorveram as menores que eram carentes de suporte técnico e econômico.



Ante este novo cenário, passou-se a perceber uma maior lucratividade nas operações das linhas troncos, isto é, as que eram operadas entre as localidades de maior demanda. A densidade de tráfego dessas linhas permitia o emprego de aeronaves maiores e mais econômicas, resultando em um aumento da rentabilidade e redução de escalas por parte das empresas aéreas.

Mais uma vez, dentro do espírito da integração social, fator de soberania de uma nação, o restabelecimento do serviço aéreo para as localidades abandonadas passou a ser perseguido, atendendo aos apelos políticos da época, entidades classistas e da imprensa em geral.

A solução imaginada foi, então a criação da “Aviação de 3º nível”, que, a princípio, seria operada pelas empresas de âmbito nacional. Entretanto, houve inúmeras discussões sobre a idéia, passando-se sete anos, sem que essa celeuma fosse resolvida.

Em 30 de junho de 1975 apenas 77 cidades eram atendidas pelo transporte regular, das quais 41 eram servidas por jatos e 36 por turbo-hélice. A especialização das empresas aéreas em grandes jatos permitia prever que até dezembro de 1975, somente as localidades servidas por jatos contariam com vôos regulares. Ante este quadro, o Departamento de Aviação Civil, DAC, órgão regulador e fiscalizador, na época subordinado diretamente ao então, Ministério da Aeronáutica, preocupado e consciente da necessidade de restabelecer o transporte aéreo para as localidades interioranas encaminhou proposta de um decreto ao Exmo Sr Ministro da Aeronáutica para regulamentar a operação das linhas regionais regulares, que partiria das capitais para o interior do país.

Em 11 de novembro de 1975 foi assinado pelo Exmo Sr Presidente da República, o Decreto 76590, regulamentado em 7 de janeiro de 1976 e que dispunha sobre os sistemas integrados de transporte aéreo regional – SITAR. O SITAR estabeleceu cinco regiões, cada uma operada, com exclusividade, por uma empresa de transporte aéreo regional.

Passados quinze anos, ficou claro que essa ainda não era uma solução definitiva para interiorização do transporte aéreo. As dificuldades econômico-financeiras por que as empresas do SITAR e as restrições que foram impostas ao aeroporto de Congonhas (SP) e Pampulha (BH) a partir da ativação dos aeroportos de Guarulhos e Confins, fizeram nascer o chamado Vôo Direto ao Centro (VDC). Mais tarde em agosto de 1989, com o propósito de



prolongar a vida útil das aeronaves ELETTRA II, introduzindo uma opção alternativa suplementar no processo de substituição, o DAC autorizou duas empresas do SITAR a ligação aérea entre Rio e São Paulo como serviço alternativo especial. Estas medidas, se por um lado trouxeram benefícios aos usuários e as empresas aéreas, mais uma vez favoreceram aos grandes centros, em detrimento da finalidade do SITAR e ao atendimento às cidades menores e de baixa densidade de tráfego.

Na década de 80, um processo evolutivo da aviação comercial intensificou o uso de aeronaves de fuselagem larga para operação das linhas de alta densidade e etapas longas. Ao mesmo tempo notava-se uma acentuada tendência de aumento da capacidade, também, nas aeronaves das empresas regionais. Passou-se do Bandeirantes para o Brasília, o primeiro com 16 assentos e o segundo com 30 assentos. No final da década entram em operação os F-27 com capacidade para 50 lugares e em 1990, assistimos a introdução do jato na aviação regional.

A partir de 1990 com o evento da 5ª Conferência Nacional de Aviação Comercial foram estabelecidas diretrizes para a implementação da Política para os Serviços de Transporte Aéreo do Brasil.

Objetivando alcançar o maior consenso possível na elaboração de novas políticas para o setor, as discussões durante a Conferência envolveram governo, empresas, sindicatos e entidades privadas diretamente relacionadas ao processo.

Dentre os diversos painéis apresentados em função dos segmentos que constituem a atividade de transporte aéreo comercial, encontra-se o Transporte Aéreo Não-Regular. Neste segmento, se inserem os Táxis Aéreos, além de empresas de maior porte, hoje, também conhecidas no ambiente regulatório como Suplementares. Elas realizam vôos de fretamento, atendendo ao mercado de turismo, para o eventual transporte de carga. A V CONAC ratificou conceitos definidos no Código Brasileiro de Aeronáutica, esclarecendo que o transporte aéreo não-regular visa atender uma demanda eventual, sendo esse seu caráter fundamental. Determinou como diretriz política, até hoje praticada, a fluidez do mercado, permitindo a entrada de mais empresas, de carga e passageiros, constituídas por pessoas físicas ou jurídicas que comprovem o atendimento a requisitos mínimos de capacitação técnica e de estabilidade econômica e financeira.



### **3.3 TÁXI AÉREO - CONCEITO E EVOLUÇÃO DA REGULAÇÃO (1980 – 2001)**

Segundo a Carta Magna de 1988, “compete a União, explorar diretamente ou mediante concessão, autorização ou permissão a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária” (alínea “c”, inciso XII, Artigo 21 C.F.). Este Artigo da Constituição Federal é remissivo ao que estabeleceu a Lei 7656 de 19 de dezembro de 1986, alusiva à criação do Código Brasileiro de Aeronáutica, C.B.A.

O C.B.A constituiu-se no marco regulatório para o exercício legal do Direito Aeronáutico no Brasil, cujo fulcro doutrinário e jurídico provém dos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, pelo citado Código e pela legislação complementar. É o que preconiza o seu Artigo primeiro.

Fundamentadas as prerrogativas de explorar os assuntos de que trata a navegação aérea em seu entendimento amplo, deve-se situar, no contexto regulatório, os conceitos específicos que emanam da Lei de 1986. O Código Brasileiro de Aeronáutica estabeleceu, então, competências e prerrogativas para a personificação da Autoridade Aeronáutica, atualmente representada pelo Comandante da Aeronáutica, dividindo os assuntos em onze títulos e quarenta e sete capítulos. Dentre eles, o Título VI, trata dos serviços aéreos. Para os serviços aéreos, cabe distinguir os públicos dos privados. O que diferencia estes conceitos é a existência ou não da remuneração pela prestação do serviço ao usuário. Mas outros aspectos afetos ao serviço aéreo público delimitam a forma de explorá-lo. Se nos reportarmos aos preceitos constitucionais verificamos que a alternativa concedida a União de não explorar diretamente esbarra no ato de conceder autorizar ou permitir. Sob tais diretrizes o legislador estabeleceu que o serviço aéreo público deveria ser precedido de um critério de concessão para o transporte aéreo regular e autorização para o transporte aéreo não regular. Surge daí dois critérios e dois segmentos. A concessão é dada pela Autoridade Aeronáutica e se reveste de critérios mais rígidos, envolvendo todo um processo de avaliação do projeto de constituição de uma empresa de transporte aéreo regular, enquanto que a autorização é outorgada a título precário, por não conceber regras mais rígidas a entrada de novas empresas, podendo ser revogada a qualquer tempo independente de interpelação.



Quanto aos segmentos aéreos mencionados no C.B.A; o Transporte Aéreo Regular é aquele além de transportar passageiros e ou carga, deve obedecer a um plano de linhas, horários e frequências previamente aprovados pelo Departamento de Aviação Civil, órgão do Comando da Aeronáutica encarregado de regular e fiscalizar o setor. Já o Transporte Aéreo Não-Regular não necessita de controle prévio sobre as operações que serão realizadas, pois a natureza da prestação do serviço passa a ser livremente convencionada entre as partes interessadas.

E o Táxi Aéreo? Onde se encaixa nesse universo conceitual e de critérios tão específicos? O Táxi Aéreo, segundo dispõe o Artigo 220 do CBA, constitui modalidade de transporte público aéreo não-regular de passageiro ou carga mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, com vistas a proporcionar um atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.

Uma vez identificado os conceitos, passaremos a abordar os aspectos da regulamentação que trata dos serviços de Táxi Aéreo. Historicamente verifica-se que as normas de serviços de Táxi Aéreo passaram por várias as fases, acompanhando as transformações do mercado de transporte aéreo regular e as necessidades de flexibilização do setor .

Na década de 80 o mercado era controlado através de uma regulamentação restritiva e as empresas de Táxi Aéreo atuavam em regiões pré-determinadas mediante categorias que se baseavam com a capacidade de geração de serviços, isto é, tamanho da frota e no capital social mínimo. Os parâmetros de capacitação econômica eram mensurados através de estudos de viabilidade elaborados com o objetivo de demonstrar a suficiência de recursos para desenvolver a atividade. Havia, ainda, uma reserva de mercado, onde se limitou em 25% a participação de pessoas jurídicas não ligadas a aviação civil.

Na década de 90, coadunando-se com as diretrizes governamentais de liberalização de mercados, simplificou-se substancialmente , os trâmites burocráticos relacionados ao funcionamento das empresas de Táxi Aéreo, tanto no que tange a autorização para novas empresas, quanto no que diz respeito a qualquer ato de empresas já autorizadas, que devesse ter prévia autorização do DAC para a sua concretização.



Com a revisão da regulamentação que vigorava na década de 80, Portaria 1293/GM5 de 21 de outubro de 1980, surgiu a Portaria 622/GM5 de 29 de agosto de 1990, regulamentação que:

- promoveu a simplificação dos requisitos para a criação de novas empresas, tornando o processo bastante rápido e eficiente;
- suspendeu a divisão do território nacional em áreas de operação, permitindo as empresas operarem em qualquer ponto onde se julgarem em condições de competir;
- reduziu dos controles contábeis e operacionais restringindo a elaboração anual das demonstrações financeiras e de um sintético relatório operacional;
- estabeleceu um único valor para o capital social, desassociando-o das restrições definidas em função de áreas de operação;
- eliminou as barreiras a entrada de pessoa jurídica não ligada a aviação civil e ainda,
- autorizou as empresas de Táxi Aéreo a realizarem ligações sistemáticas entre cidades não servidas pelas empresas aéreas regulares.

As Ligações Sistemáticas representam até hoje um recurso estratégico para manutenção da integração nacional. Elas surgiram motivadas pela necessidade de se fomentar a interiorização do transporte aéreo. Se, em alguns casos, para o transporte aéreo regional, ou seja aquele que se originava das capitais para o interior, eventualmente tornava-se inviável economicamente, quer pelo tipo de aeronave utilizada, quer pela estrutura organizacional mais pesada, poderia ser perfeitamente mais lucrativo para uma empresa de menor porte apresentar melhores serviços e resultados para o seu próprio crescimento.

No fim da década de 90 com efeitos mais presentes a partir do ano 2000, verificou-se que a implementação de uma nova regulamentação, a Portaria 715/GC5 de 29 de outubro de 1999, representou um avanço ainda maior, pois consolidou varias normas antes distribuídas em diversas portarias, além de criar mais um ato de autorização, a autorização para operar, objetivando aferir as condições técnicas operacionais econômicas de empresa antes que ela iniciasse a sua atividade. Estas medidas facilitaram o manuseio e o cumprimento das normas, reduzindo os referenciais regulatórios e criando meios para melhor controlar a qualidade dos serviços a serem oferecidos pelos operadores. Na consolidação de normas reuniram-se as



atividades de Táxi Aéreo, além de várias outras inseridas no segmento de serviços aéreos especializados. Buscando sempre a facilitação ou minimização de barreiras à entrada de novas empresas, ainda sob as premissas desenhadas na V CONAC, o órgão regulador, sensibilizado com as restrições de mercado e reconhecendo os avanços tecnológicos vis a vis a capacidade dos operadores, ofereceu outras alternativas ao mercado, possibilitando a autorização da múltipla categoria, ou seja, uma empresa de Táxi Aéreo ou vice e versa poderia adicionar, como atividade secundária, um serviço aéreo especializado desde que fosse homologada para tal. A frota mínima, anteriormente regulamentada para duas aeronaves, passou a ser de apenas uma, o que acarretou na extinção do Táxi Aéreo Individual, pessoa jurídica caracterizada como firma individual. Neste regime onde o proprietário era o próprio piloto da aeronave, o Táxi Aéreo Individual foi a menor “célula” do setor, significando um grande esforço da Regulação para desvendar novas iniciativas a partir de níveis menores de investimento.

Atualmente vigora a Portaria 190/GC5 de 20 de março de 2001 que não só veio ratificar a regulamentação anterior em muitos aspectos, mas também ampliar conceitos e estabelecer novos requisitos de natureza jurídica, econômica e contábil.

Em suma, sob aspecto conceitual e regulatório, nota-se um grande avanço, envolvendo a atividade de Táxi Aéreo, quais sejam a descategorização das empresas na década de 1990 até a concepção da múltipla categoria praticamente no início do ano 2000, a flexibilização da estrutura operacional, mediante a redução da frota mínima e a abertura da composição societária para investidores distintos de atividades econômicas congêneres. Todas essas transformações sofreram influências diretas do consenso entre empresas, mercado e governo, conforme determinado na Política para os Serviços Aéreos, firmada por ocasião da V CONAC.

### **3.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE MERCADO DE TÁXI AÉREO**

O mercado é definido pelas forças da oferta e da procura pelos serviços de Táxi Aéreo. Como não se trata de um serviço que tenha o seu preço controlado ou submetido à aprovação do órgão regulador, devemos discutir o que vem sendo oferecido ao mercado e que tipos de serviços vêm sendo demandados pelos usuários.



Como toda a aviação comercial, a aviação executiva, Táxi Aéreo, vem se ressentindo dos problemas macroeconômicos verificados na economia brasileira. Tais problemas começam na implementação de políticas econômicas, que provocam a queda do poder aquisitivo do consumidor, passam pelo desemprego e afetam o crescimento econômico, mensurado através do Produto Interno Bruto - PIB. O PIB é o melhor sinalizador do desenvolvimento do transporte aéreo, dado que os negócios são movimentados a partir do modal aéreo como um dos importantes insumos na produção de bens e serviços. Desta forma, a variação cambial, a queda da demanda e o preço do combustível têm limitado consideravelmente as operações de Táxi Aéreo, quando comparada a capacidade de geração de serviços.

Na análise da demanda verificou-se que os executivos que se utilizavam desses serviços para se deslocarem com agilidade e a qualquer momento, hoje programam reuniões com antecedência, acertam negócios através de vídeo conferências, aproveitam-se dos recursos eletrônicos disponíveis, tais como fax, celular e computador para se comunicarem e quase não participam mais do universo de usuários dos serviços de Táxi Aéreo.

A despeito das dificuldades para encontrarmos um passageiro a bordo de um Táxi Aéreo, alguns governos estaduais ou personalidades do meio político ainda se utilizam desse tipo de transporte. Podemos também citar os contratos com grandes estatais, a exemplo da Petrobrás, que através do deslocamento *off shore* e *on shore*, realizam o fretamento, levando passageiros dentro até de uma certa frequência semanal.

Outro tipo de usuário que vem movimentando esse mercado é a Federação Brasileira de Bancos – FEBRABAN. Trata-se de contratos fretamento para o transporte de malotes entre os diversos bancos federados, com vistas a compensação de cheques e remessa de documentos bancários. Esta operação também tem uma certa sistematicidade e obedece rigorosamente às condições contratuais. Com esta mesma característica encontramos o transporte de valores, cujo usuário está nas empresas de transporte de valores que terceirizam o modal aéreo para cumprirem com seus contratos.

Finalmente, dentro do elenco de usuários que demandam pelos serviços de Táxi Aéreo temos o mercado de agronegócios, caracterizados pelo deslocamento de grandes latifundiários que tratam da negociação de terras e gado.



Não existem números que ilustrem o *market share* das empresas de Táxi Aéreo, em virtude da precariedade das informações prestadas ao DAC e da deficiente cultura administrativa e da falta de disciplina na remessa regular das informações econômicas.

Por outro lado, na análise da oferta, verificamos que existem empresas que se desviam dos seus objetivos principais, por conta de inúmeros outros interesses. Existem empresas que funcionam como suporte logístico de outras empresas aéreas, quando são utilizadas para servir aos interesses da própria *holding* ou empresa controladora. Da mesma forma, existem empresas que surgiram de grandes grupos econômicos, muito embora sem qualquer experiência na atividade de Táxi Aéreo. Neste caso, percebemos que elas aproveitam-se dos benefícios fiscais para importar aeronaves e equipamentos aeronáuticos, atendendo paralelamente aos interesses do grupo econômico a que pertencem. Outros interesses estão na obtenção de benefícios institucionais, e que envolvem a posse de um hangar em área aeroportuária, a criação de oficinas de manutenção com benefícios tributários. Não existe ilícito nestas iniciativas, desde que bem administradas dentro do que a lei ou a regulação preconiza, entretanto há de se observar que esta fatia da oferta não favorece aos interesses públicos para os quais a empresa foi autorizada a explorar. Essas empresas jamais poderiam ser consideradas na análise de mercado por não traduzirem a realidade de comportamento da oferta.

Sob uma outra ótica, verifica-se que algumas empresas de Táxi Aéreo existem para fomentar o mercado através de representações comerciais de equipamentos aeronáuticos, incluindo neste interesse, a aeronave e a credibilidade do fornecedor, em função de sua imagem institucional. Esta parcela do mercado está concentrada nas empresas que investiram ao longo do tempo na ampliação e uniformização de sua frota, partindo de um determinado grupo moto-propulsor como referencial.

Ainda dentro do perfil da oferta, é possível verificar um grupo de pequenos empresários idealistas que se aposentaram como aeronautas na aviação regular ou se encontram desempregados. Estes pequenos investidores vêem na aviação de Táxi Aéreo a oportunidade de terem o próprio negócio e crescerem dentro da única atividade que dominam, pilotar. É focado, neste segmento que será tratado a seguir, a possibilidade de transformar idealismo em realismo profissional e competitivo. A esse mercado de pilotos é que se pretende beneficiar com a propositura da autogestão e crescimento sustentável.



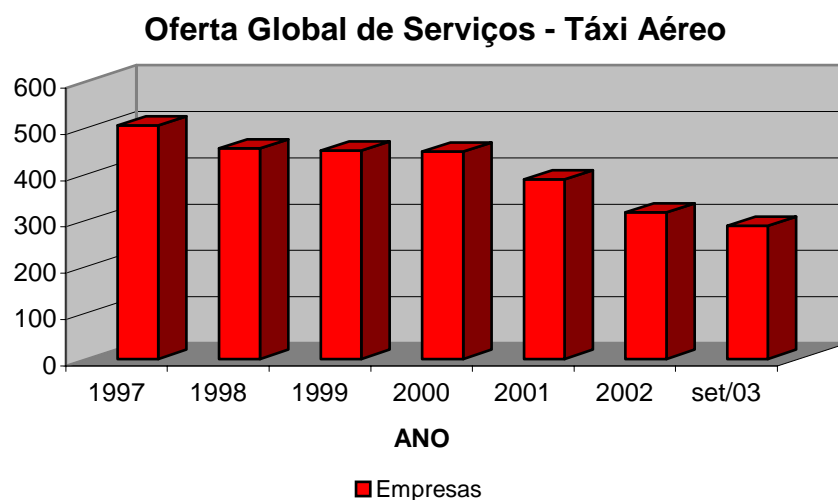
Observa-se que do ponto de vista setorial o mercado de Táxi Aéreo é instável em relação à oferta de serviços. Existe uma volatilidade que a cada ano é percebida em função do fluxo de empresas que são autorizadas e de empresas que são canceladas. Muito embora não se tenham números precisos para comprovar este fato, ilustra-se a seguir no Gráfico.1 o comportamento da oferta global de serviços de Táxi Aéreo, ressaltando a redução a partir de 2001, quando o DAC iniciou o processo de certificação das empresas de Táxi Aéreo, através da emissão do Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo – CHETA. Este procedimento, que se reveste de suma importância para qualificação das empresas, vem sendo aplicado em função de recomendações de organismos internacionais ligados à aviação civil.

O CHETA exige uma padronização de procedimentos, envolvendo desde a estrutura física da empresa até a estrutura operacional, provocando o emprego de medidas organizacionais e estruturais, tais como: contratação de pessoal especializado, treinamento específico para os aeronavegantes, aquisição e homologação de equipamentos aeronáuticos, dentre outros.

O fato da certificação causou uma retração no mercado que, já vivenciando os problemas de escassez da demanda, levou ao DAC, dentro de suas ações de fiscalização, a revogar várias autorizações de funcionamento jurídico.

Neste mercado onde é preciso avaliar os interesses econômicos que estão predominantes, uma vez que verificamos uma grande parcela de operadores, regionalmente distribuídos, que estão descobertos pelas suas fragilidades estruturais. Estas condições os tornam vulneráveis e fadados a não atingirem seus objetivos. O que se verifica, na íntegra é a falta de competitividade para conquistar mercado, tendo ,a frente, uma demanda restritiva, de cliente exigentes e que não toleram incompetência empresarial.





**Figura 3.1 – Oferta Global de Serviços – Táxi Aéreo**

Fonte: DAC (2001)

### **3.5 COMPETITIVIDADE GLOBAL E O TÁXI AÉREO**

Seria um descaso não abordar o aspecto da competitividade em um mercado consideravelmente ofertado como o de Táxi Aéreo. O consumidor acaba definindo o nível de concorrência do mercado, sendo mais exigente ao selecionar o seu bem ou serviço. Por outro lado, novos hábitos, costumes e transformações sociais requerem, do meio empresarial, estratégias mais eficazes, no intuito de atingirem as metas e os objetivos traçados.

A globalização não permite limites e faz com que os agentes econômicos passem ampliar conhecimentos e ingressar em novos mercados. A competição cresce a medida em que o mercado encontra soluções para aumentar a satisfação do consumidor. A estratégia começa quando é possível detectar os problemas que mais desagradam ao cliente e a partir daí a pesquisa tecnológica se responsabiliza pelos resultados.

Entretanto, para atingir a competitividade global, ou seja, aquela que congrega a presença de todos os agentes da cadeia produtiva, seria preciso reconhecer a importância de três fatores, quais sejam, a Competitividade Empresarial, a Competitividade Estrutural e a Competitividade Sistêmica, pois combinados asseguram as condições internas e externas necessárias para que uma empresa possa competir.



Isto significa que capital e infra-estrutura não são suficientes para uma empresa ser competitiva, mas a capacidade de várias empresas se organizarem em torno de um objetivo comum, definindo vocações e mobilizando forças constituem um novo fator contribuinte para a garantia da competitividade.

Para atingir a Competitividade Empresarial é preciso saber que ela começa de dentro para fora, ainda que influenciada por fatores exógenos oriundos da cadeia produtiva. Nesta linha de raciocínio, deve-se considerar três elementos fundamentais: Gestão, tanto de processos, quanto de pessoas e funções da organização; Empreendedorismo, que leva em conta conhecimentos habilidade e atitudes do pequeno empresário e a Teoria do Negócio que consiste na reflexão sobre a funcionalidade, a consistência e a singularidade das opções de negócios em relação a concorrência, seja de outras empresas ou de produtos. Para a Competitividade Empresarial, a análise desses três elementos torna-se imprescindível. Analisando as empresas de Táxi Aéreo, como exemplo, deveríamos testar a capacidade de gestão, tanto quanto o empreendedorismo e o conhecimento teórico para fortalecer os pontos fortes e encontrar alternativas para os pontos fracos, em prol de um melhor desempenho para a empresa. Se partirmos do pressuposto que muitas empresas de Táxi Aéreo possuem uma administração familiar e que este perfil tem sido prejudicial ao processo de gestão, concluiremos que a variável, “Gestão”, não atendendo as expectativas ideais, torna-se uma ameaça ao alcance ou garantia da competitividade em um determinado momento.

A Competitividade Estrutural é aquela que para ser garantida, o empreendedor deve estar constantemente preocupado com todos os elos que envolvem a sua cadeia produtiva. Se apresentarmos o Táxi Aéreo como exemplo, veremos que o empresário deste segmento não pode deixar de avaliar para que tipo de cliente ele vem oferecendo os seus serviços e principalmente quais as razões que o levam a recorrer a eles. É recomendável, portanto que o empresário conheça também um pouco dos negócios do seu cliente. É necessário ainda, identificar, dentre os custos mais expressivos, formas alternativas de compartilhá-los entre os concorrentes de mesmo porte. Já que os recursos são escassos, porque não criar uma única oficina de manutenção, que preste serviço aos próprios sócios e também operadores de Táxi Aéreo a preços mais próximos do custo de seus serviços? A própria criação de um fundo formado pela contribuição de vários associados, serviria como fonte de recursos para renovar ou reequipar a frota de uma empresa em condições desfavoráveis para o mercado. Desta

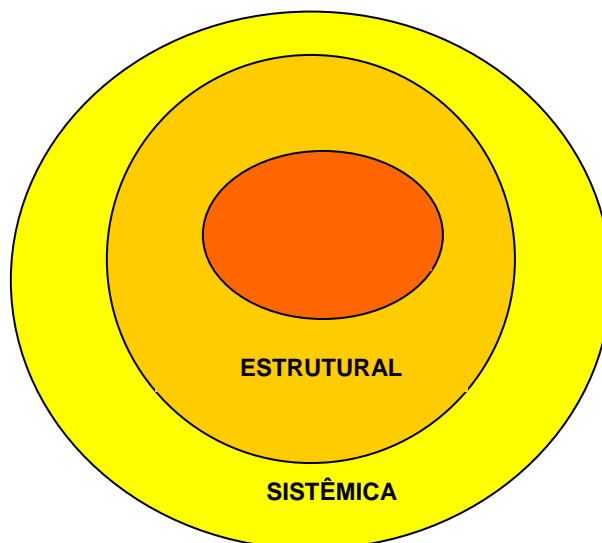


forma, três princípios norteiam a Competitividade Estrutural: da Liderança, da Eficiência Coletiva e da Tecnologia e Apoio Competitivo.

Já, a Competitividade Sistêmica requer o domínio de três subgrupos: Político-Legislativos, Econômico-Internacionais e Sócio-Cultural-Naturais. Todos esses subgrupos, na realidade referem-se aos aspectos conjunturais. Os tributos, legislações específicas, convênios internacionais, leis de proteção ao consumidor, questões trabalhistas e de incentivos fiscais compreendem as características dos fatores Político-Legislativos, enquanto que Econômico-Internacionais referem-se às taxas de câmbio, oferta de crédito, taxas de juros, PIB, inflação, renda *per capita*, nível de emprego, fluxo do capital internacional, investimentos externos, comércio mundial, infra-estrutura, inovações, investimentos em pesquisa e desenvolvimento, meios de comunicação, internet e novos materiais. O fator Sócio-Natural-Cultural se reflete nos hábitos, estilo de vida, novas ocupações laborais, hábitos de consumo, escolaridade mão de obra e etc... Esses fatores devem ser monitorados pelas empresas e regiões, pois eles influenciam a competitividade de um país ou região denominando-se “variáveis de macroambiente”. A adaptação a esses fatores leva o nome de Competitividade Sistêmica.

Em se tratando de empresas de Táxi Aéreo, a Competitividade Sistêmica é um objetivo difícil para ser alcançado, vez que o setor perde em competitividade quando tem que lidar com elevadas taxas de juros, câmbio flutuante e às vezes sob alta especulação, preços no mercado internacional. Estes fatores influenciam nos insumos essenciais como, por exemplo, o combustível, sem contar as especificidades da legislação trabalhista que abrange o pessoal de vôo, no que tange ao descanso mínimo obrigatório de aproximadamente onze horas, julgado em desacordo com a realidade de certos tipos de operação como o transporte de malotes, por exemplo.





**Figura 3.2 – Fatores de Competitividade**

Fonte: Cooperar para Competir, [www.mbc.org.br](http://www.mbc.org.br) (2003)

### **3.6 ÓBICES À COMPETITIVIDADE NO TÁXI AÉREO**

As empresas de Táxi aéreo encontram alguns obstáculos conjunturais e que na realidade afetam o desenvolvimento do setor. O chamado “Custo Brasil”, ou seja o que mais agrava o custo da produção de um bem ou serviço, motivado pelo peso da carga tributária, previdenciária e trabalhista, tem um profundo impacto na manutenção dos serviços de Táxi Aéreo. Se analisarmos a planilha de custeio das empresas aéreas, percebemos que além dos encargos comuns a toda e qualquer atividade econômica, veremos que na aviação comercial mais dois fatores interferem diretamente nos seus resultados, quais sejam: o câmbio e o preço do combustível. Este último fator é diretamente influenciado pela carga tributária e pelas variações do preço do barril do petróleo no mercado externo.

Mas, os anos não contribuem para a ocorrência de mudanças significativas neste cenário adverso. As empresas, mesmo depois de dez anos, continuam com os mesmos problemas que foram amplamente discutidos no II Seminário Nacional sobre Empresas e Serviços de Táxi Aéreo realizado nos dias 14 e 15 de setembro de 1993 no Rio de Janeiro.

O que reforça a inferência do parágrafo anterior foram as palestras proferidas no XI Seminário Regional de Aviação Civil, realizado sobre o tema: “Realidades e Desafios do



Mercado” na cidade de Recife. Neste evento, representantes de empresas de Táxi Aéreo e da BR Aviation discutiram acerca dos óbices encontrados pelo setor e que retardam o seu desenvolvimento e a sua participação global no mercado da aviação comercial no Brasil.

Segundo palestras proferidas durante o seminário, o mercado de Táxi Aéreo vem sendo afetado pelos seguintes obstáculos:

- 1- Variação Cambial - como se trata de uma atividade econômica, onde a inversão de capital requer elevados investimentos, característica comum para empresas de transporte, grande parcela dos transportadores aéreos, ao invés de comprar suas aeronaves, prefere arrendá-las. O valor do *leasing*, tradução em língua inglesa, adotada no mercado internacional, tem forte participação no custos das empresas. Como os arrendadores baseiam-se em moeda estrangeira para remunerar seus serviços, a variação cambial no Táxi Aéreo chega a representar 65% do custo da operação;
- 2- Ausência de Incentivos - não há políticas específicas para desenvolver o mercado, o que na realidade compreenderia um esforço conjunto de várias áreas do governo;
- 3- Alto custo das Tarifas Aeroportuárias – refere-se principalmente as de pouso e decolagem.
- 4- Preço dos Combustíveis – neste, destaca-se o da gasolina de aviação, influenciada diretamente pela carga tributária, integrante do seu valor final. A Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico, CIDE é uma das responsáveis pelo agravamento do preço, dado que quando foi estabelecida através de Lei, incluiu a gasolina de aviação no mesmo grupo da gasolina automotiva;
- 5- A Legislação Trabalhista – com especial ressalva a Lei do Aeronauta, que estabelece um descanso mínimo para os tripulantes, fora dos parâmetros que envolvem a sua necessidade orgânica. O descanso mínimo de 10:12 horas nas interrupções programadas interfere na realidade do segmento de transporte de malotes, onerando ainda mais a operação;
- 6- A Certificação pelo Órgão Regulador – O DAC está certificando todas as empresas de Táxi Aéreo, através da emissão do Certificado de Homologação de Empresas de Transporte Aéreo, CHETA, atendendo uma



recomendação internacional, transformada em regulamentação interna. O mercado terá que se nivelar através de uma padronização de procedimentos que resultará na agregação de custos, tanto na implantação quanto durante a operacionalização da empresa;

- 7- Política Tributária – dentro do universo de tributos em que todas as pessoas físicas e jurídicas estão inseridas, a proposta de cobrança do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, IPVA sobre a propriedade das aeronaves é a que mais tem sido discutida. A principal razão que contesta a cobrança deste imposto está em sua concepção original. O IPVA substituiu a TRU, Taxa Rodoviária Única que tinha por objetivo, arrecadar recursos para promover a manutenção e melhoria das vias urbanas, intermunicipais e interestaduais. Mas, a transformação do tributo de Taxa para Imposto, na realidade ampliou tecnicamente a sua margem de utilização, que antes era limitada, de acordo com o preconiza o inciso II do Art 145 da Constituição Federal. Para o Estado, a mudança de Taxa para Imposto significou a ampliação do seu aproveitamento independente do setor da sociedade que será beneficiado, já para o contribuinte, notadamente os proprietários de aeronaves e embarcações, fora anteriormente do campo de incidência do tributo, a mudança significou uma possibilidade de agravamento de suas obrigações fiscais.

Diante destes oponentes macroambientais são reconhecidas as dificuldades que os operadores de Táxi Aéreo enfrentam para sobreviverem à Competitividade Empresarial, Estrutural e Sistêmica na busca da Competitividade Global.



## **4 FORMAS DE SOCIEDADES**

### **4.1 APRESENTAÇÃO**

Fabretti (2001) define o direito societário como o conjunto de princípios e normas jurídicas que regem a constituição, funcionamento, reestruturação ou extinção das sociedades e os direitos e obrigações decorrentes de suas atividades.

Segundo Iudícibus (2000) sociedade é o acordo consensual em que duas ou mais pessoas se obrigam a conjugar esforços ou recursos para a consecução de um fim comum.

Com a entrada em vigor da Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002, foi instituído o novo Código Civil que prevê apenas duas grandes categorias de sociedades: a simples e a empresária. O Artigo 982 desta lei define estas categorias de sociedades: “salvo as exceções expressas, considera-se empresária a sociedade que tem por objeto o exercício de atividade própria de empresário sujeito a registro(Artigo 967); e, simples, as demais”.

Gonçalves Neto (2002) complementa que a sociedade civil tinha seu regime jurídico traçado pelos Artigos 1.363 e seguintes do Código Civil de 1916. No sistema do novo Código Civil esta desaparece, surgindo em seu lugar a sociedade simples.

Conforme Fabretti (2001) a empresa individual é a forma mais simples de o empresário se estabelecer, sendo sem sociedade. Nesse caso, além de contar apenas com seu capital próprio, sua responsabilidade é ilimitada. O Artigo 2º da Lei n.º 9.841/99, Estatuto da Micro e Pequena Empresa, enquadra as empresas individuais como Micro Empresa - ME ou Empresa de Pequeno Porte - EPP somente se sua atividade for mercantil, isto é, se exercer o comércio ou a indústria. Com isso a empresa individual prestadora de serviços não terá direito ao tratamento diferenciado e simplificado previsto nessa Lei.

### **4.2 SOCIEDADE EM NOME COLETIVO OU SOLIDÁRIO OU COM FIRMA**

Esta forma de sociedade é regida pelo novo Código Civil em seus Artigos 1.039 a 1.044. O Código Comercial em seu Artigo 315 define este tipo de sociedade como “existe sociedade



em nome coletivo, ou com firma, quando duas ou mais pessoas, ainda que algumas não sejam comerciantes, se unem para comerciar em comum, debaixo de uma firma social”.

Granjeiro (2000) afirma que todos os sócios são ilimitada e solidariamente responsáveis pelas obrigações sociais, mas respondem por elas subsidiariamente. Neto (2002) ressalta que esse tipo de sociedade apresenta como principal característica o fato de ser constituído sob “razão social”, identificado pelo nome de seus sócios, às vezes acompanhado do grau de parentesco, como por exemplo: Farias & Cia; Souza & Filhos, etc.

#### **4.3 SOCIEDADE EM COMANDITA SIMPLES**

Este tipo de sociedade é regulado pela Lei n.º 10.406, de 10 de janeiro de 2002, novo Código Civil, em seu Subtítulo II, Capítulo III. Neste tipo de sociedade tomam parte duas categorias de sócios: os comanditados, pessoas físicas, responsáveis solidariamente e ilimitadamente pelas obrigações sociais; e os comanditários, obrigados somente pelo valor de sua quota.

Granjeiro (2000) acrescenta que uma das características desta sociedade é o fato de que nem todos os sócios podem ser gerentes. Com efeito, a gerência compete apenas aos sócios comanditados ou, dentre eles, aos que forem designados no contrato social. O sócio comanditário também não pode ser empregado nos negócios da sociedade, nem atuar como procurador desta. Entretanto, poderá participar nas deliberações e fiscalizar as atividades da sociedade.

#### **4.4 SOCIEDADE DE CAPITAL E INDÚSTRIA**

Segundo Granjeiro (2000) nessa sociedade, há dois tipos de sócio: o capitalista, que entra com o capital e responde pelas obrigações sociais de modo ilimitado, e o de indústria (com o sentido de “trabalho, atividade”), que entra na sociedade apenas com o seu trabalho, a sua técnica ou os seus conhecimentos, e não responde por nada. A razão social é composta apenas pelos nomes dos sócios capitalistas. O contrato social deve fixar a cota de lucros que caberá ao sócio de indústria, entendendo-se que, à sua falta, este perceberá igual proporção à que couber ao sócio de menor capital.



#### **4.5 SOCIEDADE EM CONTA DE PARTICIPAÇÃO**

O Capítulo II, do Subtítulo II, do novo Código Civil, regula este tipo de sociedade. O Artigo 991 define que “na sociedade de conta de participação, a atividade constitutiva do objeto social é exercida unicamente pelo sócio ostensivo, em seu nome individual e sob a sua própria e exclusiva responsabilidade, participando os demais dos resultados correspondentes”.

Granjeiro (2000) acrescenta que a Legislação Tributária, para efeitos de Imposto de Renda, equiparou a sociedade em conta de participação à pessoa jurídica, ao dispor que “na apuração dos resultados da sociedade em conta de participação, assim como na tributação dos lucros apurados e dos distribuídos, serão observados as normas aplicáveis às demais pessoas jurídicas” (parágrafo único, do Artigo 7º, do Decreto-Lei n.º 2.303/86).

#### **4.6 SOCIEDADE POR COTAS DE RESPONSABILIDADE LIMITADA (LTDA.)**

O novo Código Civil dedica o Capítulo IV para este tipo de sociedade. O Artigo 1052 diz “na sociedade limitada, a responsabilidade de cada sócio é restrito a valor de suas quotas, mas todos respondem solidariamente pela integralização do capital social”. Este é o tipo de sociedade mais adotado na prática em função de sua facilidade de registro e versatilidade.

Por força do Parágrafo Único, do Artigo 1.053 do novo Código Civil, o contrato social poderá prever a regência supletiva da sociedade limitada pelas normas da sociedade anônima. Com isso quando o contrato for omissivo aplica-se subsidiariamente à Lei das Sociedades por Ações (Lei n.º 6.404/76).

Conforme Iudícibus (1995) as principais características desta sociedade são:

- a) possui apenas uma categoria de sócios: a de responsabilidade limitada ao capital social. Em caso de falência, os sócios respondem solidariamente pela parte do capital não integralizada;
- b) é uma sociedade híbrida (mista) quanto à sua classificação:
  - de pessoas, pois é constituída por um simples contrato, em que o relacionamento pessoal entre os sócios é o traço marcante (afeição societária);



- de capital, pois é atribuída ao sócio responsabilidade limitada, além da disposição da Lei das Sociedades por Quotas que dispõe que, naquilo que não for regulado no contrato social e na própria lei, serão observados as disposições da Lei das Sociedades por Ações;
- c) o Capital é dividido em partes iguais que se denominam quotas ou cotas. Os proprietários (sócios) das quotas são chamados de quotistas ou cotistas;
- d) segundo o Artigo 1.060, do novo Código Civil, a administração da sociedade limitada é exercida por uma ou mais pessoas designadas no contrato social ou ato em separado. Os sócios podem através do contrato social transferir a administração da sociedade para administradores não sócios. Conforme o Artigo 1.012 o administrador responde pessoal e solidariamente com a sociedade;
- e) são designadas por Razão Social quando contiver o nome de um ou alguns sócios seguido da expressão “& Cia. Ltda.”, ou de todos os sócios, seguido da expressão “Ltda.”, abreviada ou não; por denominação nos moldes das sociedades por ações seguida, todavia, da expressão LTDA. ou Limitada.

#### **4.7 SOCIEDADE ANÔNIMA**

Segundo o Artigo 1089, do novo Código Civil, “a sociedade anônima rege-se por lei especial, aplicando-se-lhe, nos casos omissos, as disposições deste Código”. Com isso este tipo de sociedade é regulada pela lei n.º 6.404/76, Lei das Sociedades por Ações, com as alterações efetuadas pela Lei n.º 9.457/97. Este pode ser considerado o tipo mais complexo de sociedade, normalmente são empresas de grande porte, podendo ser de capital fechado ou de capital aberto, quando têm suas ações negociadas em Bolsas de Valores.

Segundo Fabretti (2001) as principais características das sociedades anônimas são:

- a) a S.A. é uma sociedade de capital;
- b) seu capital é dividido em ações, que são os títulos representativos da participação societária;
- c) o titular da ação é chamado de acionista;
- d) a responsabilidade do acionista vai até o preço da emissão das ações que subscrever ou adquirir (Artigo 1º);
- e) as ações são livremente negociáveis, razão pela qual nenhum acionista pode impedir a entrada de outro na companhia;



- f) falecendo o titular de uma ação, não poderá ser impedido o ingresso de seus sucessores no quadro da sociedade;
- g) o herdeiro ou legatário de uma ação, queira ou não, transforma-se em acionista;
- h) por se tratar de sociedade institucional, não será lícito aos sucessores do acionista morto pleitear a apuração de seus haveres;
- i) a S.A. é sempre mercantil, mesmo que o seu objeto seja civil (Artigo 2º, § 1º);
- j) a sociedade será designada por denominação, acompanhada das expressões companhia ou sociedade por ações, por extenso ou abreviadamente (CIA. Ou S.A.), sendo que a primeira expressão só pode ser colocada no início ou no meio do nome empresarial;
- k) seu órgão deliberativo máximo é a Assembléia Geral que tem poder para aprovar e reformar os estatutos sociais, eleger seus executivos (conselho de administração e diretoria), seus fiscais (conselho fiscal), aprovar, a cada ano, as contas da diretoria, etc.

#### **4.8 SOCIEDADES COOPERATIVAS – CONCEITO E FILOSOFIA**

Segundo Polonio (2001) os aspectos econômicos e jurídicos muito peculiares na cooperativa têm dificultado os doutrinadores a definir com precisão esse tipo de sociedade. Porém o seu objetivo, em última instância, é proporcionar vantagens econômicas a seus membros, à medida que:

- a) racionaliza os gastos comuns, tornando mais eficientes seus resultados;
- b) reforça o poder de barganha com o mercado, ao unir a capacidade econômica e financeira dos cooperados numa só entidade;
- c) elimina os intermediários, reduzindo custos de aquisição de produtos de consumo dos cooperados e/ou possibilitando a colocação de produtos e/ou serviços no mercado por preços mais competitivos; e
- d) permite controle de qualidade mais eficiente sobre os produtos adquiridos e/ou produzidos pela cooperativa do que aquele que seria exercido pelos cooperados individualmente.

O Artigo 4º da Lei n.º 5.764, de 16 de dezembro de 1971, define cooperativas como “sociedades de pessoas, com forma e natureza jurídica própria, de natureza civil, não sujeitas a falência, constituídas para prestar serviços aos associados”.



Crúzio (2000) complementa definindo cooperativa como sendo “uma união de trabalhadores ou profissionais diversos, que se associam por iniciativa própria, sendo livre o ingresso de pessoas, desde que os interesses individuais em produzir, comercializar ou prestar um serviço não sejam conflitante com os objetivos gerais da cooperativa”.

O Parágrafo Único do Artigo 982, do novo Código Civil, define “independente de seu objeto, considera-se empresária a sociedade por ações; e, simples, a cooperativa”. No Artigo 983 diz que “a sociedade empresária pode constituir-se segundo um dos tipos regulados nos Artigos 1039 a 1092; a sociedade simples pode constituir-se de conformidade com um desses tipos, e, não o fazendo, subordina-se às normas que lhe são próprias”. Com isso as sociedades cooperativistas são reguladas pela Lei n.º 5.764, de 16 de dezembro de 1971, a qual define a Política Nacional de Cooperativismo.

O Artigo 6º da Lei n.º 5.764/71 classifica as sociedades cooperativistas, quanto a forma legal de constituição, em:

- I. singulares, as constituídas pelo número mínimo de 20 (vinte) pessoas físicas, sendo excepcionalmente permitida a admissão de pessoas jurídicas por objeto as mesmas ou correlatas atividades econômicas das pessoas físicas ou, ainda, aquelas sem fins lucrativos;
- II. cooperativas centrais ou federações de cooperativas, as constituídas de, no mínimo, 3 (três) singulares, podendo, excepcionalmente, admitir associados individuais;
- III. confederações de cooperativas, as constituídas, pelo menos, de 3 (três) federações de cooperativas ou cooperativas centrais, da mesma ou de diferentes modalidades.

Segundo Martins (2003) as cooperativas são obrigadas a constituir:

- fundo de reserva, destinado a reparar prejuízos causados pelos cooperados ou por ações da própria cooperativa e atender ao desenvolvimento de sua atividades. Pode ser usado pagamento de indenizações trabalhistas ou decisões judiciais. É constituído de pelo menos 10% das sobras líquidas do exercício.
- Fundo de assistência técnica, educacional e social (Fates), destinado à prestação de assistência aos associados, seus familiares e, quando previsto nos



estatutos, aos empregados da cooperativa. É constituído de pelo menos 5% das sobras líquidas apuradas no exercício. Pode ser usado para ministrar cursos, do modo a manter o trabalho atualizado quanto a conhecimentos e novas tecnologias.

Os sete princípios básicos do cooperativismo, conforme a International Cooperative Alliance (ICA), órgão de representação mundial do cooperativismo, são:

- Princípio da Adesão Voluntária e Livre - “As cooperativas são organizações voluntária, abertas a todas as pessoas aptas a usar serviços e dispostas a aceitar responsabilidades de sócio, sem discriminação social, racial, política ou religiosa e de gênero”.
- Princípio do Controle Democrático pelos Sócios – “As cooperativas são organizações democráticas, controladas por seus sócios, que participam ativamente no estabelecimento de suas políticas e na tomada de decisões. Homens e Mulheres, eleitos como representantes, são responsáveis para com os sócios. Nas cooperativas singulares, os sócios têm igualdade na votação (um sócio = um voto); as cooperativas de outros graus são também organizadas de maneira democrática.”
- Princípio da Participação Econômica dos Sócios – “Os sócios contribuem de forma eqüitativa e controlam democraticamente o capital de suas cooperativas. Parte deste capital é propriedade comum das cooperativas. Usualmente, os sócios recebem juros limitados (se houver algum) sobre o capital, como condição da sociedade. Os sócios destinam as sobras aos seguintes propósitos: desenvolvimento das cooperativas, possibilitando formação de reservas, parte dessas podendo ser indivisíveis; retorno aos sócios na proporção de suas transações com as cooperativas e apoio a outras atividades que forem aprovadas pelos sócios.”
- Princípio da Autonomia e Independência – “As cooperativas são organizações autônomas de ajuda mútua, controladas por seus membros. Entretanto em acordo operacional, com outras entidades, inclusive governamentais, ou recebendo capital de origem externa, devem fazê-lo de forma a preservar seu controle democrático pelos sócios e a manter sua autonomia.”



- Princípio da Educação e Treinamento – “As cooperativas proporcionam educação e treinamento aos sócios, dirigentes eleitos, administradores e funcionários, de modo a contribuir efetivamente para seu desenvolvimento. Eles deverão informar o público em geral, particularmente aos jovens e os líderes formadores de opinião, sobre a natureza e os benefícios da cooperação.”
- Princípio da Cooperação entre as Cooperativas – “As atendem aos seus sócios mais efetivamente e fortalecem o movimento cooperativo trabalhando juntas, através de estruturas locais, nacionais, regionais e internacionais.”
- Princípio da Preocupação com a Comunidade – “As cooperativas trabalham pelo desenvolvimento sustentável de suas comunidades, através de políticas aprovadas por seus membros.”
- Princípio de Um Homem, Um Voto – “Na cooperativa, cada cooperado tem um voto, independentemente do número de quotas-partes, e direito a votar e ser votado.”
- Princípio do Retorno das Sobras – “As cooperativas não visam o lucro, o que seria remuneração de capital. Se houver sobras no fechamento do balanço anual, essas sobras se destinam aos fundos previstos no Estatuto da cooperativa, ficando o restante à disposição da Assembléia Geral, que decide livremente sobre sua destinação. Se os cooperados decidirem pela distribuição dessas sobras, serão distribuídas proporcionalmente à participação de cada cooperado.”

O novo Código Civil, Lei n.º 10.406, de 11 de janeiro de 2002. Trata do cooperativismo em seus Artigos 1.093 a 1.096. O Artigo 1.093, Cap. VII dispõe que “a sociedade cooperativa reger-se-á pelo disposto no presente Capítulo, ressalvado a legislação especial”.

As características que regem o cooperativismo estão dispostos no Artigo 1.094 do novo Código Civil, as quais são:

- I. variabilidade, ou dispensa de capital;
- II. concurso de sócios em números mínimos necessários a compor a administração da sociedade, sem limitação de número máximo;



- III. limitação do valor da soma de quotas de capital social que cada sócio poderá tomar;
- IV. intransferibilidade das quotas de capital a terceiros estranhos à sociedade, ainda que por herança;
- V. quorum, para a assembléia geral funcionar e deliberar, fundado no número de sócios presentes à reunião, e não no capital social representado;
- VI. direito de cada sócio a um só voto nas deliberações, tenha ou não capital a sociedade, e qualquer que seja o valor de sua participação;
- VII. distribuição dos resultados, proporcionalmente ao valor das operações efetuadas pelo sócio com a sociedade, podendo ser atribuído juro fixo ao capital realizado;
- VIII. indivisibilidade do fundo de reserva entre os sócios, ainda que em caso de dissolução da sociedade.

Segundo Polonio (2001) as formalidades legais para a constituição de uma sociedade cooperativa podem ser resumidas como segue:

- convocação: a convocação dos interessados para a Assembléia Geral de Constituição deve pressupor que as questões preliminares relativas a sua forma, objeto social, estatutos, etc. já tenham sido previamente discutidas;
- assembléia geral de constituição: os cooperados fundadores devem reunir-se em Assembléia Geral para deliberação acerca de sua constituição, aprovação dos Estatutos e eleição dos cooperados que irão compor o Conselho de Administração e Diretoria;
- estatuto social: define o objeto social, bem como as regras e diretrizes que deverão nortear as atividades das cooperativas e seu relacionamento com os cooperados;
- publicação: não há disposição legal expressa que determine a publicação dos atos societários das cooperativas. O § 1º do Artigo 38 da Lei n.º 5.764/71 dispõe que a convocação das Assembléias Gerais deve ser feita mediante editais afixados em locais apropriados das dependências comumente mais frequentes pelos associados, podendo ser publicada em jornal ou comunicada aos associados por intermédio de circulares. O importante é que todos os associados tenham acesso e conhecimento da convocação. Assim, se a cooperativa é formada por um número muito expressivo de associados, pode



ser mais conveniente que a convocação seja publicada em jornal, em vez de comunicação via circular. Quanto às atas das Assembléias Gerais, também não há necessidade de sua publicação. Basta que fiquem à disposição dos associados, para consulta, na sede da cooperativa;

- livros: a sociedade deverá manter os seguintes livros: (i) de Matrícula; (ii) de Atas de Assembléias Gerais; (iii) de Atas dos Órgãos de Administração; (iv) de Atas do Conselho Fiscal; (v) de Presença dos Associados nas Assembléias Gerais; e (vi) outros livros exigidos pela legislação comercial e fiscal.

Para Crúzio (2000) as vantagens organizacionais das cooperativas referentes a relações de trabalho são:

- eliminam a relação empregado-empregador, uma vez que o associado é o próprio dono da associação;
- substituem a figura do intermediário, pois fazem a ligação entre o tomador do serviço e o associado;
- eliminam a figura do atravessador, uma vez que o associado produz e, ele mesmo, vende sua produção diretamente ao mercado consumidor;
- permitem que os próprios associados exerçam a direção e a fiscalização da cooperativa;
- representam coletivamente os interesses e/ou as necessidades de todos os associados, considerando-se os objetivos de produção, comercialização ou prestação de serviços para fornecedores, consumidores, governos, comunidades locais, etc.;
- negociam melhores preços, prazos e formas de pagamento junto a fornecedores, mediante compras em grande quantidade, e reduzem os custos unitários da produção ou aqueles decorrentes da prestação de serviços para terceiros;
- formam uma central ou federação de cooperativas, a partir da união de pequenas cooperativas singulares de mesma produção ou do mesmo segmento de trabalho, o que facilita a expansão das operações e atividades para vários municípios, cidades ou estados;



- garantem direitos iguais a todos os sócios, independente das condições econômicas, políticas e sociais de cada um, dentro ou fora da associação;
- possibilitam o desenvolvimento intelectual dos associados e de seus familiares, por meio da instalação de um comitê educativo.

Segundo Oliveira (2001) as principais tendências do cooperativismo são o incremento do nível de cooperação, a ampliação e o fortalecimento da concorrência, o enxugamento das estruturas, a questão do tamanho ideal, as fusões de cooperativas, o redirecionamento da estrutura de poder, a consolidação da qualidade total, a aceleração da evolução tecnológica, a redução do ciclo de vida dos produtos e negócios, bem como dos desperdícios, a globalização das atividades das cooperativas.

Conforme a Suma Econômica as obrigações fiscais de uma cooperativa são:

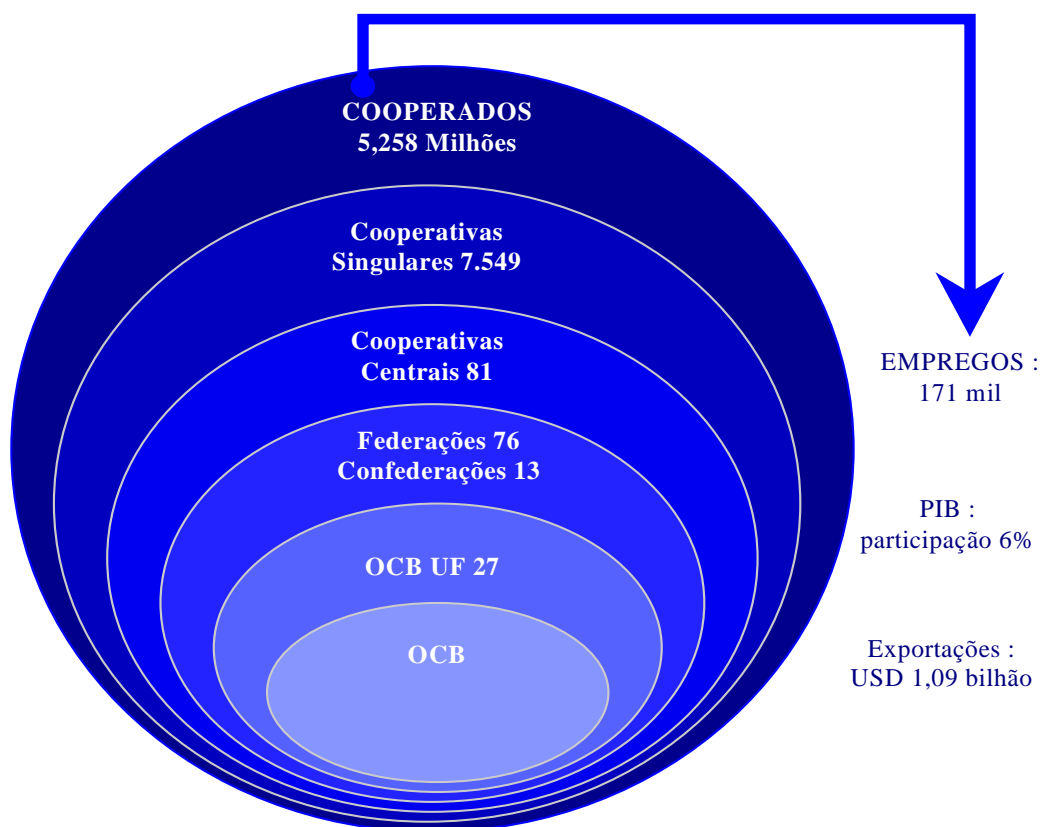
**Tabela 4.1<sup>1</sup> - Obrigações Fiscais de uma Sociedade Cooperativa**

TRIBUTOS	VALOR DO TRIBUTO	COMENTÁRIOS
IRRF	1,5% de IRRF sobre o valor total do faturamento	A Lei n.º 8.981/95 estabelece que os contratantes de cooperativas deverão antecipar à Receita Federal 1,5% do valor repassado aos cooperantes, constante na Nota Fiscal. Este valor poderá ser reduzido no pagamento do IRRF a ser recolhido no repasse dos sócios.
COFINS	3% do valor total do faturamento	A medida provisória n.º 1.858 institui tal cobrança para as cooperativas. No caso dos Cooperativas Agropecuárias, a base de cálculo foi diferenciada. Com a edição da Medida Provisória n.º 135, de 30 de outubro de 2003, será instituída a não-cumulatividade da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS e a alíquota será elevada para 7,6%.
PIS	1,65% do valor total do faturamento	A medida provisória n.º 1.858 institui tal cobrança para as cooperativas. No caso dos Cooperativas Agropecuárias, a base de cálculo foi diferenciada. A Instrução Normativa 145/99 de 9/12/1999 regulamentou, definitivamente, o assunto. Lei n.º 10.637/2002 institui a não-cumulatividade do Programa de Integração Social PIS
CSLL	Não tem incidência.	A isenção só se aplica aos Atos Cooperativos.
INSS	15% sobre o valor total da Nota Fiscal emitida pelas Cooperativas de Trabalho.	A partir de 01/03/00 entrou em vigor a Lei n.º 9.876/99 que, em seu Artigo 22, inciso IV, transfere a obrigação previdenciária das cooperativas para os seus contratantes (Pessoas Jurídicas).
ISS	Alíquota conforme definido pelo Município ou o Distrito Federal.	A cobrança do ISS tem gerado diversas polêmicas, surgindo diferentes interpretações sobre qual deveria ser a verdadeira base de cálculo para este imposto.

<sup>1</sup> Suma Econômica, 2002, p.88. Com adaptações.



Conforme dados da Organização das Cooperativas Brasileiras OCB, demonstrados no gráfico abaixo, atualmente já existem 5,3 milhões de cooperados no Brasil. Estas cooperativas geram mais de 171 mil empregos, gerando USD 1,09 bilhão de exportação. O faturamento das cooperativas brasileiras foi de aproximadamente 6% no PIB em 2002.



**Figura 4.1 – Cooperativas no Brasil**

**Fonte: Núcleo do Banco de Dados da OCB – Posição dez/2002**

As cooperativas brasileiras estão divididas em 13 ramos: agropecuária, consumo, crédito, educacional, especial, infra-estrutura, habitacional, mineral, produção, saúde, trabalho, turismo e lazer e transporte de cargas e passageiros. Conforme quadro abaixo:



**Tabela 4.2 - Os Ramos de Cooperativas**

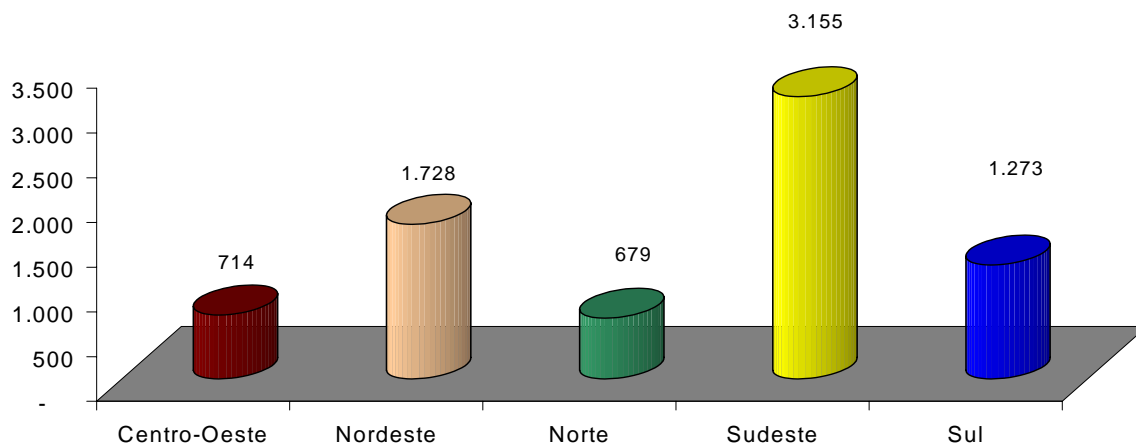
Ramo	Cooperativas	Cooperados	Empregados
AGROPECUÁRIO	1.624	865.494	105.597
CONSUMO	170	1.702.387	7.873
CRÉDITO	1.066	1.127.955	21.157
EDUCACIONAL	301	73.223	2.933
ESPECIAL	7	2.035	6
HABITACIONAL	313	73.254	1.445
INFRAESTRUTURA	184	567.394	5.410
MINERAL	40	51.231	41
PRODUÇÃO	147	11.094	326
SAÚDE	880	384.215	19.152
TRABALHO	2.109	356.089	5.514
TURISMO E LAZER	10	263	0
TRANSPORTE	698	44.010	1.941
<b>Total</b>	<b>7.549</b>	<b>5.258.644</b>	<b>171.395</b>

Posição em dezembro/2002

Fonte: Núcleo do Banco de Dados OCB.

Estes ramos de cooperativas estão distribuídos em todos os estados da federação. No gráfico abaixo pode ser visualizado o número de cooperativas em cada região brasileira.



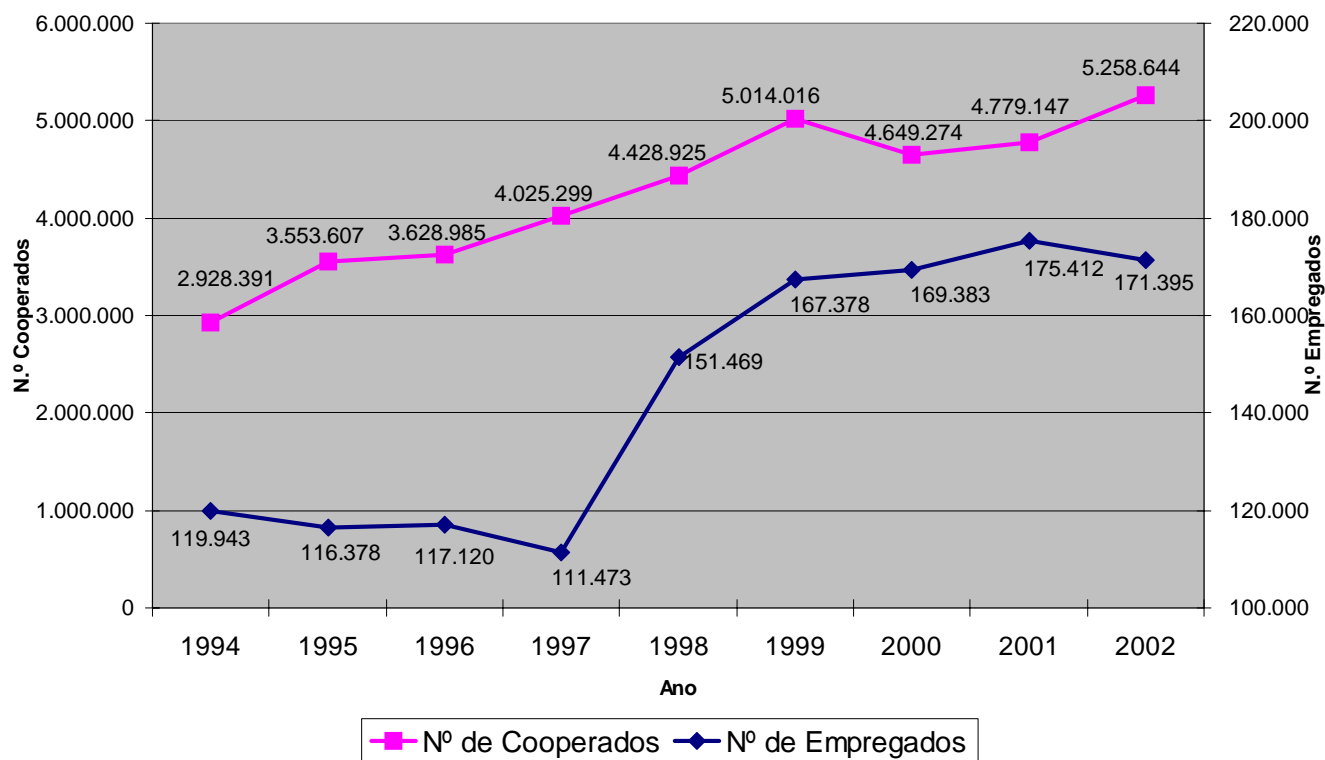


**Figura 4.2 – Cooperativas Por Região**

**Fonte: Núcleo do Banco de Dados OCB – Posição dez/2002**

O gráfico abaixo demonstra a evolução do número de cooperados e de empregados no período de 1994 a 2002.



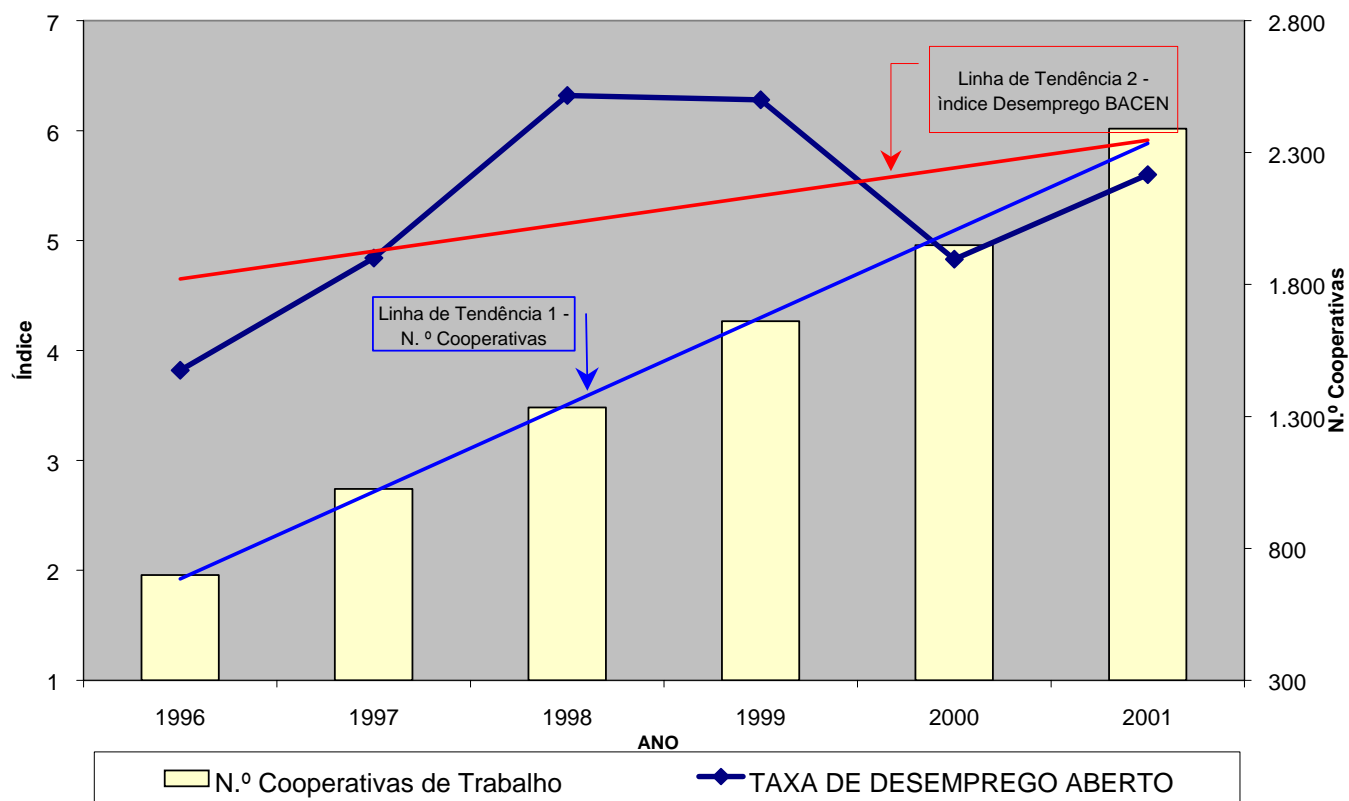


**Figura 4.3 – Evolução do |Número de Cooperados e Empregados**

Fonte: Núcleo do Banco de Dados OCB – Posição dez/2002

No gráfico abaixo pode ser verificado que a linha de tendência de crescimento do número de cooperativas de trabalho possui uma inclinação superior a da linha de tendência de crescimento do desemprego. Isso demonstra que a capacidade de geração de empregos nas cooperativas contribui significativamente na redução dos níveis de desemprego do País





Fonte : Banco Central do Brasil e Núcleo Banco de Dados / OCB - elaboração : GETEC / OCB

**Figura 4.4 – Índice de Desemprego e Número de Cooperativas de Trabalho**



## **5 REORGANIZAÇÃO ENTRE EMPRESAS**

### **5.1 APRESENTAÇÃO**

De acordo com Neves (1996) as sociedades podem se reorganizar mediante processos de incorporações, fusões ou cisões, ou de outras maneiras. Estes processos podem ser simples ou complexos e podem envolver valores e operações de pequena, média ou grande monta, e para tal fim devem ser considerados:

- os aspectos operacionais e financeiros da sociedade resultante, inclusive a necessidade de injeção de novos recursos por parte dos proprietários;
- os reflexos tributários das operações do ponto de vista da sociedade e dos seus proprietários;
- outros interesses por parte da sociedade e de seus proprietários

A reorganização entre empresas faz parte de uma busca constante voltada para a otimização de custos através da economia de escala. A revisão dos custos é sempre necessária dentro de um mercado altamente competitivo, daí a razão para investigar modelos organizacionais que permitam resultados mais favoráveis.

Assim enfocamos a Fusão entre empresas, a Incorporação, a Cisão e um movimento recente, próprio de meados da década de 90 que são as redes de cooperação e os agrupamentos ou *clusters* regionais.

### **5.2 FUSÃO**

Em seu Artigo 228 a Lei n.º 6.404/76 defini fusão como “a operação pela qual se unem duas ou mais sociedades para formar sociedade nova, que lhes sucederá em todos os direitos e obrigações”. Neste tipo de operação as companhias que se fundem são extintas para formar a nova sociedade, que será sucessora de todos os direitos e obrigações das companhias fusionadas.

Para que seja aprovado o processo de fusão todos os acionistas ou sócios deverão, tomando parte na reunião ou assembléia de suas respectivas sociedades, votar o projeto de criação da



nova sociedade e o plano de distribuição das ações pelos acionistas de cada uma. Deverá ser aprovado também a nomeação dos peritos que procederão à avaliação do patrimônio de cada uma das sociedades que se vão fundir.

Esta forma de organização difere-se da cisão, pois necessariamente será criada uma nova sociedade. Características:

- quorum: capital aberto => maioria absoluta  
capital fechado => metade
- haverá extinção das fusinadas para criação de uma nova sociedade;
- é uma reorganização patrimonial;
- preferencialmente no mesmo ramo;
- pode ser entre tipos iguais ou distintos.

Segundo Santos (2002) os registros contábeis da fusão são similares aos da incorporação, constando basicamente do zeramento dos ativos e passivos das sociedades que se extinguem em contrapartida de uma conta transitória, denominada “conta corrente de fusão”, que, por sua vez é zerada contra as contas de patrimônio líquido.

O diagrama abaixo demonstra o processo de fusão onde das empresas X, Y e Z surge a nova empresa W.

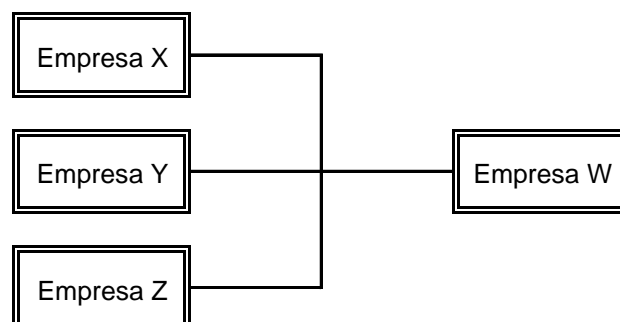


Diagrama 1: Fusão

**Figura 5.1 - Fusão**



### 5.3 INCORPORAÇÃO

Conforme o Artigo 227 da Lei n.º 6.404/76 incorporação “é a operação pela qual uma ou mais sociedades são absorvidas por outra, que lhe sucede em todos os direitos e obrigações”. Esta forma de organização somente uma das empresa será extinta. Deverá ser realizada uma assembléia geral extraordinária pela sociedade incorporadora para que sejam votadas e aprovadas as bases da incorporação, bem como o projeto de reforma dos estatutos.

A incorporação de sociedades é uma forma de reorganização bastante complexa, pois determina a absorção e a extinção das sociedades incorporadoras, bem como a alteração dos estatutos da companhia incorporadora e o aumento do seu capital social.

Características:

- quorum: capital aberto => maioria absoluta  
capital fechado => metade
- haverá extinção das incorporadas;
- pode ser com exclusão dos sócios. Na absorção, compra ativo-passivo, exclui os sócios;
- é uma reorganização patrimonial;
- é uma forma de incentivo fiscal. Há isenção de tributos (IR) para proteção do aspecto social;
- pode ser operado entre sociedades de tipos iguais ou diferentes;
- se envolver CIA aberta, a sociedade que a suceder será também aberta. O descumprimento dará ao acionista direito de retirar-se da companhia mediante reembolso do valor das ações.

Segundo Santos (2002) os registros contábeis da incorporação são bastante simples, constando basicamente do zeramento dos ativos e passivos da incorporadora em contrapartida de uma conta de incorporação, que, por sua vez é zerada contra as contas de patrimônio líquido, desde que, é claro, a incorporação ocorra pelos valores contábeis dos ativos líquidos das empresas.

Conforme diagrama abaixo, no processo de incorporação, as empresas X e Y deixam de existir, sendo incorporadas pela empresa Z, que sucede em seus direitos e obrigações.



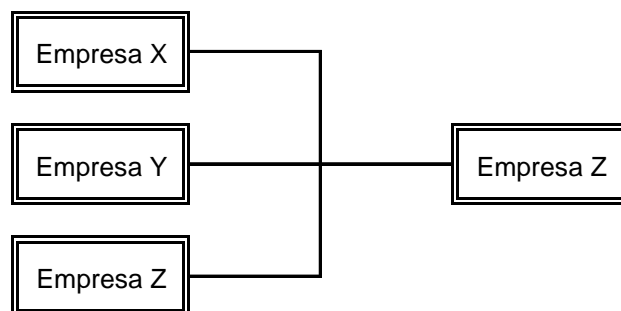


Diagrama 2: Incorporação

### Figura 5.2 - Incorporação

## 5.4 CISÃO

“É a operação pela qual a companhia transfere parcelas de seu patrimônio para uma ou mais sociedades, constituídas para esse fim, ou já existentes, extinguindo-se a companhia cindida, se houver versão de todo seu patrimônio, e dividindo-se o seu capital, se parcial a versão” conforme Artigo 229, Lei n.º 6.404/76. Características:

- quorum: capital aberto => maioria absoluta  
capital fechado => metade
- haverá extinção se a transferência for total;
- pode ser parcial (parcelas de uma sociedade que criam filial, subsidiária);
- não é o oposto da fusão, pois na fusão necessariamente será criada uma nova sociedade. Já na cisão será criada ou será transferido o patrimônio para já existente;

Segundo Santos (2002) os registros contábeis da cisão são similares aos da incorporação e fusão, constando basicamente do zeramento dos ativos e passivos que serão revertidos da sociedade cindida, em contrapartida de uma conta transitória, denominada “conta corrente de cisão”, que, por sua vez é zerada contra as contas de patrimônio líquido.

Conforme demonstrado nos diagramas abaixo a cisão pode ser parcial ou total. Na cisão parcial a empresa Z parcela seu patrimônio em novas empresas X e Y mantendo-se parte da



empresa Z. Na cisão total a empresa W é extinta e seu patrimônio irá compor novas empresa X, Y e Z.

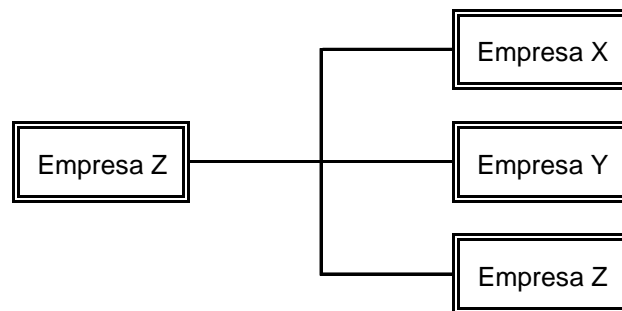


Diagrama 3: Cisão Parcial

**Figura 5.3 – Cisão Parcial**

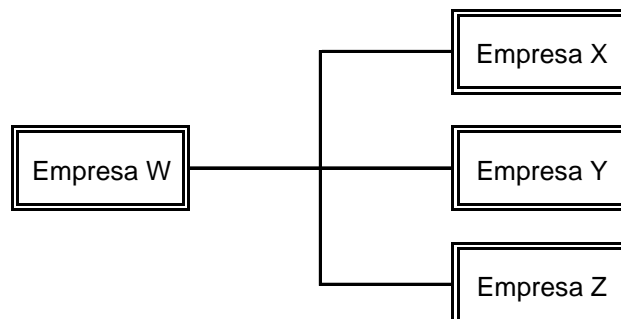


Diagrama 4: Cisão Total

**Figura 5.4 – Cisão Total**

## **5.5 REDES DE COOPERAÇÃO E AS ALIANÇAS ESTRATÉGICAS**

### **5.5.1 Redes de Cooperação Produtiva**

Conceitualmente, o sistema de cooperação entre empresas é composto de pequenas empresas independentes organizadas, tendo um local ou região como base, pertencendo a um mesmo setor industrial, incluindo todas as fases, desde a produção até a distribuição. Tratam-se de empresas individuais que se especializam em uma fase em particular do processo produtivo e



juntas, se fazem valer das instituições locais, através de relacionamentos de competição e cooperação.

Dentro deste espírito, a cooperação interempresarial pode facilitar a conquista de grandes nichos de mercado que, certamente, uma entidade atuando de forma isolada não seria capaz de obter. Neste processo de conquista mercadológica as necessidades se resumiriam a:

- combinar competência e utilizar *Know How* de outras empresas;
- compartilhar o desenvolvimento de pesquisas tecnológicas;
- partilhar riscos e custos de explorar novas oportunidades;
- oferecer uma linha de produtos de qualidade superior ;
- exercer uma pressão maior no mercado, aumentando a força competitiva em benefício do cliente;
- compartilhar recursos, especialmente os que estão sendo subutilizados;
- fortalecer o poder de compra;
- obter mais força para atuar nos mercados internacionais.

As redes de cooperação têm um conceito muito abrangente e complexo. Sob uma ótica preliminar as redes referem-se a um conjunto, formado por células interconectadas por relações bem definidas. Segundo Porter (1998), rede é um método organizacional de atividades econômicas que depende de uma coordenação e/ou cooperação “inter-firmas”.

Desta forma as redes são constituídas de várias empresas que atuam em cooperação para produzir um bem ou serviço. Se por analogia aplicarmos este modelo para os serviços de transporte aéreo na modalidade de Táxi Aéreo deve-se primeiro identificar o produto que está sendo oferecido e quais as necessidades para produzi-lo.

Na formação de redes interempresariais podem-se identificar três variáveis determinantes, quais sejam: a diferenciação, a interdependência interfirmas e a flexibilidade. Criar uma diferenciação em um produto para uma empresa isolada pode custar muito mais do que para um conjunto de empresas. A interdependência é uma característica fundamental para o reconhecimento de uma rede, sem ela perde-se o conceito do sistema.



Assim, as redes possuem uma tipologia específica, baseada nos critérios de:

- mecanismos de coordenação utilizados;
- grau de centralização da rede;
- grau de formalização da rede.

Com base nesses critérios, verificam-se três tipos básicos de redes : as sociais, as burocráticas e as proprietárias.

As redes sociais ou *sociais network* têm por característica básica a informalidade nas relações interempresariais, isto é, desprezam qualquer tipo de acordo ou contrato formal. Já as redes burocráticas, são identificadas pela formalização de acordos através de contratos formais. As redes proprietárias são formadas, com vista a partilhar o direito de propriedade, e são mais comumente conhecidas como *joint ventures* notadamente , no que tange a regulação de atividades de pesquisa e desenvolvimento.

As redes de cooperação também podem ser verticais, nos casos em que a relação ocorre entre uma empresa e os componentes dos diferentes elos de uma cadeia produtiva, tornando-se parceira dos seus produtores, fornecedores, distribuidores e prestadores de serviço. Mas também podem ser horizontais onde as relações de cooperação atuam entre empresas que produzem e oferecem produtos similares, pertencentes a um mesmo setor ou ramo de atuação, ou seja, entre uma empresa e seus próprios concorrentes.

Associado ao conceito de redes, tem-se ainda o fenômeno dos conglomerados (*clusters*) regionais, que se refere a uma concentração setorial e geográfica de empresas. A mais importante característica deste modelo é o ganho da eficiência coletiva tida como vantagem competitiva em relação as economias externas locais e da ação conjunta.

Toda essa eficiência coletiva provém de processos internos das relações interfirmas, obtida por intermédio de ações facilitadoras, quais sejam:

- segregação do trabalho e da especialização de produtores;
- estabelecimento da especialidade de cada produtor;
- surgimento de fornecedores de matéria-prima e de máquinas;



- surgimento de agentes que vendam para mercados distantes;
- surgimento de empresas especialistas em serviços tecnológicos, financeiros e contábeis;
- surgimento de uma classe de trabalhadores assalariados com qualificações e habilidades específicas;
- surgimento de associações para realização de lobby e de tarefas específicas para o conjunto de seus membros.

Todas essas ações fortalecem o conceito de eficiência coletiva, entretanto em determinados clusters, algumas empresas crescem e outras decaem. A ação coletiva entre essas empresas possibilita a resolução de questões específicas, tais como infra-estrutura e o treinamento, sem no entanto excluir a competitividade, o que tende a acirrar a concorrência entre as empresas.

A quebra de paradigmas na oferta de produtos ou de tecnologia aplicada por determinados conglomerados pode fragilizar um estado ou região devido, naturalmente, a concentração setorial e geográfica que requer o modelo. Contudo, observa-se que os clusters são mais resistentes às influências macroambientais, comparada à auto-sustentação de um empresa isolada. Tal fato se deve a capacidade de auto-reestruturação, intrínseca ao próprio modelo organizacional de rede.

### **5.5.2 Alianças Estratégicas**

As alianças se constituem a partir da relação entre empresas que tenham o mesmo objetivo comercial. Neste universo deve-se considerar os seguintes casos:

- 1- Alianças multiorganizacionais de serviços ou consórcios – nesta condição empresas que tenham necessidades semelhantes se unem para formar uma nova entidade que venha a preencher a necessidade de todas elas.
- 2- Alianças oportunistas ou *joint ventures* – são, na realidade, parcerias, onde se observa um troca de interesses, tais como transferência de tecnologia, capacidade comercial em mercados ainda não explorados.
- 3- Alianças de parcerias que envolvem fornecedores, consumidores e funcionários – Nessa aliança há um envolvimento generalizado no processo de negócio.



Oferecer exclusividade a um fornecedor, possibilitar descontos ao consumidor e oferecer ganhos de produtividade a um funcionário, caracteriza bem o que se pode chamar de uma aliança de parceria.

Mas o que se pretende ao formar uma aliança é ampliar a capacidade de competitividade, através da penetração em novos mercados, da competição tecnológica e da possibilidade de ofertar e lançar um novo produto. Segundo Shumpeter<sup>2</sup> citado por Amato Neto (2000), a primeira empresa que introduz um novo produto no mercado desfruta de uma posição dominante. Com as alianças também é possível conseguir economia de escala, mediante o aproveitamento de instalações e serviços comuns, dentre eles o compartilhamento de pessoal especializado.

---

<sup>2</sup> AMATO NETO, João. Redes de Cooperação Produtiva e Clusters Regionais. São Paulo: Atlas, 2000.



## **6 COOPERATIVISMO E O TÁXI AÉREO**

### **6.1 APRESENTAÇÃO**

Este capítulo reunirá os conhecimentos transmitidos sobre a filosofia cooperativista e as suas particularidades legais econômicas e operacionais, buscando identificar de que maneira as técnicas poderiam ser empregadas na modalidade de Táxi Aéreo.

Para tanto, será comentado desde o aspecto jurídico até que seja possível definir um perfil, capaz de contribuir para a criação de um modelo cooperativista para os operadores de Táxi Aéreo.

Serão observados os efeitos comparativos e uma análise de adequabilidade ao mercado, com base em suas características e nas vantagens relacionadas aos aspectos conjunturais.

### **6.2 AVALIAÇÃO DA APLICAÇÃO DE CONCEITOS**

Após exaustiva investigação das formas de organização e reorganização interempresariais, coube comparar os conceitos obtidos com a conjuntura do setor de Táxi Aéreo no Brasil, levando-se em conta a teoria da competitividade global.

Para avaliação da aplicação dos conceitos, dividiu-se a tipologia societária entre as vertentes de organização que mais interessam ao objetivo deste trabalho, quais sejam: as sociedades anônimas e as sociedades cooperativas. Este efeito comparativo enfatizará as vantagens sob o aspecto administrativo entre a implementação dos modelos em foco. Muito embora a maioria das empresas de Táxi Aéreo tenha se constituído, sob o regime de responsabilidade limitada, é permissível adotar no painel comparativo as características das empresas de sociedades anônimas, já que ambas se tratam de sociedades empresárias e pelo novo Código Civil, passaram a ter uma característica muito semelhante entre si.

Assim, conforme Polonio (2001) as principais divergências entre as sociedades cooperativas e as sociedades anônimas podem assim ser resumidas:



- Quanto a expectativa de remuneração do capital aplicado – Na sociedade anônima os acionistas desejam retorno pelo capital investido, nas cooperativas este valor tem pouca importância, pois os cooperados assumem duplo papel: o de associado e o de cliente, sendo o último o mais importante.
- Quanto a participação nas operações da sociedade – Nas cooperativas os associados participam das operações, já nas sociedades anônimas os acionistas participam, em geral, somente das assembleias.
- Quanto à responsabilidade dos cooperados – Será limitada ou ilimitada, nas cooperativas, conforme dispuser o estatuto da sociedade. Nas sociedades anônimas será limitada ao capital integralizado.
- Quanto a distribuição de resultados – Os lucros são distribuídos, nas sociedades anônimas, proporcional a participação de cada acionista no capital social. Nas cooperativas será distribuído as sobras com base na fruição de cada cooperado nos serviços prestados pela sociedade.
- Quanto ao direito de voto – Nas sociedades anônimas o voto está relacionado ao tipo e a quantidade de ações que o acionista possui. Na cooperativa cada cooperado tem direito a um voto.

As cooperativas de trabalho possuem diversas vantagens em relação as demais empresas. Por possuir um tratamento diferenciado as cooperativas apresentam uma variação significativa nos custos em relação a empresas tradicionais. Conforme demonstrado por Saratt e Moraes (1997), no quadro abaixo, as empresas tradicionais recolhem em média 30,36% a mais de tributos quando comparados a uma cooperativa.



**Tabela 6.1<sup>3</sup> - Análise Comparativa de Encargos (Com Adaptações)**

Custo mensal direto – Encargos Legais (%)			
<b>Tipos</b>	<b>Empresa</b>	<b>Cooperativa</b>	<b>Diferença</b>
PIS/COFINS	4,65	Nada	4,65
INSS	20,00	15,00	5,00
Salário educação	2,50	Nada	2,50
INCRA	0,20	Nada	0,20
SESI/SESC	1,50	Nada	1,50
SENAI	1,00	Nada	1,00
Seguro acidente	2,00	Nada	2,00
FGTS	8,50	Nada	8,50
SEBRAE	0,60	Nada	0,60
TOTAL	40,95	15,00	25,95
Custo mensal provisionado – Encargos Provisionados (%)			
<b>Tipos</b>	<b>Empresa</b>	<b>Cooperativa</b>	<b>Diferença</b>
Férias	8,33	Nada	8,33
1/3 constitucional	2,75	Nada	2,75
13º salário	8,33	Nada	8,33
Total	19,41	Zero	19,41
Custo específico de Cooperativas (%)			
Taxa de administração	Nada	15,00	15,00
Total Geral	60,36	30,00	30,36

Além das vantagens em relação aos tributos as cooperativas ainda possuem diversas vantagens em relação às empresas mercantis que a tornam competitiva na disputa pelo mercado. Na tabela abaixo demonstra-se as principais diferenças existentes na sociedade cooperativa em relação a empresa mercantil.

<sup>3</sup> Saratt e Moraes, 1997, p.71. Com adaptações.



**Tabela 6.2 - Relação Entre Empresa Mercantil e Cooperativa**

CONCEITOS	EMPRESA MERCANTIL	COOPERATIVA
Definição Legal	Sociedade de capital com fins lucrativos	Sociedade de pessoas com fins econômicos
Objetivos	Obter lucro	Prestação de serviços, não visa o lucro
Amparo Legal	Código Civil, Lei 6.404/76	Constituição Federal, Código Civil, Lei 5.764/71
Número mínimo de pessoas	Indeterminado	20 (vinte) pessoas
Formação de capital	Ações ou quotas	Quotas-partes
Núcleo de decisão	Número de ações ou proporcional ao número de quotas	Cada associado um voto
Fator gerador de receitas	Atividade com maior rentabilidade	Atividade específica
Destino do resultado	A administração da empresa define a destinação do resultado. O montante é distribuído de acordo com o número de ações ou quotas.	Após a destinação da parte obrigatória para constituição dos fundos de reserva e educacional haverá o rateio das sobras obtidas no exercício de acordo com a quantidade de operações que cada associado teve na cooperativa
Responsabilidade	Proporcional ao número de ações, quotas ou capital integralizado	Proporcional ao capital subscrito
Remuneração dos dirigentes	Pró-labore	Podem receber Pró-labore quando definido em assembléia
Área de ação	Limitada ao ramo de atividade ou foro	Limitada ao ramo de atividade e admissão de cooperante



Possibilidade de controle	Um sócio, ou grupo de sócios, poderá possuir ações ou quotas o bastante para controlar	Na cooperativa cada associado possui um voto, com isso o controle será definido pela decisão da maioria
Encerramento das atividades	Pode ser extinta, cancelada ou dissolvida por decisão dos sócios. Pode ser decretada a falência por decisão judicial	A dissolução é definida em assembléia. Não sujeita à falência.
Negociação do capital	As ações podem ser negociadas e as quotas partes transferidas a terceiros	As quotas-partes são inalienáveis a terceiros estranhos à cooperativa

Por outro lado, a reorganização interempresas voltada para o setor de Táxi Aéreo pode trazer mais riscos, dado que:

- a incorporação não necessariamente revelaria uma consolidação de benefícios, mas também de malefícios, notadamente no tocante aos compromissos financeiros historicamente assumidos pela incorporada;
- a fusão de empresas passa a ser ineficaz, quando uma das empresas tem um passivo intenso de elevadas dívidas;
- na cisão parcial, uma empresa de Táxi Aéreo que cedesse parte do seu patrimônio para a criação de outra, estaria arriscada a multiplicar o problema, visto que a demanda escassa é altamente disputada em função da capacidade operacional e econômica para atendê-la de forma satisfatória e equilibrada;
- em relação aos modelos reorganizacionais que caracterizam a formação de redes, *clusters* ou alianças é possível constatar que o setor de Táxi Aéreo, de forma inconsciente vem praticando uma dessas formações com algum resultado. Mas possivelmente não se trate de uma iniciativa da oferta de serviços e sim do perfil da demanda. É o caso do transporte compartilhado de malotes. Este serviço quando prestado por empresas de Táxi Aéreo, às vezes são estendidos a outras, através de operações de subfretamento. Esta experiência tem predominado e aplica-se ao conceito de alianças



oportunistas ou *joint ventures*. Contudo, não se pode esquecer que a formação de redes enseja a interdependência, conforme visto anteriormente. Se aplicado ao Táxi Aéreo deve-se considerar o risco de um dos elos não corresponder às expectativas necessárias para que o setor tenha uma alavancagem competitiva. Como se direciona a hipótese para a ampliação da margem de competitividade, este modelo, muito embora fosse o mais próximo de uma reorganização ideal para o segmento de Táxi Aéreo, não teria tanto sucesso na conquista da competitividade global. Comentou-se no terceiro capítulo que para alcançar competitividade global, a empresa deveria atingir a competitividade empresarial, a competitividade estrutural e a competitividade sistêmica. Estes conceitos abrangem um comportamento específico que o operador de Táxi Aéreo ainda não domina pela característica cultural que adota quando administram o seu próprio negócio.

## **6.3 ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE IMPLEMENTAÇÃO**

### **6.3.1 Aspecto Jurídico**

Uma vez superadas as fases de investigação e avaliação dos conceitos, volta-se, dentro do escopo deste capítulo, para a análise das condições de implementação do modelo cooperativista para operadores de Táxi Aéreo, abordando-se inicialmente a viabilidade jurídica de sua adoção.

O inciso XVIII Artigo 5º da Constituição Federal assim, expressa:

*“Art 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:*

.....  
*XVIII – a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;” (C.F, 1988)*



O Código Civil define as formas de associação através da tipologia societária e a legislação específica prevê com base na Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986 que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica o seguinte:

*“Art 180. A exploração de serviços aéreos públicos 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.*

*Art 181 A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:*

.....  
*§ 1º 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.*  
*(grifo nosso)*

.....  
*Art 182. A autorização poderá ser outorgada :*  
*I – às sociedades anônimas nas condições previstas no Artigo anterior;*  
*II – às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.*  
*.....”(CBA,*  
*1986)*

As normas complementares ao Código Brasileiro de Aeronáutica, inicialmente a partir da década de 90, mediante a criação da Portaria 622/GM5 de 29 de agosto de 1990, possibilitaram ao segmento de Táxi Aéreo, formas de reorganização conforme expressou a Artigo 20 daquela regulamentação.

*“Art 20 – As empresas de táxi aéreo, visando a melhoria dos serviços, o maior rendimento econômico, o melhor desempenho técnico, a redução de custos e o bem público, poderão mediante autorização prévia do DAC, fundir-se, consorciar-se ou associar-se.*



*Parágrafo Único – Será aplicado o disposto neste Artigo inclusive para a aquisição, manutenção e operação de aeronaves ou serviços comuns, bem como para formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e pessoal técnico.”*

A regulamentação em vigor, Portaria 190/GC5 de 20 de março de 2001, não mais contém o texto anterior porque se chegou ao consenso de que o ato de associar-se é um preceito constitucional e portanto, não teria a necessidade de estar ratificado em uma norma, já que o seu escopo principal era o de abordar peculiaridades da atividade econômica que se pretendia regular.

Assim, é reconhecido o mérito acerca da viabilidade jurídica para se conceber uma sociedade cooperativa para os operadores de Táxi Aéreo.

### **6.3.2 Aspecto Econômico e Operacional**

Apesar dos resultados econômicos não abrangerem a totalidade dos operadores de Táxi Aéreo, tem-se uma amostra que representa 53% do total de empresas autorizadas a funcionar.



**Tabela 6.3 - Dados Econômicos dos Operadores de Táxi Aéreo**

**Resumo dos Dados Econômicos por Região**

<b>Regiões</b>	<b>Nr Empr.</b>	<b>Receita Oper.</b>	<b>Custo Oper.</b>	<b>Result. Oper.</b>	<b>Lucrativ.</b>	<b>Patr. Líquido</b>
<b>1</b>	22	15.118.916	16.929.902	(1.810.986,00)	-11,98	3.687.513
<b>2</b>	14	58.540.519	63.538.838	(4.998.319,00)	-8,54	90.296.558
<b>3</b>	30	351.091.820	357.049.424	(5.957.604,00)	-1,7	77.053.842
<b>4</b>	36	192.125.435	208.542.118	(16.416.683,00)	-8,54	25.060.498
<b>5</b>	24	42.715.606	40.710.043	2.005.562,00	-4,7	21.433.498
<b>6</b>	17	42.447.309	37.762.557	4.684.752,00	11,04	22.064.723
<b>7</b>	11	38.478.375	33.359.139	5.119.237,00	13,3	17.092.488
<b>Total</b>	154	740.517.980	757.892.020	(17.374.040,00)	-2,35	256.689.120

Fonte: Anuário do Transporte Aéreo – Dados Econômicos

As regiões a que se refere a Tabela 6.3 correspondem aos Serviços Regionais de Aviação Civil, SERAC, sob as quais as empresas se encontram jurisdicionadas, dividindo-se de acordo com as unidades da federação da seguinte forma:

**Tabela 6.4 – SERAC / Unidades da Federação**

<b>SERAC/REGIÃO</b>	<b>UF/Estados</b>
01	Pará, Maranhão e Amapá
02	Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Paraíba, Bahia, Alagoas e Sergipe
03	Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais
04	São Paulo
05	Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná
06	Distrito Federal, Goiás, Tocantins, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul
07	Amazonas, Acre, Roraima e Rondônia



Reportando-se as óbices à competitividade no Táxi Aéreo, um dos assuntos abordados no terceiro capítulo deste trabalho e as considerações acerca do mercado, deve-se identificar a melhor estratégia para aumentar a participação na demanda por serviços. Atualmente as empresas não contam mais com uma grande parcela de usuários passageiros, fretadores dos espaços oferecidos por esse tipo de aviação executiva. As empresas vêm atuando mais freqüentemente no transporte compartilhado de malotes ou no transporte de mala postal. Esta realidade nos permite supor que o operador de Táxi Aéreo se submete à concorrências públicas para participar dessa oportunidade comercial. Partindo da premissa circunstancial, a caberia tecer comparações que pudessem através do modelo cooperativo demonstrar de que forma os óbices poderiam ser mitigados, facilitando as condições de implementação, reveladas através de diferenciais positivos para o setor.

Inicialmente deve-se analisar a planilha de receita e custo das empresas fornecidas com base no resultado global de uma amostra de oito operadores de Táxi Aéreo distribuídos pelas regiões do País para que se possa avaliar o impacto dos custos em relação à receita. A partir de então caberá discutir os fatores mitigadores classificando-os de acordo com a sua intensividade.

**Tabela 6.5 – Receitas e Custos da Empresas de Táxi Aéreo**

Receita de Voo	111.634.628,94	100,00	iii
Outras Receitas	11.045.598,14	9,89	i
Total (1)	122.680.227,08		
Custos Operacionais			
Tripulantes	13.880.414,50	12,43	iii
Combustível	15.377.211,67	13,77	iii
Depreciação	1.270.741,27	1,14	i
Manutenção	11.628.030,39	10,42	ii
Seguros de Aeronaves	2.190.866,85	1,96	i
Arrendamentos	38.051.075,80	34,09	iii
Tarifas Aux. A Navegação	724.455,34	0,64	i
Tarifas Aeroportuárias	972.671,87	0,87	i
Administração	16.587.891,51	14,85	ii
Outros Custos	18.629.006,27	16,69	ii
Total (2)	119.312.365,57		
Resultado (1) - (2)	3.367.861,50		

(i) = pouco intensivo (ii) intensivo (iii) muito intensivo

**Fonte: DAC**



Examinando a planilha acima e tomando-se por base os graus de intensividade, atribuídos em função da partição em relação ao faturamento das empresas, é possível demonstrar como o cooperativismo pode contribuir favoravelmente para ampliar a margem de competitividade do setor de serviços de Táxi Aéreo, mitigando os óbices que retardam o seu desenvolvimento. Para tanto, seriam necessárias que vinte pessoas físicas, todas aeronautas dispoindo de uma única aeronave, como quota-parte do capital de uma sociedade cooperativa, concebendo-se para isso os seguintes avanços:

**Tabela 6.6 – Táxi Aéreo X Cooperativismo**

<b>Descrição</b>	<b>Grau</b>	<b>Empresa de Táxi Aéreo</b>	<b>Cooperativa de Operadores de Táxi Aéreo</b>
Receita de Voo	iii	Pode não dispor de capacidade operacional, quando a frota se restringe a uma aeronave	Uma frota de no mínimo 20 aeronaves possibilitaria o fechamento de mais de um contrato
Outras Receitas	i	Pode depender de novos investimento, estando este restrito ao desembolso de poucos sócios.	A capacidade de investir é ampliada, com a participação de mais associados.
Tripulantes	iii	Acompanha as regras de contratação e recolhimento de encargos previdenciários sobre os funcionários e sobre a empresa. Além disso os custos com o treinamento ficam sob a responsabilidade de poucos	Os tripulantes são os também proprietários que recolhem individualmente os seus próprios encargos sociais. O custo com treinamento pode ser rateado entre os próprios pilotos.
Combustível	iii	O consumo é proporcional à capacidade operacional, ficando restrito a compra de poucos litros	O consumo maior, faria com que houvesse uma certa flexibilidade do fornecedor no sentido de conceder algum desconto..
Depreciação	i	Pode não existir se a aeronave for arrendada.	Existirá já que a frota seria de propriedade dos associados.
Manutenção	ii	Quando se trata de pequena empresa os serviços de manutenção são terceirizados.	Maior condição de fundar uma oficina para atender aos interesses de todos os associados e de terceiros, aviltando-se os custos



			correspondentes a cada cooperativado, especialmente se a sociedade optar pela padronização da frota.
Seguros de Aeronaves	i	O seguro é baseado na capacidade operacional, isto é tamanho da frota.	O seguro para uma frota maior tenderia a trazer benefícios individuais para os associados
Arrendamentos	iii	O câmbio flutuante aumenta o risco de agravamento dos custos com arrendamento	Se cada associado dispor de sua própria aeronave inexistirá a influência do câmbio neste custo.
Tarifas Aux. A Navegação	i	Não tem flexibilização	Não tem flexibilização
Tarifas Aeroportuárias	i	Pouca probabilidade de negociação.	Possibilidade de negociar, pelo volume de operações realizadas, prazos de pagamento, mais interessantes.
Administração	ii	Às vezes não é bem estruturada e sofre influências que afetariam a competitividade empresarial (estrutura familiar)	Baseia-se no processo de autogestão, onde o interesse do administrador é igual ao do administrado ou cooperado.
Outros Custos	ii	Depende da capacidade geração de serviços	A capacidade de geração tende a ser maior gerando custos adicionais e proporcionais as outras receitas.



Existem empresas de Táxi Aéreo que se constituem com uma aeronave de acordo com o que estabelece a regulamentação específica. Essas empresas constituem a base da mortalidade operacional, pois a falta de competitividade sistêmica faz com que elas não resistam aos fatores macroambientais predominantes.

Desta forma, os operadores de Táxi Aéreo, com uma única aeronave, ficam atrelados a um único cliente e, sem ter condições de ampliar a capacidade produtiva, prejudicam o crescimento de suas próprias empresas. A sociedade cooperativa é então uma alternativa viável dentre as inúmeras formas de organização e reorganização interempresarial investigada, uma vez que é capaz de ampliar a margem de competitividade e garantir uma maior permanência desses investidores no mercado pelas razões que a seguir se relaciona:

- a redução dos encargos tributários, previdenciários e trabalhistas, o que levaria ao domínio da competitividade sistêmica;
- a ampliação da capacidade produtiva e certificação técnica unificada o que reduziria o custo da homologação, aumentando-se em seguida a competitividade estrutural;
- a implementação de um modelo eficiente de autogestão, objetivando atingir a competitividade empresarial, através do gerenciamento por parte do próprio associado ou indiretamente, caso os cooperados resolvam investir em capital intelectual;

Mormente deve-se recordar que os instrumentos legais em vigor nas décadas de 80 e 90 incentivam a criação de firmas individuais de Táxi Aéreo, sob condições restritas, mas bastante oportunas para estimular a criação de cooperativas. Além disso, um dispositivo final dessas regulamentações fazia considerações alusivas a formas de reorganização com vistas a um melhor desempenho técnico e econômico.

*“Art 2 Para efeito dessas instruções ficam estabelecidas as seguintes conceituações:*

.....



*2- táxi aéreo individual – firma autorizada em caráter excepcional explorar serviços de táxi aéreo, conforme disposto nestas Instruções, cujos serviços são executados por uma única aeronave, na qual seu proprietário compõe necessariamente a tripulação como piloto.*

.....  
.....  
.....

*Art 30 – As empresas de táxi aéreo, visando a melhoria dos serviços, o maior rendimento econômico, o melhor desempenho técnico, a redução de custos e o bem público poderão, mediante autorização prévia do Departamento de Aviação Civil fundir-se, consorciar-se ou associar-se.” (Port. 1293/80)*

Em síntese, conclui-se que a competitividade global para os operadores de Táxi Aéreo, aliado a filosofia cooperativista é uma opção real e capaz de promover alterações significativas na estrutura do mercado de Táxi Aéreo, tornando-a mais estável e capaz de suportar os obstáculos macroambientais que afetam o segmento da aviação civil comercial como um todo.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Francisco de Assis e MILANI, Imaculada Abenante. *Sociedades Cooperativas Regime Jurídico e Procedimentos Legais para Constituição e Funcionamento*. Ed. Juarez de Oliveira. São Paulo. 2003.
- AMATO NETO, João, *Redes de Cooperação Produtiva e Clusters Regionais*. Ed Atlas S/A, 2000
- BULGARELLI, Waldirio. *Sociedades Comerciais*. Ed. Atlas São Paulo. 2001
- \_\_\_\_\_, *Fusões, Incorporações e Cisões de Sociedades*. Ed. Atlas. 6ª ed. São Paulo. 2000.
- CRUZ, Paulo Sérgio Alves da. *Cooperativismo*. Suma Econômica. Rio de Janeiro. 2002.
- CRÚZIO, Helnon de Oliveira. *Como Organizar e Administrar uma Cooperativa*. Ed. FGV. Rio de Janeiro. 2000.
- DA SILVA , Adyr, *Aeroportos e Desenvolvimento*. Ed. Vila Rica. Rio de Janeiro.1991
- DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, *Anuário do Transporte Aéreo – Dados Econômicos*, 2002.
- FABRETTI, Láudio Camargo. *Incorporação, Fusão, Cisão e outros Eventos Societários*. Ed. Atlas. São Paulo. 2001.
- FIPECAFI, *Manual de Contabilidade das Sociedades Por Ações*. Ed. Atlas São Paulo. 2002.
- GRANJEIRO, J. Wilson. *Direito Comercial e Financeiro*. Ed. Vestcon. Brasília. 2000.
- MARTINS, Sérgio Pinto. *Cooperativas de trabalho*. Ed. Atlas. São Paulo. 2003.
- NEVES, Silvério das e VICECONTI, Paulo Eduardo V. *Contabilidade Avançada e Análise das Demonstrações Financeiras*.6ª ed. Ed. Frase. São Paulo. 1996.
- OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças de. *Manual de Gestão das Cooperativas: uma abordagem prática*. Ed. Atlas. São Paulo, 2001.
- OLIVEIRA, Luís Martins de. *Manual de Contabilidade Tributária*. Ed. Atlas. São Paulo. 2002.
- PINHO, Diva Benevides, *Administração de Cooperativas*, Fundação Brasileira de Cooperativismo. São Paulo, 1982.
- PEREIRA, Maria Isabel. *Cooperativas de Trabalho – O impacto no setor serviços*. Ed. Pioneira Administração e Negócios. São Paulo. 1999.
- POLONIO, Wilson Alves. *Manual das Sociedades Cooperativas*. Ed. Atlas São Paulo. 2001



QUEIROZ, Carlos Alberto Ramos Soares de. Manual da Cooperativa de Serviços e Trabalho. Ed. STS São Paulo. 1997.

RECH, Daniel. Cooperativas: uma alternativa de organização popular. Ed. DP&<sup>a</sup> Rio de Janeiro. 2000.

ROSSETTI, Jose Pascoal, Introdução à Economia. Ed. Atlas. São Paulo. 1984

RUSSO, Francisco e OLIVEIRA, Nelson de. Manual Prático de Constituição de Empresas. Ed. Atlas. São Paulo. 1998.

SANTOS, José Luiz dos. Contabilidade Societária. Ed. Atlas. São Paulo. 2002.

SARATT, Newton e MORAES, Rogério Pires. Cooperativas de Trabalho. Ed. Ipsi Litteris. Porto Alegre. 1997.

VENTURA, Raúl. Fusão, Cisão, Transformação de Sociedades. Ed. Livraria Almeida. 1990.

## **DOCUMENTOS ELETRÔNICOS**

WINDOWS 98: Cooperar para Competir, Rio Grande do Sul, 2003. Disponível em <<http://www.mbc.org.br>>, acesso em 17 nov. 2003.

WINDOWS 98: Relatórios Estatísticos do Cooperativismo, 2002. Disponível em <<http://www.ocb.org.br/>>, acesso em 21 nov. 2003.

## **DOCUMENTOS JURÍDICOS**

BRASIL, Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado, 1988.

BRASIL, Código Civil, Lei n.º 10.406 de 10 de janeiro de 2002.

BRASIL, Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei n.º 7565 de 19 de dezembro de 1986, DAC, 1986.

BRASIL, Lei das Sociedades por Ações, Lei n.º 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

BRASIL, Lei do Cooperativista, Lei n.º 5.764, de 16 de dezembro de 1971.

BRASIL, Portaria 1293/GM5 de 21 de outubro de 1980 que dispôs sobre as Instruções Reguladoras dos Serviços de Táxi Aéreo.

BRASIL, Portaria 622/GM5 de 29 de agosto de 1990 que tratou das Instruções Reguladoras de serviços de Táxi Aéreo, revogando a Portaria 1293.

BRASIL, Portaria 715 GC5 de 29 de outubro de 1999 que dispunha sobre as Instruções Reguladoras dos Serviços de táxi Aéreo e dos Serviços Aéreos Especializados, revogando a Portaria 622.



BRASIL, Portaria 190/GC5 de 20 Mar. 2001 Aprova as Instruções Reguladoras para a autorização e funcionamento das empresas de Táxi Aéreo e de Serviços Aéreos Especializados e revoga a Portaria 715.

#### **ARTIGO DE PERIÓDICOS**

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS; MOVIMENTO BRASIL COMPETITIVO. **Revista Cooperar para Competir**, Rio Grande do Sul, p.3



**ANEXO. A**

**Ministério da Aeronáutica**

**GABINETE DO MINISTRO**

**Portaria 1293/GM5 de 21 Out. 1980**

**Aprova as instruções reguladoras dos serviços de Táxi  
Aéreo e dá outras providências**

O MINISTRO DE ESTADO DA AERONÁUTICA no uso das atribuições que  
lhe confere o item III do Art 63 do Decreto-Lei nº 200 de 25 de Fev. 1967 e com base no  
Artigo 75 do Decreto lei nº 32 de 18 nov 66 (Código Brasileiro do Ar)

**RESOLVE:**

Art 1º Aprovar as instruções reguladoras dos serviços de Táxi  
Aéreo que esta baixa .

Art 2º Esta Portaria entre em vigor na data de sua publicação,  
revogadas as Portarias nº 130/GM% de 2 de Fev 62, no que se refere a serviços de táxi  
aéreo, e ,e especialmente a Portaria nº 663/GM% de 31 Ago 76 e demais disposições em  
contrário

**DÉLIO JARDIM DE MATTOS**

Ministro da Aeronáutica

***INSTRUÇÕES REGULADORAS DOS SERVIÇOS DE TAXI AÉREO***



## CAPÍTULO I

### Disposições Preliminares

Art 1º As presentes instruções têm por finalidade estabelecer normas básicas que orientam e disciplinam o funcionamento dos serviços de táxi aéreo

Art 2º Para efeito dessas instruções ficam estabelecidas as seguintes conceituações:

- 1- empresa de táxi aéreo – pessoa jurídica constituída de acordo com o estabelecido nestas Instruções que está autorizada a explorar os serviços de táxi aéreo;
- 2- táxi aéreo individual – firma autorizada em caráter excepcional explorar serviços de táxi aéreo, conforme disposto nestas Instruções, cujos serviços são executados por uma única aeronave, na qual seu proprietário compõe necessariamente a tripulação como piloto;
- 3- serviços de táxi aéreo – considera-se como tal:
  - a- o transporte de passageiro e carga, de interesse público, mediante remuneração livremente convencionada entre as partes, visando a proporcionar ao usuário atendimento imediato independente de percurso ou escala, não podendo ser realizado em concorrência com o transporte aéreo regular;
  - b- as operações que embora não objetivando o transporte aéreo como fim, dele se utilize em atividades realizadas a bordo de aeronaves por técnicos e especialistas não ligados à tripulação;



c- as operações nas quais a aeronave pertencente à empresa de táxi aéreo é tripulada por cliente piloto que a toma em forma de aluguel.

4- área de operação – região compreendida por uma ou mais Unidades da Federação, em que a empresa ou firma individual de táxi aéreo está autorizada a explorar os serviços de táxi aéreo;

5- sede operacional – é o aeródromo indicado pela empresa aprovado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) constante da autorização de funcionamento, no qual deverá manter a maioria de suas atividades;

6- operação contratada – é o serviço de transporte aéreo não-regular, realizado por empresa de táxi aéreo, mediante contrato de fretamento, formalizado entre as partes e sujeito a prévia anuência do Departamento de Aviação Civil.

Art 3 A não ser que expressamente estabelecidas em contrário todas as exigências feitas às empresas aplicam-se, também, às firmas de táxi aéreo individual.

## **CAPÍTULO II**

### **Da Autorização**

Art 4º A autorização para funcionamento jurídico do serviço de táxi aéreo é da competência do Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil (DGAC) e será dada ao interessado que satisfizer aos requisitos constantes dessas Instruções e da legislação pertinente.

Art 5º A autorização como ato administrativo unilateral revogável a qualquer tempo, consistirá de uma portaria baixada pelo Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil em



que constará o nome da pessoa jurídica, objeto do serviço, área de operação, categoria e demais condições a que estará sujeita a permissionária.

Art 6º A autorização para exploração dos serviços de táxi aéreo será dada exclusivamente à pessoa jurídica brasileira com sede no País, com quatro quintos de seu capital social pertencentes a brasileiros e direção confiada a brasileiros domiciliados no Brasil.

Art 7º A autorização será dada por um prazo de 5 (cinco) anos renováveis automaticamente por iguais períodos, a critério do Direto-Geral do Departamento de Aviação Civil em função do adequado cumprimento do seu objetivo social e demais condições constantes do dessas Instruções.

§ 1 A autorização para exploração dos serviços de táxi aéreo individual será dada por um prazo de 2 (dois) anos, permanecendo as demais disposições deste Artigo.

§ 2 Se para a renovação por interesse público, houver necessidade de modificar as condições a que estará sujeita a permissionária, o DAC deverá fixa-las e notificar a interessada até um ano antes do prazo de validade da autorização.

Art 8º A autorização não poderá ser transferida direta ou indiretamente a qualquer título sem anuência prévia do DAC

§ 1 – Considera-se alienação indireta da autorização a transferência da maioria das ações ou cotas à pessoa física ou jurídica, a grupo econômico ou grupo associado, diferente dos que compõem o quadro social.

§ 2- Não se aplica a proibição de que trata esse Artigo às transferências de ações ou cotas entre acionistas e cotistas que já integram o quadro social, nem as transferências resultantes de direito sucessório.

Art 9º A autorização poderá ser negada e uma vez outorgada, poderá ser revogada, segundo as exigências do interesse público.



Art 10 A autorização para a execução dos serviços de táxi aéreo caducará nos seguintes casos:

- a- se os serviços não forem iniciados no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da publicação do ato de autorização no Diário Oficial da União;
- b- se a empresa não comprovar a integralização do capital previsto no contrato social;
- c- se o contrato acionário da empresa for transferido a outra pessoa, física ou jurídica sem o consentimento do Departamento de Aviação Civil;
- d- se for admitida a participação de pessoa jurídica não ligada a aviação no capital da empresa, além de 25% (vinte e cinco por cento) sem autorização do DAC;
- e- pelo término do prazo de validade da autorização se não houver renovação;
- f- se deixar de operar por mais de 180 (cento e oitenta) dias a não ser em caso de força maior, devidamente reconhecido pelo DAC.

Art 11 Será revogada a autorização pelo Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil:

- a- a requerimento da empresa;
- b- por inidoneidade da empresa;
- c- por falta de condições técnicas, econômico-financeiras e ou administrativas para continuar a operar os serviços com segurança;
- d- por inobservância das leis, regulamentos ou instruções aplicáveis aos serviços bem como das condições a que ficar subordinada a autorização;



- e- pela insolvência, falência ou liquidação judicial ou extra-judicial;
- f- pelo não-recolhimento das tarifas aeroportuárias e de comunicações e auxílio à navegação aérea em rota nos prazos previstos na legislação.

Parágrafo único – Ressalvado o que dispõe a alínea “a” a revogação da autorização será precedida de notificação com prazo para a apresentação das razões de defesa da permissionária.

Art 12 A extinção da autorização em virtude da revogação ou caducidade acarretará igualmente a caducidade de todos os contratos relativos a áreas aeroportuárias , serviços de infra-estrutura e atividades afins ou acessórias.

Art 13 As empresas de táxi aéreo serão classificadas em categorias segundo critérios financeiros, econômicos, técnicos, administrativos e operacionais.

Art 14 As categorias, os requisitos e prerrogativas de cada empresa serão estabelecidos pelo DAC.

Art 15 A reclassificação de categoria de uma empresa será feita desde que comprove que obteve ou se verifique perdeu qualquer requisito da categoria em que está.

Art 16 O número de áreas de operação autorizado para empresa dependerá de sua categoria e será estabelecido na forma do Art 14 destas Instruções.

### **CAPÍTULO III**

#### **Do Pedido**

Art 17 O pedido de autorização para funcionamento de sociedade que se proponha a explorar os serviços de táxi aéreo deverá ser dirigido ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, instruídos com os seguintes documentos:

- 1- atos constitutivos



- 2- prova de nacionalidade dos sócios
- 3- prova de inscrição dos sócios no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda;
- 4- capital social nos limites fixados pelo Departamento de Aviação Civil e sua forma de integralização;
- 5- especificação das aeronaves a serem empregadas no serviço nos dois primeiros anos de funcionamento, com indicação da fonte de fornecimento, preço provável, forma e condições de pagamento e a previsão para desenvolvimento da frota;
- 6- plano de manutenção das aeronaves e das instalações com indicação das oficinas e estimativa do custo do serviço contratado;
- 7- indicação numérico-funcional do pessoal técnico contratado;
- 8- prova de capacidade econômico-financeira dos fundadores e dos sócios;
- 9- estudo de viabilidade econômica e estudo de mercado escolhido;
- 10- indicação da sede operacional e administrativa dos serviços e área de operação pretendida;

§ 1º Os atos constitutivos deverão revestir a forma de sociedade anônima ou de sociedade por quotas de responsabilidade limitada. No primeiro caso a comprovação da existência da sociedade deverá ser feita por meio de ata de assembléia-geral de constituição ou pelo traslado da escritura pública, conforme a preferência dos interessados. No segundo caso a comprovação da existência legal da sociedade deverá ser feita por meio de contrato social, devidamente assinado e testemunhado.

§ 2º Os atos constitutivos da sociedade deverão conter as seguintes cláusulas obrigatórias:

- a- subscrição do capital por brasileiros na proporção de 4/5 (quatro quintos);
- b- administração atribuída a brasileiros residentes no País;
- c- proibição de transferência de quotas ou de ações sem prévio consentimento do Departamento de Aviação Civil;
- d- proibição na participação no capital social em proporção superior a 25% (vinte e cinco por cento) de pessoa jurídica não ligada à aviação sem prévia anuência do DAC.



Art 18 Para facilitar a tramitação do processo os interessados poderão solicitar ao Departamento de Aviação Civil o exame prévio do projeto de ato constitutivo (estatuto social ou contrato social) e demais documentos instrutivos exigidos nestas Instruções, antes de formalizar a criação da pessoa jurídica. Após o exame prévio os requerentes terão prazo de 60 (sessenta dias) para requerer a autorização de funcionamento da empresa e cumprir exigências que eventualmente tenham sido feitas quanto ao projeto.

Parágrafo único – A aprovação prévia do projeto não constituirá prejulgamento do pedido de autorização, ficando reservado ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil a faculdade de decidir sobre o requerimento em função do interesse público.

## **CAPÍTULO IV**

### **Da Execução**

Art 19 A exploração do serviço de táxi aéreo fica sujeita ainda as seguintes condições:

- 1 – a utilização de aeronave com capacidade máxima de 2000 Kg (dois mil kilogramas) de carga ou 21 (vinte e um) de passageiros;
- 2 – a utilização de aeronaves não prevista no item anterior, com qualquer capacidade de passageiro ou de carga de acordo com o seu certificado de homologação, somente será autorizada especificamente para prestação de serviços em operação contratada, como definida nestas Instruções;
- 3- a capacidade de helicópteros a serem utilizadas nas operações de táxi aéreo é função do serviço a ser prestado, analisada pelo Departamento de Aviação Civil para cada caso, quando necessário;
- 4- a existência de seguro de responsabilidade civil cobrindo os riscos do transporte (passageiros, carga ou tripulantes) e os eventuais danos a terceiros na superfície;
- 5- os tripulantes deverão ser titulares de licença e qualificações compatíveis com o estabelecido na Regulamentação específica;
- 6- a disponibilidade da oficina técnica própria ou contratada devidamente homologada pelo Departamento de Aviação Civil para as aeronaves que componham a frota da empresa de táxi aéreo;



Parágrafo único – Para o caso previsto no item 3, letra “c” do Artigo 2º destas Instruções , a licença exigida será a de piloto privado, cabendo ao operador verificar que o piloto possua o Certificado de Habilitação Técnica válido que o habilite a operar aquele tipo de aeronave.

Art 20 – As empresas de táxi aéreo poderão executar vôos de fretamento para fora de suas áreas de operação desde que não envolvam sistematicidade.

Parágrafo único – Em caráter excepcional poderão executar operações sistemáticas fora de suas áreas de operação desde que autorizadas pelo DAC.

Art 21 – A empresa poderá executar transporte fora da área de operação fixada quando se constituir em retorno da aeronave à sua própria área ou quando previamente autorizada pelo Departamento de Aviação Civil que levará em conta o interesse público e os efeitos da concorrência.

Art 22 – Mediante prévia autorização do DAC, é permitido o contrato entre empresa de táxi aéreo e do transporte aéreo regular para os serviços de alimentação de linha em cargas e passageiros.

Parágrafo único – Os vôos para os serviços de alimentação de linha não poderão ser prorrogados de modo a incluir dois ou mais pontos de escala de quaisquer empresas de transporte aéreo regular em cada circuito de alimentação.

Art 23 – O explorador de serviço de táxi aéreo poderá divulgar tabela de preços e horários observadas as limitações constantes dessas Instruções.

## **CAPÍTULO V**

### **Da Fiscalização**

Art 24 – O Departamento de Aviação Civil manterá fiscalização permanente junto às empresas ou firmas de táxi aéreo, podendo proceder a exame na contabilidade e nos



livros de qualquer natureza, registros e documentos pertencentes a elas ou a empresa consorciada ou contratada desde que relacionadas com os serviços aéreos executados.

Art 25 – Além da escrituração exigida pela legislação em vigor todas as empresas autorizadas deverão manter escrituração específica, obedecendo ao plano uniforme de contas estabelecido pelo Departamento de Aviação Civil.

Art 26 – Considera-se realizado mediante remuneração os serviços prestados a qualquer de seus acionistas ou quotistas, quer sejam pessoas físicas ou jurídicas devendo ser reconhecida pela contabilidade a receita correspondente.

Art 27 – As empresas de táxi aéreo ficam obrigadas a enviar periodicamente do Departamento de Aviação Civil, relatórios de dados operacionais e econômicos , dentro dos moldes e prazos estabelecidos por aquele Departamento.

## **CAPÍTULO VI**

### **Das Sanções**

Art 28 – Sem prejuízo da aplicação das sanções previstas na legislação pertinente ao transporte aéreo civil, poderá o Departamento de Aviação Civil multar o titular da autorização, interditar suas aeronaves ou suspender por prazo determinado a autorização de funcionamento nos seguintes casos:

- 1- deficiência na realização da manutenção das aeronaves;
- 2- deficiência na execução dos serviços autorizados;
- 3- não cumprimento de recomendações do Departamento de Aviação Civil quanto as deficiências verificadas;
- 4- realização de serviços para os quais não esteja autorizado;
- 5- no caso de interrupção dos serviços, por período julgado inadequado pelo Departamento de Aviação Civil;
- 6- atraso no pagamento das Tarifas Aeroportuárias e de Comunicações e Auxílio à Navegação Aérea em Rota;
- 7- inobservância do plano uniforme de contas;



- 8- não atendimento dentro do prazo fixado de exigências relativas a situação administrativa, contábil ou operacional da empresa;
- 9- reincidência na falta de apresentação do balanço geral e demonstrativo de resultados, bem como de relatórios a que esteja obrigada dentro do prazos estabelecidos.

## **CAPÍTULO VII**

### Disposições Finais

Artigo 29 – As autorizações anteriormente concedidas são consideradas válidas a partir da data da vigência destas Instruções, por prazo de 5 (cinco) anos na forma do Artigo 7º, exceto para o serviço de táxi aéreo individual cujas autorizações permanecerão válidas por 2 (dois) anos.

Art 30 – As empresas de táxi aéreo, visando a melhoria dos serviços, o maior rendimento econômico, o melhor desempenho técnico, a redução de custos e o bem público poderão, mediante autorização prévia do Departamento de Aviação Civil fundir-se, consorciar-se ou associar-se.

Parágrafo único – Será aplicado o disposto neste Artigo inclusive para aquisição, manutenção e operação de aeronaves ou serviços comuns, bem como para formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulante e pessoal técnico.

Art 31 – O Departamento de Aviação Civil baixará normas e procedimentos complementares necessários ao cumprimento das presentes Instruções.

Art 32 – Os casos omissos serão resolvidos pelo Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil.

**DÉLIO JARDIM DE MATTOS**

Ministro da Aeronáutica



## **ANEXO B**

**Ministério da Aeronáutica**

**GABINETE DO MINISTRO**

**PORTARIA Nº 622/GM5, DE 29 DE AGOSTO DE 1990**

**Aprovas as Instruções Reguladoras dos Serviços de  
Táxi Aéreo**

O MINISTRO DE ESTADO DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe confere o item III do Artigo 63 do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelos Decretos-leis nº 900, de 29 de setembro de 1969 e nº 991, de 21 de outubro de 1969 e com base no Artigo 194 da Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), resolve:

Art 1º - Aprovar as Instruções Reguladoras dos Serviços de Táxi Aéreo, que com esta baixa.

Art 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as Portarias nº 1293/GM5, de 21 de outubro de 1980, nº 626/GM5, de 28 de maio de 1982; nº 1458/GM5, de 01 de dezembro de 1983 e nº 647/GM5, de 20 de julho de 1987 e demais disposições em contrário.

**SOCRATES MONTEIRO DA COSTA**



# **INSTRUÇÕES REGULADORAS DOS SERVIÇOS DE TÁXI AÉREO**

## **CAPÍTULO I**

### Disposições Preliminares

Art 1º - As presentes Instruções têm por finalidade estabelecer as normas básicas que orientam e disciplinam o funcionamento dos serviços de táxi aéreo.

Art 2º - Para efeito destas Instruções , ficam estabelecidas as seguintes conceituações:

1-empresa de táxi aéreo – pessoa jurídica brasileira, constituída de acordo com o estabelecido nestas Instruções, autorizada a explorar os serviços de táxi aéreo;

2- táxi aéreo individual – firma individual autorizada em caráter excepcional explorar serviços de táxi aéreo, conforme disposto nestas Instruções, cujos serviços são executados por uma única aeronave, na qual seu proprietário compõe necessariamente a tripulação como piloto, podendo com prévia autorização do Departamento de Aviação Civil (DAC), contratar um único piloto, que poderá operar isolado ou em conjunto com o titular;

3- serviço de táxi aéreo – transporte de passageiros e carga, de interesse público, mediante remuneração livremente convencionada entre as partes, visando a proporcionar ao usuário atendimento imediato, independente de percurso ou escala, não podendo ser realizado em concorrência com o transporte aéreo regular;

4- sede operacional – aeródromo indicado pela empresa, aprovado pelo DAC, constante da autorização, constante da autorização de funcionamento, no qual deverá manter a maioria de suas atividades;

5- operação contratada – o serviço de transporte aéreo não regular, realizado por empresa de táxi aéreo, mediante contrato de fretamento, formalizado entre as partes, sujeito a prévia anuência do DAC.



Art 3º - A não ser que expressamente estabelecido em contrário, todas as exigências feitas às empresas aplicam-se, também às firmas de táxi aéreo individual.

Art 4º - A autorização para funcionamento de empresa de serviço de táxi aéreo é da competência do Direto-Geral do DAC.

Art 5º - A autorização, como ato administrativo unilateral, revogável a qualquer tempo, consistirá de uma Portaria baixada pelo Direto-Geral do DAC em que constará o nome da pessoa jurídica, objeto do serviço, sede, categoria e demais condições a que estará sujeita a permissionária.

Art 6º - A autorização para exploração dos serviços de táxi aéreo será dada exclusivamente a pessoa jurídica brasileira, com sede no País, com 4/5 (quatro quintos) de seu capital social pertencentes a brasileiros e direção confiada a brasileiros domiciliados no Brasil.

Art 7º - A autorização será dada por um prazo de 5 (cinco) anos, renováveis por iguais períodos, a critério do DAC, em função do adequado cumprimento do objetivo social e das demais condições constantes destas Instruções, (empresa em operação).

Parágrafo único – A autorização para exploração de táxi aéreo individual será concedida exclusivamente para as áreas carentes de transporte aéreo, pelo prazo de 3 (três) anos renovável por igual período, findo o qual caducará a autorização caso não se transforme em empresa de táxi aéreo.

Art 8º - A autorização não poderá ser transferida direta ou indiretamente, a qualquer título, sem anuência prévia do DAC.

§1º - Considera-se alienação indireta da autorização a transferência da maioria das ações ou cotas a pessoa física ou jurídica, a grupo econômico ou grupo associado, diferentes dos que compõem o quadro social.

§2º - Não se aplica a proibição de que trata esse Artigo para as transferências de ações ou cotas resultantes do direito sucessório.



§3º - Não serão concedidas autorizações para transferências de ações ou cotas ou para alteração dos atos constitutivos aprovados dentro do prazo inicial de 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da data de autorização, a menos que os serviços já tenham sido iniciados e a empresa já esteja operando efetivamente.

§4º - 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 da conversão das ações preferenciais com direito a voto.

§5º - Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas.

Art 9º - É exigida a autorização prévia para transferência de ações:

- 1- que assegurem ao adquirente ou retire do transmitente o controle da sociedade;
- 2- que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social;
- 3- que representem 2% (dois por cento) do capital social;
- 4- durante o período fixado pelo DAC para análise das transferências operadas no semestre anterior com a qualificação do cedente e do adquirente , bem como do que representa percentualmente a sua participação social;
- 5- com direito a voto a estrangeiro que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social.

Art 10 – A autorização para a execução dos serviços de táxi aéreo caducará de pleno direito, independentemente de interpelação nos seguintes casos:

- 1- se os serviços não forem iniciados dentro do prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da publicação do ato de autorização no Diário Oficial da União;
- 2- se a empresa não comprovar a integralização do capital previsto no contrato social;
- 3- se o controle acionário da empresa for transferido a outra pessoa física ou jurídica sem o consentimento do DAC;
- 4- se a empresa deixar de operar por mais de 180 (cento e oitenta) dias, a não ser em caso de força maior, devidamente reconhecido pelo DAC;



- 5- se a empresa explorar a modalidade de serviço aéreo não contida expressamente no ato de autorização de funcionamento.
- 6- pelo não recolhimento das tarifas aeroportuárias e de comunicações e de auxílio à navegação aérea em rota, nos prazos previstos na legislação.

Parágrafo único – Ressalvado o que dispõe o item 1, a revogação da autorização será precedida de inquérito administrativo com notificação e prazo para apresentação das razões de defesa da permissionária.

### **CAPÍTULO III**

#### **Do Pedido**

Art 12 – O pedido de autorização para funcionamento de sociedade que se proponha a explorar os serviços de táxi aéreo deverá ser dirigido ao Diretor-Geral do DAC, instruído com os seguintes documentos:

- 1- atos constitutivos;
- 2- prova de nacionalidade dos sócios;
- 3- prova de inscrição dos sócios no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Economia , Fazenda e Planejamento
- 4- capital social nos limites fixados pelo DAC e a forma de sua integralização;
- 5- especificação das aeronaves a serem empregadas no serviço nos dois primeiros anos de funcionamento, com indicação da fonte de fornecimento, preço provável, forma e condição de pagamento e a previsão para desenvolvimento da frota;
- 6- indicação da sede social e operacional;

§ 1º Os atos constitutivos deverão revestir a forma de sociedade anônima ou de sociedade por quotas de responsabilidade limitada. No primeiro caso, a comprovação da existência da sociedade deverá ser feita por meio de ata de assembleias geral de constituição ou pelo traslado da escritura pública, conforme preferência dos interessados. No segundo caso, a comprovação da existência legal da sociedade deverá ser feita por meio de contrato social, devidamente assinado e testemunhado.



§ 2º Os atos constitutivos da sociedade deverão conter as seguintes condições obrigatórias:

- a- subscrição do capital por brasileiros na proporção de 4/5 (quatro quintos);
- b- administração atribuída a brasileiros residentes no País;

§3º Os atos constitutivos, bem como suas modificações dependerão de prévia autorização do DAC para serem apresentados ao Registro do Comércio.

## **CAPÍTULO IV**

### Da Execução

Art 13 A exploração dos serviços de táxi aéreo fica sujeita ainda às seguintes condições:

- 1- a utilização de, no mínimo, 02 (duas) aeronaves com capacidade máxima de 4000Kg (quatro mil quilogramas) de carga ou 30 (trinta) passageiros, podendo estes limites serem ultrapassados a critério do DAC, desde que comprovada a necessidade de transporte e a capacidade técnica econômico-financeira da empresa.
- 2- A utilização da aeronave com capacidade superior ao previsto no item anterior para prestação de serviços em operações contratadas ou não, somente será permitida com a prévia autorização do DAC;
- 3- a existência de seguro de responsabilidade civil cobrindo os riscos do transporte (passageiros, tripulantes, carga e bagagem) e os eventuais danos a terceiros na superfície;
- 4- os tripulantes deverão ser titulares de licença e qualificações compatíveis com o estabelecido na regulamentação específica;
- 5- a disponibilidade de oficina técnica própria ou contratada devidamente homologada pelo DAC, para manutenção das aeronaves que componham a frota da empresa.

Art 14 – Mediante prévia autorização do DAC, as empresas de táxi aéreo poderão realizar ligações sistemáticas, em conjunto ou não com empresa de transporte aéreo regular.



Parágrafo único – O explorador do serviço de táxi aéreo, no caso previsto neste Artigo, poderá divulgar tabela de preços e horários.

## **CAPÍTULO V**

### **Da Fiscalização**

Art 15 – O Departamento de Aviação Civil manterá fiscalização permanente junto às empresas ou firmas de táxi aéreo, podendo proceder a exame na contabilidade e nos livros de qualquer natureza, registros e documentos pertencentes a elas ou a empresa consorciada ou contratada desde que relacionadas com os serviços aéreos executados.

Art 16 – Além da escrituração exigida pela legislação em vigor todas as empresas autorizadas deverão manter escrituração específica, obedecendo ao plano uniforme de contas estabelecido pelo Departamento de Aviação Civil.

Art 17 – Considera-se realizado mediante remuneração os serviços prestados a qualquer de seus acionistas ou quotistas, quer sejam pessoas físicas ou jurídicas devendo ser reconhecida pela contabilidade a receita correspondente.

Art 18 – As empresas de táxi aéreo ficam obrigadas a enviar periodicamente do Departamento de Aviação Civil, relatórios de dados operacionais e econômicos, dentro dos prazos estabelecidos.

## **CAPÍTULO VI**

### **Das Sanções**

Art 19 – Sem prejuízo da aplicação das sanções previstas na legislação pertinente ao transporte aéreo civil, poderá o DAC multar , interditar aeronaves, suspender por prazo determinado ou cassar a autorização de funcionamento, de acordo com o disposto nos capítulos II e III do Título IX, do Código Brasileiro de Aeronáutica.



## **CAPÍTULO VII**

### **Das Disposições Finais**

Art 20 – As empresas de táxi aéreo, visando a melhoria dos serviços , o maior rendimento econômico, o melhor desempenho técnico, a redução dos custos e o bem público, poderão mediante autorização prévia do DAC, fundir-se consorciar-se ou associar-se.

Parágrafo único – será aplicado o disposto neste Artigo inclusive para aquisição manutenção e operação de aeronaves ou serviços comuns, bem como para formação treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e pessoal técnico.

Art 21 – O DAC baixará normas e procedimentos complementares necessários ao cumprimento das presentes Instruções.

Art 22 – Os casos omissos serão resolvidos pelo Diretor-geral do DAC.



## **ANEXO C**

### **COMANDO DA AERONÁUTICA**

PORTARIA Nº 715/GC5, DE 29 DE OUTUBRO DE 1999.

**Aprova as Instruções reguladoras para constituição de empresas que têm por objetivo a exploração comercial dos Serviços de Táxi Aéreo e dos Serviços Aéreos Especializados e dá outras providências.**

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe conferem o parágrafo único do Artigo 18 e o Artigo 19 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, e tendo como fundamento o disposto no Artigo 194 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), resolve:

Artigo 1º Aprovar as Instruções reguladoras para constituição de empresas que têm por objetivo a exploração comercial dos Serviços de Táxi Aéreo e dos Serviços Aéreos Especializados.

Artigo 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Artigo 3º Revogam-se as Portarias de nº 622/GM5, de 29 de agosto de 1990, publicada no D.O.U. nº 168, de 30 de agosto de 1990, nº 035/SPL, de 13 de fevereiro de 1984, publicada no D.O.U. Nº 50, de 13 de março de 1984, nº 396/SPL, de 05 de novembro de 1990, publicada no D.O.U. nº 239, de 14 de dezembro de 1990, nº 466/SPL, de 26 de agosto de 1993, publicada no D.O.U. nº 169, de 03 de setembro de 1993, nº 294/SPL, de 17 de junho de 1993, publicada no D.O.U. nº 126, de 06 de julho de 1993, e nº 471/SPL, de 31 de agosto de 1993, publicada no D.O.U. nº 211, de 05 de novembro de 1993.

**WALTER WERNER BRÄUER**  
**Comandante da Aeronáutica**



# **INSTRUÇÕES REGULADORAS PARA CONSTITUIÇÃO DE EMPRESAS QUE TÊM POR OBJETIVO A EXPLORAÇÃO COMERCIAL DOS SERVIÇOS DE TÁXI AÉREO E DOS SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS.**

## **CAPÍTULO I**

### **DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Artigo 1º As presentes Instruções têm por finalidade o estabelecimento das normas básicas que orientem e disciplinem a constituição de empresas que têm por objetivo a exploração comercial dos serviços de Táxi Aéreo e dos Serviços Aéreos Especializados.

Artigo 2º Para os efeitos destas Instruções, ficam estabelecidas as seguintes conceituações:

I - Autorização para Funcionamento Jurídico - ato administrativo unilateral, emanado da autoridade aeronáutica, revogável a qualquer tempo, independentemente de interpelação, que autoriza a pessoa jurídica a se estabelecer como empresa de Táxi Aéreo e/ou de Serviço Aéreo Especializado;

II - Autorização para Operar - ato administrativo unilateral, emanado da autoridade aeronáutica, revogável a qualquer tempo, que autoriza a empresa de Táxi Aéreo e/ou de Serviço Aéreo Especializado a iniciar as suas atividades operacionais;

III - Base Operacional - aeródromo utilizado, temporariamente, por uma empresa de Táxi Aéreo e/ou de Serviço Aéreo Especializado, mediante comunicação prévia ao Serviço Regional de Aviação Civil (SERAC), responsável pela jurisdição da área do aeródromo a ser operado;

IV - Busca Prévia - é o ato que antecede ao pedido de Autorização para Funcionamento Jurídico. Consiste em consulta, formalizada através de documento, ao Departamento de Aviação Civil – DAC e à Junta Comercial, ou sua representante no Estado da Federação, onde a empresa terá sua sede social, a fim de verificar a existência de denominação social igual ou semelhante a que será usada na futura empresa;

V - Caducidade da Autorização - é o ato declaratório, emanado da autoridade aeronáutica, independente de interpelação, motivado por decurso de prazo;

VI - Empresa de Serviço Aéreo Especializado - pessoa jurídica brasileira, constituída e autorizada a executar comercialmente qualquer atividade definida como Serviço Aéreo Especializado;

VII - Empresa de Táxi Aéreo - pessoa jurídica brasileira, constituída e autorizada a executar comercialmente os serviços de transporte aéreo não-regular na modalidade de Táxi Aéreo;



VIII - Início das operações - primeiro voo comercial, realizado com aeronave própria ou arrendada, devidamente registrada em nome do operador e com tripulação própria;

IX - Ligações Sistemáticas - operações realizadas por uma empresa de Táxi Aéreo, transportando passageiros entre dois ou mais aeródromos brasileiros não ligados por empresa aérea regular, em dias e horários pré-determinados, com frequência mínima de uma ligação semanal;

X - Operação Comercial - é a realização de um serviço remunerado de Táxi Aéreo e/ou de Serviço Aéreo Especializado;

XI - Sede Operacional - aeródromo indicado pela empresa e aprovado pelo Departamento de Aviação Civil – DAC, no qual deverá ser centralizada a maioria das suas atividades operacionais;

XII - Serviços Aéreos Especializados - é a prática de atividades aéreas, autorizadas pela autoridade aeronáutica, distintas do transporte aéreo público, mediante remuneração, objetivando a realização de serviços, tais como:

a) Aerolevantamento - é o conjunto de operações técnicas de captação de dados da parte terrestre, aérea ou marítima do território nacional, por meio de sensor instalado em plataforma aérea ou espacial, complementada por operação de registro de tais dados, utilizando recursos da própria plataforma captadora ou de estação receptora localizada à distância;

b) Demonstração Aérea - atividade aérea realizada com aeronave(s) destinada(s) à realização de manobras especiais com vista à atração ou incrementação de eventos;

c) Aviação Agrícola - atividade aérea que tem por finalidade proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em quaisquer de seus aspectos, mediante o uso de aeronaves de asas fixas ou de asas rotativas para aspergir fertilizantes, fazer semeaduras, combater pragas, aplicar inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoar águas com alevinos e outros, combater incêndios em campos e florestas ou quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas, relacionadas com a agricultura; e

d) Publicidade Aérea - atividade realizada com a finalidade de fazer propaganda comercial.

e) Transporte Aéreo de Enfermos - operação destinada à remoção de enfermos com equipamentos médicos, fixos ou removíveis, e com materiais médicos necessários ao nível de atendimento a ser prestado durante o voo por profissionais de saúde.



XIII - Revogação - ato pelo qual se desfaz, anula-se ou se retira a eficácia ou o efeito de ato anteriormente praticado;

XIV - Serviço de Táxi Aéreo - transporte aéreo público não-regular de passageiro e carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Departamento de Aviação Civil, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala; e

XV - Táxi Aéreo Individual - transporte aéreo público constituído sob a forma de firma individual e, de acordo com estas Instruções, autorizada a executar comercialmente os serviços de táxi aéreo com uma única aeronave de sua propriedade.

## **CAPÍTULO II**

### **DA CONSTITUIÇÃO**

#### **SEÇÃO I**

#### **DA AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO JURÍDICO DE EMPRESA DE TÁXI AÉREO E DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS**

Artigo 3º O pedido de Autorização para Funcionamento Jurídico deverá ser formalizado por requerimento dirigido ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, precedido de busca prévia da denominação social e instruído com a seguinte documentação:

- I - atos constitutivos formalizados em, no mínimo, 04 (quatro) vias originais;
- II - cópia da Carteira de Identidade (CI) e do Cartão de Identificação do Contribuinte (CIC);
- III - especificação da(s) aeronave(s) a ser(em) empregada(s) na(s) atividade(s);
- IV - especificação da sede social e da sede operacional;
- V - declaração do proprietário, sócios e gerentes de que não estão incursos em processo falimentar e de que estão em pleno gozo dos direitos de cidadania;
- VI - certidão negativa e declaração do proprietário, sócios e gerentes de que não possuem débitos vencidos e não negociados junto à Receita Federal, INSS ou quaisquer outros órgãos públicos;
- VII - comprovante de pagamento de serviço indenizável no valor estipulado pela autoridade aeronáutica;
- VIII - comprovante de consulta prévia ao Estado-Maior da Defesa, em se tratando de empresa de aerolevanteamento;
- IX - certidão negativa da Justiça Federal da Vara de Execuções Cíveis e Criminais do proprietário, sócios e gerentes.



§ 1º Deverá constar na denominação social da empresa a sua principal atividade.

§ 2º Na existência de pessoa jurídica como sócia, deverão ser apresentados o contrato social e a última alteração contratual, quando se tratar de regime por quotas de responsabilidade limitada ou o Estatuto Social atualizado e o último boletim de subscrição de ações com direito a voto com a completa qualificação dos acionistas, quando se tratar de sociedade anônima.

§ 3º Os atos constitutivos da sociedade deverão conter as seguintes cláusulas obrigatórias:

I - capital social subscrito nos limites mínimos e estabelecidos nestas Instruções e a forma de integralização;

II - subscrição do capital social por brasileiros na proporção de 4/5 (quatro quintos);

III - administração atribuída a brasileiros residentes no País; e

IV - os atos constitutivos, bem como as suas modificações, dependerão de prévia autorização do Departamento de Aviação Civil, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Artigo 4º A autorização para funcionamento jurídico de uma empresa de Táxi Aéreo e/ou de Serviços Aéreos Especializados será outorgada, pela autoridade aeronáutica, à pessoa jurídica que for constituída segundo as formas admitidas no Código Brasileiro de Aeronáutica e que satisfizer aos requisitos previstos no Artigo 3º destas Instruções.

§ 1º A autorização para funcionamento prevista neste Artigo é de caráter jurídico e sua validade é de 01 (um) ano, contado a partir da data de expedição da correspondente Portaria de autorização, sendo passível de caducidade, caso a empresa não reúna condições para obter sua autorização para operar.

§ 2º A autorização para funcionamento jurídico não habilita a empresa a explorar comercialmente os serviços aéreos.

## *SEÇÃO II*

### *DO CAPITAL SOCIAL*

Artigo 5º O capital social das empresas de Táxi Aéreo e de Serviços Aéreos Especializados deverá ser integralmente subscrito no ato da assinatura dos atos constitutivos, em moeda corrente nacional ou em bens suscetíveis de avaliação.



§ 1º A integralização do capital social mínimo deverá ser 100% (cem por cento) realizada em até 12 (doze) meses, a contar da data de expedição da Portaria para autorização de funcionamento jurídico.

§ 2º A comprovação, junto ao Departamento de Aviação Civil, da integralização do capital social deverá ser formalizada mediante o encaminhamento de cópia da folha do livro diário, a qual deverá estar assinada e identificada pelo responsável técnico e pelo sócio gerente da empresa, onde deverá constar o histórico dos lançamentos relativos aos respectivos fatos contábeis.

§ 3º As empresas que estabelecerem mais de uma atividade aérea em seus objetivos sociais deverão subscrever o maior capital mínimo estabelecido neste Artigo dentre as atividades que se propuseram a explorar.

§ 4º As empresas que realizarem alterações dos atos constitutivos visando a inclusão de mais de uma atividade aérea em seus objetivos, deverão obedecer ao disposto no parágrafo anterior e do item IV, § 3º, do Artigo 3º, integralizando qualquer diferença que se fizer necessária no ato de assinatura do instrumento de alteração contratual ou estatutária correspondente.

§ 5º A redução do capital social que resultar em um capital de valor inferior aos parâmetros mínimos fixados neste Artigo, só poderá ser realizada para fins de absorção de prejuízos acumulados, devendo, no entanto, ser apresentada no mesmo instrumento de redução uma nova subscrição de ações ou de quotas, objetivando atingir os parâmetros mínimos do capital em vigor, a ser integralizado em até 12 (doze) meses, a contar da data de assinatura da alteração.

§ 6º As atividades aéreas que venham a ser instituídas posteriormente a estas Instruções terão o capital social mínimo recomendado pelo Departamento de Aviação Civil.

§ 7º O capital social mínimo aplicável às empresas de Táxi Aéreo e de Serviços Aéreos Especializados deverá obedecer aos seguintes parâmetros:

#### **MODALIDADE**

##### **UFIR**

<b>Táxi Aéreo (Transporte Aéreo de Enfermos)</b>	<b>125.000</b>
Táxi Aéreo	70.000
Táxi Aéreo Individual	36.000
Aviação Agrícola	30.000
<b>Aerolevanteamento</b>	<b>100.000</b>
Publicidade Aérea	26.000



*SEÇÃO III*

**DA AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO DE FIRMA DE TÁXI AÉREO  
INDIVIDUAL**

Artigo 6º O pedido de autorização para constituição de firma de Táxi Aéreo individual deverá ser formalizado através de requerimento dirigido ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, instruído da seguinte documentação:

- I - declaração de firma individual padronizada pela Junta Comercial;
- II - cópia da Carteira de Identidade (CI) e do Cartão de Identificação do Contribuinte (CIC);
- III - cópia do certificado de propriedade de aeronave;
- IV - especificação da sede social e da sede operacional;
- V - declaração de que não está incurso em processo falimentar e que está em pleno gozo dos direitos de cidadania;
- VI - certidão negativa e declaração de que não possui débitos vencidos e não negociados junto à Receita Federal, INSS ou quaisquer outros Órgãos Públicos;
- VII - comprovante de pagamento de serviço indenizável no valor estipulado pela autoridade aeronáutica; e
- VIII - certidão negativa da Justiça Federal da Vara de execuções cíveis e criminais do proprietário.

Parágrafo único . A portaria de autorização para funcionamento de firma de Táxi Aéreo Individual terá validade de 03 (três) anos.

*SEÇÃO IV*

**DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR**

Artigo 7º A autorização para operar, conforme definida no Artigo 2º destas Instruções, será outorgada à empresa de Táxi Aéreo e/ou de Serviço Aéreo Especializado, devendo ser requerida ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, instruída dos documentos abaixo:

- I - atos constitutivos arquivados na Junta Comercial;
- II - cópia do cartão de inscrição da empresa junto ao Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ);
- III - comprovação da integralização do capital social mínimo, conforme estabelecido no Artigo 5º, destas Instruções; e



IV - cópia do alvará de funcionamento de sua sede social.

§ 1º Além da comprovação dos documentos acima, a empresa deverá dispor de aeronave registrada em seu nome como operadora e possuir o(s) Certificado(s) expedido(s) pelo Subdepartamento Técnico do Departamento de Aviação Civil.

§ 2º Caso a documentação prevista no “Caput” deste Artigo não seja satisfatória para comprovar o atendimento dos requisitos para a outorga da autorização para operar, a emissão da referida autorização ficará condicionada à realização de uma vistoria técnica pelo Subdepartamento de Planejamento do Departamento de Aviação Civil.

§ 3º A autorização prevista neste Artigo terá validade de até 05 (cinco) anos, contados a partir da data de expedição da portaria de autorização para operar, podendo ser renovada, em função do adequado cumprimento do objetivo social e das demais condições previstas nestas Instruções.

### **CAPÍTULO III**

#### **DA EXECUÇÃO**

Artigo 8º Considera-se realizado mediante remuneração os serviços aéreos prestados pela empresa permissionária a qualquer de seus quotistas ou acionistas, quer sejam pessoas físicas ou jurídicas, devendo ser reconhecida pela contabilidade a receita correspondente.

Artigo 9º A empresa autorizada a operar deverá iniciar as suas operações no prazo de 06 (seis) meses, contados da data da expedição da portaria de autorização para operar, devendo comunicar ao Departamento de Aviação Civil, o equipamento operado (prefixo, modelo/tipo), a tripulação, os aeródromos utilizados, o dia, a hora, a finalidade do voo e a cópia da nota fiscal.

Parágrafo único. O prazo máximo para a paralisação das operações é de 06 (seis) meses para as empresas de Táxi Aéreo e para as firmas de Táxi Aéreo Individuais e, de 12 (doze) meses para as empresas de Serviços Aéreos Especializados, findo o qual, a empresa terá a sua autorização caducada, a não ser em caso de força maior, devidamente reconhecido pelo Departamento de Aviação Civil.

Artigo 10. As empresas de Táxi Aéreo poderão realizar Ligações Sistemáticas, mediante prévia autorização do Departamento de Aviação Civil.

Parágrafo único. O explorador dos serviços de Táxi Aéreo, quando autorizado a realizar Ligação Sistemática, poderá divulgar tabela de preços e horários.



Artigo 11. As empresas de Táxi Aéreo, e/ou de Serviços Aéreos Especializados e as firmas de Táxi Aéreo Individuais, conforme definidas nestas Instruções, deverão conduzir as suas operações em conformidade com os RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) aplicáveis.

§ 1º As operações de Transporte Aéreo de Enfermos são realizadas por empresa de Táxi Aéreo e só poderão ser executadas após o cumprimento dos requisitos previstos em regulamentações específicas do Departamento de Aviação Civil e do Conselho Federal de Medicina.

§ 2º As empresas de Táxi Aéreo e as firmas de Táxi Aéreo Individuais somente poderão operar aeronaves matriculadas na categoria TPX (Transporte Público de Passageiro).

§ 3º As empresas de Serviços Aéreos Especializados somente poderão operar aeronave matriculada na categoria SAE (Serviço Aéreo Especializado).

§ 4º As empresas de Aviação Agrícola quando realizarem operações aéreas noturnas deverão cumprir o previsto na IAC nº 3135 de 09 de novembro de 1995.

Artigo 12. As empresas de Táxi Aéreo e/ou de Serviços Aéreos Especializados e as firmas de Taxi Aéreo Individuais ficam obrigadas a enviar ao Departamento de Aviação Civil, o Relatório de Dados Econômicos e Estatísticos, Balanço Patrimonial e respectivo Demonstrativo de Resultados, dentro dos modelos e prazos estabelecidos em regulamentação.

Artigo 13. Na firma de Táxi Aéreo Individual, os serviços serão executados por apenas uma aeronave de asa fixa ou de asa rotativa, por um piloto proprietário dessa aeronave e por, no máximo, um outro piloto contratado.

§ 1º De acordo com a aeronave a ser utilizada, a firma de Táxi Aéreo Individual deverá se enquadrar no RBHA 91 ou no RBHA 135.

§ 2º A operação da aeronave deverá obedecer ao previsto no respectivo Certificado de Aeronavegabilidade.

#### **CAPÍTULO IV**

#### **DA FISCALIZAÇÃO**

Artigo 14. O Departamento de Aviação Civil manterá a fiscalização em conformidade com o que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica.



## **CAPÍTULO V**

### **DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS**

Artigo 15. Na infração aos preceitos do Código Brasileiro de Aeronáutica ou destas Instruções, a autoridade aeronáutica poderá tomar como providências administrativas:

- I - declarar a caducidade da autorização; e
- II - revogar a autorização.

§ 1º As autorizações previstas nestas Instruções, caducarão, de pleno direito, independente de interpelação, por decurso de prazo, quando a empresa:

- I - deixar de iniciar as suas operações conforme previsto nestas Instruções;
- II - deixar de apresentar o comprovante de arquivamento dos atos constitutivos na Junta Comercial;
- III - deixar de apresentar o comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ);

- IV - paralisar as operações por período superior ao estabelecido nestas Instruções; e
- V - deixar de reunir condições para obter a sua autorização para operar.

§ 2º As autorizações previstas nestas Instruções serão revogadas nos seguintes casos:

- I - por requerimento da empresa;
- II - por falta de condições técnicas, econômico-financeiras e/ou administrativas para continuar a operar os serviços com segurança;
- III - por inobservância ou descumprimento das leis, regulamentos e instruções aplicáveis aos serviços, bem como das condições a que ficar subordinada a autorização;
- IV - por insolvência, falência ou liquidação judicial ou extrajudicial; e
- V - pela não renovação da autorização.

Artigo 16. As providências administrativas descritas neste Capítulo não exime outras previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica.

## **CAPÍTULO VI**

### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Artigo 17. Para execução de atividade aérea cujo serviço dependa de autorização de outro Órgão, deverá a empresa, em seu pedido de constituição, apresentar a anuência prévia da respectiva Instituição.



Artigo 18. As empresas que se propuserem a executar operações de Aerolevanteamento, deverão observar as instruções emanadas do Ministério da Defesa, além das disposições previstas nestas Instruções.

Artigo 19. Será entendida como desinteresse da atividade a não solicitação da renovação estabelecida no § 3º, Artigo 7º destas Instruções, no prazo de 90 (noventa) dias anteriores ao vencimento e, conseqüentemente, a empresa terá revogada “ex-offício” a sua portaria de autorização.

Artigo 20. A pretensão da realização de mais de uma atividade aérea por empresa de Táxi Aéreo e/ou de Serviços Aéreos Especializados, dependerá de consulta prévia ao Departamento de Aviação Civil, acompanhada da devida fundamentação do pleito para análise.

Artigo 21. As presentes Instruções também serão aplicadas às demais modalidades de serviços aéreos que, porventura, vierem a ser requeridas, observando-se, ainda, outras normas decorrentes.

Artigo 22. Os casos omissos serão resolvidos pelo Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil.



**ANEXO D**  
**MINISTÉRIO DA DEFESA**

---

**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**Gabinete do Comandante**

PORTARIA Nº 190/GC-5, DE 20 DE MARÇO DE 2001

**Aprova as Instruções Reguladoras para autorização e funcionamento de empresas de táxi aéreo e de serviço aéreo especializado e dá outras providências.**

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe conferem o parágrafo único do Artigo 18 e 19 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, e tendo como fundamento disposto no Artigo 194 da Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) resolve:

Artigo 1º Aprovar as Instruções Reguladoras para autorização e funcionamento de empresas de táxi aéreo e de serviço aéreo especializado.

Artigo 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Artigo 3º Revoga-se a Portaria nº 715/GC-5, de 29 de outubro de 1999, publicada no D.O.U. nº 210-E, Seção I, de 03 de novembro de 1999.

**CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA**

**INSTRUÇÕES REGULADORAS PARA AUTORIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DE  
EMPRESAS DE TÁXI AÉREO E DE SERVIÇO AÉREO ESPECIALIZADO**

**CAPÍTULO I**

**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Artigo 1º As presentes Instruções Reguladoras têm por finalidade a aprovação de normas sobre a autorização e o funcionamento de empresas que têm por objetivo a exploração dos serviços de Táxi Aéreo e de Serviço Aéreo Especializado.



Artigo 2º Para os efeitos destas Instruções, ficam definidas as seguintes conceituações:

I- Autorização para Funcionamento Jurídico ato administrativo unilateral, emanado da autoridade aeronáutica, revogável a qualquer tempo e independente de interpelação, que autoriza a pessoa jurídica a se constituir como empresa de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado;

II- Verificação de Condições para Operar avaliação realizada na empresa, a qual informou estar em condições de iniciar suas atividades, nos aspectos jurídico, econômico e operacional, com o objetivo de comprovar o cumprimento das exigências contidas nestas Instruções;

III- Autorização para Operar ato administrativo unilateral, emanado da autoridade aeronáutica, revogável a qualquer tempo e independente de interpelação, que autoriza a empresa de Táxi Aéreo ou de Serviço Aéreo Especializado a iniciar suas atividades operacionais;

IV- Busca Prévia providência que antecede ao pedido de autorização para funcionamento jurídico, a fim de determinar a razão social da futura empresa. Consiste em consulta, formalizada através de documento, ao Departamento de Aviação Civil - DAC e à Junta Comercial ou sua representante legal onde a empresa terá sua sede social;

V- Razão Social designação concedida a uma sociedade comercial para indicar a pessoa jurídica que dela deriva;

VI- Sede Social local em que a sociedade comercial instala sua administração ou direção e onde os seus componentes podem deliberar, segundo as regras estatutárias;

VII- Sede Operacional aeródromo, homologado ou registrado, indicado pela empresa, no qual deverão ser centralizados os controles técnicos e a maioria das suas atividades operacionais;

VIII- Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo - CHETA - documento emitido pelo DAC que certifica o cumprimento, por empresa de transporte aéreo público, de requisitos mínimos estabelecidos nos regulamentos aprovados;

IX- Empresa de Táxi Aéreo pessoa jurídica brasileira constituída e autorizada a executar o serviço de transporte aéreo público não-regular, na atividade definida como Taxi aéreo;

X-Táxi Aéreo transporte aéreo público não-regular, executado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala, compreendendo as seguintes operações:

a)transporte de passageiros;

b)transporte de cargas;

c)transporte de enfermos;



- d)vôo panorâmico;
- e)ligações sistemáticas;
- f)lançamento de pára-quedista; e
- g)transporte "on-shore" e "off-shore".

XI-Ligações Aéreas Sistemáticas operações realizadas por empresas de táxi aéreo, com origem e destino em território brasileiro, ligando duas ou mais localidades não servidas por linhas aéreas regulares, com frequência mínima de uma ligação semanal;

XII-Transporte Aéreo de Enfermos operações realizadas por empresas de táxi aéreo, dentro de requisitos previstos em regulamentação específica do DAC e do Conselho Federal de Medicina.

Consiste no emprego de aeronave homologada para o transporte de enfermos, dotada de equipamentos médicos, fixos ou removíveis, com suporte médico necessário ao atendimento a ser prestado durante o vôo por profissionais de saúde. O fretamento de táxi aéreo para a remoção de pacientes, dando-lhes o tratamento de passageiros comuns, sem que a aeronave tenha sido especificamente equipada para o serviço e sem o suporte de profissionais de saúde, não se enquadra na presente Instrução como Transporte Aéreo de Enfermos, sujeitando-se a empresa, neste caso, a todas as responsabilidades e conseqüências advindas do tratamento dispensado ao paciente a bordo;

XIII-Empresa de Serviço Aéreo Especializado pessoa jurídica brasileira, constituída e autorizada a executar atividade definida como Serviço Aéreo Especializado; e

XIV-Serviço Aéreo Especializado atividade aérea distinta de transporte aéreo público. As atividades definidas como serviço aéreo especializado e as particularidades de cada uma delas são assim definidas:

a)Aerolevantamento - conjunto de operações para obtenção de informações da parte terrestre, aérea ou marítima do território nacional, por meio de sensor instalado em plataforma aérea, complementadas pelo registro e análise dos dados colhidos, utilizando recursos da própria plataforma ou de estação localizada à distância, compreendendo as seguintes operações:

1. aeroprospecção; e
2. aerofotogrametria.

b)Aerodemonstração - atividade aérea destinada à realização de manobras especiais, visando a atração do público em eventos;

c)Aeroagrícola - atividade aérea com a finalidade de proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em quaisquer de seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, semeadura,



combate a pragas e a vetores propagadores de doenças, aplicação de herbicidas, desfolhadores e povoamento de águas;

d) Aeropublicidade - atividade aérea com a finalidade de fazer propaganda comercial, compreendendo as seguintes operações:

1. reboque de faixa;
2. inscrição com fumaça;
3. fixação de adesivos ou pinturas em aeronaves;
4. exposição de letreiros luminosos; e
5. fotos e filmagens de locais previamente escolhidos, com o intuito de incrementar a propaganda e o turismo.

e) Apoio Aéreo - atividade aérea que consiste na obtenção e no arquivo de sons e imagens, através do uso de equipamentos especiais, visando ao monitoramento de instalações, incluindo o acompanhamento de veículos conduzindo pessoas ou cargas. Este serviço não se refere à segurança pública ou privada, sendo vedado o transporte e o uso de armamentos a bordo das aeronaves;

f) Aeroreportagem - atividade aérea com a finalidade de registrar ou acompanhar acontecimentos, em atendimento aos meios de comunicação;

g) Aeroinspeção - atividade aérea que tem por objetivo inspecionar oleodutos, gasodutos, linhas de alta tensão e obras de engenharia e reflorestamento;

h) Aerofotografia - atividade aérea que tem por objetivo realizar fotografias aéreas, sem o uso de equipamentos que caracterizem o aerolevantamento, aeroreportagem ou aeropublicidade;

i) Aerocinematografia - atividade aérea que tem objetivo realizar filmagens aéreas, sem caracterizar aerolevantamento, aeroreportagem ou aeropublicidade; e

j) Combate a Incêndios - atividade aérea que tem por objetivo o combate a incêndios de modo geral, e, em particular, as ocorrências em campos ou em florestas.

## **CAPÍTULO II**

### **AUTORIZAÇÃO**

#### **SEÇÃO I**

#### **AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO JURÍDICO**

Artigo 3º A autorização para funcionamento jurídico de empresa de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado será outorgada à pessoa jurídica que for constituída segundo as normas dispostas na Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, e que satisfizer os requisitos previstos nestas Instruções.



Artigo 4º O pedido de autorização para funcionamento jurídico deverá ser formalizado em requerimento dirigido ao Exmo Sr. Diretor-Geral do DAC, podendo ser enviado através dos Serviços Regionais de Aviação Civil - SERAC, precedido de busca prévia da razão social pretendida pela empresa, instruído com a seguinte documentação:

I-comprovante de pagamento do emolumento no valor estipulado pela autoridade aeronáutica;  
II atos constitutivos formalizados em, no mínimo, 05 (cinco) vias originais, contendo as seguintes cláusulas obrigatórias:

- a) capital social subscrito nos limites mínimos estabelecidos em regulamentação específica do DAC, bem como a forma e o prazo de sua integralização;
- b) subscrição do capital social por brasileiros na proporção de 4/5 (quatro quintos);
- c) administração atribuída a brasileiros residentes no País; e
- d) as modificações dos atos constitutivos dependerão de prévia autorização do DAC para serem apresentadas ao Registro de Comércio.

III-constar da denominação social da empresa sua atividade aérea principal;

IV-cópia da Carteira de Identidade e do Cartão de Identificação do Contribuinte dos sócios e acionistas com direito a voto;

V-especificação das sedes social e operacional;

VI-comprovante de anuência prévia do Ministério da Defesa, em se tratando de empresa de aerolevanteamento;

VII-especificação das aeronaves que a empresa planeja usar na atividade;

VIII-certidão dos sócios de que não possuem débitos vencidos e não negociados junto à Receita Federal;

IX-certidão negativa de débitos do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS e a certidão de regularidade de situação junto ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS para sócios, quando pessoa jurídica;

X-certidão negativa dos sócios junto à Justiça Federal, da Vara de Execuções Cíveis e Criminais; e

XI-na existência de pessoa jurídica como sócia, deverão ser apresentados o contrato social e a última alteração contratual quando se tratar de regime por quotas de responsabilidade limitada, ou o Estatuto Social atualizado e o último boletim de subscrição de ações com direito a voto, com a completa qualificação dos acionistas, quando se tratar de sociedade anônima.

Artigo 5º As certidões exigidas nos incisos VIII e X do Artigo anterior, quando se tratar de sócios de sociedade anônima, deverão ser emitidas em nome de seus representantes legais.



Artigo 6º A autorização para funcionamento jurídico tem validade de 01 (um) ano, a partir da data de publicação da correspondente portaria no Diário Oficial da União, e não habilita a exploração dos serviços aéreos.

## SEÇÃO II

### AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR

Artigo 7º A autorização para operar será outorgada à empresa de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado, após verificação de suas condições jurídica, econômica e operacional.

Parágrafo único. A aprovação da portaria de autorização para operar não invalida os atos referentes à constituição jurídica.

Artigo 8º A verificação das condições para operar deverá ser requerida pela empresa dentro do prazo de validade da autorização para funcionamento jurídico.

§ 1º Durante a verificação das condições para operar, deverá ser fornecido pela empresa ou apresentado aos inspetores do DAC os seguintes itens:

I-cópia dos atos constitutivos arquivados na Junta Comercial;

II-cópia do cartão de inscrição da empresa junto ao Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

III-escrituração comercial em processamento, considerando todos os fatos contábeis até então reconhecidos e materializados através dos Livros Diário e Razão, na fase pré-operacional, independente da forma de tributação que a empresa optou junto ao Poder Fazendário;

IV-aeronave, própria ou arrendada, registrada na categoria prevista e homologada para o serviço pretendido;

V-coletânea de regulamentação normativa referente à atividade pretendida;

VI-comprovação de representação da empresa nos locais indicados como sede social e sede operacional;

VII-declaração de que os serviços serão realizados em empresa homologada para a manutenção das aeronaves;

VIII-declaração da existência dos serviços de pilotos devidamente habilitados;

IX-declaração da existência dos serviços de agente de segurança de voo, credenciado pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER, para assessorar as operações aéreas; e

X-o CHETA, emitido pelo DAC, em se tratando de empresa de táxi aéreo.

Artigo 9º As empresas de aerolevantamento deverão solicitar a inscrição junto ao Ministério da Defesa, após o recebimento da autorização para operar.



Artigo 10. A autorização para operar tem validade de até 05 (cinco) anos, contados a partir da data da publicação da portaria no Diário Oficial da União, podendo ser renovada por igual período em função do cumprimento do objetivo social e das demais condições previstas nestas Instruções.

### SEÇÃO III

#### CAPITAL SOCIAL MÍNIMO

Artigo 11. O capital social mínimo das empresas de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado deverá ser integralmente subscrito, em moeda corrente nacional ou em bens suscetíveis de avaliação, por ocasião da assinatura dos atos constitutivos.

§ 1º O capital social mínimo deverá ser totalmente integralizado em até 12 (doze) meses, a contar da data de expedição da portaria para autorização de funcionamento jurídico.

§ 2º A comprovação da integralização do capital social deverá ser formalizada mediante o encaminhamento ao DAC de cópia da folha do Livro Diário, a qual deverá ser assinada e identificada pelo responsável técnico e pelo sócio gerente da empresa, onde deverá constar o histórico dos lançamentos relativos aos respectivos fatos contábeis.

Artigo 12. A empresa que pretender inserir mais de uma atividade aérea em seu objetivo social deverá subscrever o maior capital mínimo, dentre aquelas atividades que se propuser explorar.

Artigo 13. A empresa que realizar alterações nos atos constitutivos, visando à inclusão de mais de uma atividade aérea em seu objetivo social, deverá integralizar as diferenças resultantes no ato da assinatura do instrumento de alteração contratual ou estatutária correspondente.

Artigo 14. A redução do capital social que resultar em valor inferior ao mínimo fixado só poderá ser realizada para fins de absorção de prejuízos acumulados, devendo, no entanto, ser apresentada nova subscrição de ações ou de quotas, objetivando atingir o capital social mínimo, a ser integralizado em até 12 (doze) meses, a contar da data de assinatura da alteração.

Artigo 15. O valor do capital social mínimo, aplicável às empresas de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado, será fixado pelo DAC através de regulamentação específica.

Artigo 16. As atividades aéreas que forem aprovadas posteriormente a estas Instruções terão o capital social mínimo definido e divulgado pelo DAC.



**CAPÍTULO III**  
**FUNCIONAMENTO**  
**SEÇÃO I**  
**DISPOSIÇÕES GERAIS**

Artigo 17. As empresas de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado deverão operar, no mínimo, 01 (uma) aeronave própria ou arrendada.

Artigo 18. O prazo máximo de paralisação das atividades, a partir da publicação, no Diário Oficial da União, da portaria de autorização para a empresa operar é de 12 (doze) meses, após o qual a empresa terá sua autorização revogada, a não ser em casos justificados e devidamente reconhecidos pelo DAC.

Artigo 19. As empresas de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado deverão conduzir suas operações em conformidade com portarias, Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica RBHA, Instruções de Aviação Civil IAC, normas referentes às habilitações dos pilotos para o exercício da atividade e regras de tráfego aéreo.

§ 1º As empresas de táxi aéreo deverão operar aeronaves matriculadas na categoria TPX.

§ 2º As empresas de serviço aéreo especializado deverão operar aeronaves matriculadas na categoria SAE.

§ 3º As empresas autorizadas como táxi aéreo e serviço aéreo especializado deverão ter aeronaves matriculadas nas categorias TPX e/ou SAE, de acordo com as atividades a serem executadas.

Artigo 20. As empresas de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado poderão fixar logomarcas de terceiros em suas aeronaves, desde que não haja remuneração específica por esse trabalho e o mesmo seja concomitante e relacionado com a prestação do serviço para o qual a empresa foi contratada.

Artigo 21. Considera-se realizado mediante remuneração os serviços aéreos prestados pela empresa autorizada a qualquer de seus quotistas ou acionistas, quer sejam pessoas físicas ou jurídicas, devendo ser reconhecida pela contabilidade a receita correspondente.

Artigo 22. A administração das empresas que exploram os serviços de táxi aéreo e os serviços aéreos especializados deverá discriminar, nas notas fiscais emitidas, o tipo de serviço realizado e o prefixo da aeronave empregada.

Artigo 23. As empresas de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado ficam obrigadas a enviar ao DAC, o relatório de dados econômicos e estatísticos, o balanço patrimonial e o respectivo demonstrativo de resultados, dentro dos modelos e prazos estabelecidos em regulamentação aprovada.



Artigo 24. As empresas de táxi aéreo somente poderão operar com o CHETA e respectivas especificações operativas válidas.

## SEÇÃO II

### EXPLORAÇÃO DE MAIS DE UMA ATIVIDADE AÉREA

Artigo 25. A exploração de mais de uma das atividades de que trata estas Instruções dependerá de consulta prévia ao DAC, acompanhada de devida fundamentação e especificação da aeronave que será utilizada, para que conste dos objetivos sociais da empresa.

Artigo 26. As atividades a serem exploradas deverão constar da autorização para operar da empresa.

Artigo 27. O Diretor-Geral do DAC poderá revogar a autorização para explorar qualquer das atividades, quando não forem observadas as prescrições técnicas e operacionais julgadas indispensáveis à segurança do voo.

## SEÇÃO III

### LIGAÇÕES AÉREAS SISTEMÁTICAS

Artigo 28. As empresas de táxi aéreo poderão realizar ligações sistemáticas, dependendo de prévia autorização do DAC.

Artigo 29. O pedido de autorização para ligações sistemáticas deverá ser endereçado ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do DAC, acompanhado das seguintes informações:

I-cidades a serem ligadas;

II-frequências;

III-horários;

IV-aeronave a ser empregada;

V-tarifa proposta; e

VI-data prevista para o início das operações.

Artigo 30. A autorização somente será concedida para ligações entre cidades não contempladas com o transporte aéreo regular e o compromisso da realização de, no mínimo, uma frequência semanal.

Parágrafo único. A empresa autorizada não terá exclusividade para a exploração da ligação concedida.

Artigo 31. O explorador dos serviços de táxi aéreo, quando autorizado a realizar ligações sistemáticas, poderá divulgar tabela de preços e horários.

Artigo 32. Uma vez autorizada a realizar ligação sistemática, a empresa não fará jus à suplementação tarifária.



## **CAPÍTULO IV**

### **FISCALIZAÇÃO E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS**

Artigo 33. O DAC fiscalizará os serviços autorizados em conformidade com o que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Artigo 34. A autorização para a exploração dos serviços será revogada nas seguintes situações:

I-requerimento da empresa;

II-paralisação das operações por período superior ao estabelecido nestas Instruções;

III-falta de condições técnicas, econômicas, financeiras ou administrativas para continuar a exploração dos serviços com segurança;

IV-inobservância ou descumprimento das leis, regulamentos e instruções aplicáveis aos serviços, bem como das condições definidas nas autorizações jurídica ou operacional;

V-insolvência, falência ou liquidação judicial ou extrajudicial;

VI-cassação do CHETA expedido pelo DAC; ou

VII-pela não renovação da autorização.

Artigo 35. A cassação das autorizações jurídica ou operacional dependerá de Inquérito Administrativo, no curso do qual será assegurada ampla defesa à empresa autorizada.

Artigo 36. Além das providências administrativas previstas neste Capítulo, a empresa estará sujeita a outras sanções dispostas no Código Brasileiro de Aeronáutica.

## **CAPÍTULO V**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

Artigo 37. Será entendido como desinteresse no exercício da atividade a não solicitação da renovação da autorização para operar, no prazo de 90 (noventa) dias anteriores ao seu vencimento e, neste caso, a portaria de autorização para operar da empresa será revogada "ex-offício".

Parágrafo único. A critério do DAC, a renovação da autorização para operar será precedida de verificação das condições da empresa, visando a comprovar o cumprimento do objetivo social e das demais exigências previstas nestas Instruções.



Artigo 38. A empresa que se propuser a explorar a atividade de aerolevanteamento deverá observar as normas aprovadas pelo Ministério da Defesa, além das disposições contidas nestas Instruções.

Artigo 39. A empresa que se propuser a explorar a atividade aeroagrícola deverá observar as normas aprovadas pelo Ministério da Agricultura, além das disposições contidas nestas Instruções.

Artigo 40. É expressamente proibida a utilização de aeronaves experimentais para explorar os serviços de táxi aéreo ou serviço aéreo especializado.

Artigo 41. As aeronaves categoria TPP, formalmente vinculadas a clubes ou entidades aerodesportivas, poderão efetuar lançamento de pára-quedistas sem necessidade de pertencer à empresa de táxi aéreo, desde que sejam observadas as normas técnicas referentes às aeronaves e aos tripulantes, executando, neste caso, atividade aérea não remunerada.

Artigo 42. Não será autorizada a constituição de novas firmas de táxi aéreo individual. Em consequência, as firmas já aprovadas poderão permanecer operando até as datas de término de validade das respectivas portarias, após as quais não terão as autorizações de funcionamento renovadas. Caso haja interesse do proprietário da firma na continuidade das operações, deverá ser solicitada a constituição de uma empresa de táxi aéreo.

Artigo 43. Somente será autorizada a transferência total das cotas ou ações da empresa após a expedição da autorização para operar.

Artigo 44. A empresa autorizada a funcionar deverá contribuir para o Fundo Aeroviário e manter escrituração específica para essa contribuição, podendo o DAC exigir a correspondente comprovação de regularidade.

Artigo 45. A empresa autorizada a funcionar deverá manter-se regular junto ao INSS, ao FGTS e com a Fazenda Nacional, podendo o DAC exigir as correspondentes comprovações.

Artigo 46. Os casos não previstos nestas Instruções serão resolvidos pelo Diretor-Geral do DAC.