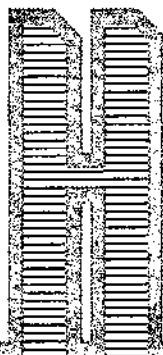




DIÁRIO



República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

ANO XLII — Nº 33

SEXTA-FEIRA, 11 DE SETEMBRO DE 1987

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 34ª SESSÃO CONJUNTA, EM 10 DE SETEMBRO DE 1987

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Discursos do Expediente

— **DEPUTADO ALEXANDRE PUZYNA** —
Restabelecimento das prerrogativas do Poder Legislativo.

— **DEPUTADOS ADYLSO MOTA, RUY NEDEL E OSVALDO BENDER** — "Empresários marcam sete parlamentares". Notícia veiculada pelo jornal **Correio Braziliense**.

— **DEPUTADO FRANCISCO AMARAL** —
Homenagem póstuma ao Ministro Marcos Freire.

— **DEPUTADO VICTOR FACCIONI** — "Defesa dos produtores brasileiros" — pronunciamento do Presidente da FARSUL no encerramento da X EXPOINTER — RS.

— **DEPUTADO MOYSÉS PIMENTEL** —
Jornada de trabalho de 40 horas semanais.

— **DEPUTADA LÍDICE DA MATA** — Expulsão de estudantes da Universidade de Fortaleza — UNIFOR.

1.2.2 — Comunicação da Presidência

Convocação de sessão conjunta a realizar-se segunda-feira, dia 14, às 18 horas e 30 minutos, com Ordem do Dia que designa.

1.3 — ORDEM DO DIA

1.3.1 — Leitura de Mensagens Presidenciais e designação de relatores

Mensagem Presidencial nº 182, de 1987 (nº 371/86, na origem), através da qual o Senhor

Presidente da República comunica haver vetado totalmente o Projeto de Lei da Câmara nº 42, de 1986 (nº 7.492/86, na origem), que autoriza a admissão, pela Caixa Econômica Federal, dos empregados da Associação de Poupança e Empréstimo de Alagoas — APEAL, Associação de Poupança e Empréstimo de Pernambuco — APEPE, Associação de Poupança e Empréstimo do Rio Grande do Norte — APERN e Caixa Forte — APE; do Piauí, transformadas em Sociedades de Crédito Imobiliário pelo Banco Central, e dá outras providências. (Relator Sen. Mauro Benedito.)

Mensagem Presidencial nº 183, de 1987-CN (nº 502/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado parcialmente o Projeto de Lei da Câmara nº 55, de 1986 (nº 907/83, na origem), que autoriza o Poder Executivo a instituir a Fundação Universidade Federal do Amapá. (Relatora Dep. Eunice Michiles.)

Mensagem Presidencial nº 184, de 1987-CN (nº 519/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado totalmente o Projeto de Lei da Câmara nº 212, de 1985 (nº 4.452/77, na origem), que revoga a Lei nº 6.905, de 11 de maio de 1981, os Decretos-Leis nº 594, de 27 de maio de 1969, 1.617, de 3 de março de 1968, e 1.924, de 20 de janeiro de 1982, o art. 48 da Lei nº 6.251, de 8 de outubro de 1975, art. 3º do Decreto-Lei nº 1.923, de 20 de janeiro de 1982, dá nova redação ao inciso I e § 1º do art. 2º da Lei nº 6.168, de 9 de dezembro de 1974, e fixa normas de instituição e funciona-

mento da Loteria Esportiva Federal. (Relator Sen. Pompeu de Sousa.)

Mensagem Presidencial nº 185, de 1987-CN (nº 520/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado parcialmente o Projeto de Lei da Câmara nº 21, de 1986, (nº 6.696/85, na origem), que cria cargos no Quadro Permanente de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região, a que se refere a Lei nº 7.324, de 18 de junho de 1985, e dá outras providências. (Relator Dep. Jorge Uequed.)

Mensagem Presidencial nº 186, de 1987-CN (nº 526/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado totalmente o Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 1985 — Complementar (nº 180/81 — Complementar, na origem), que altera a Lei Complementar nº 35, de 14 de março de 1979; que "dispõe sobre a Lei Orgânica da Magistratura Nacional". (Relator Sen. Aureo Mello.)

Mensagem Presidencial nº 187, de 1987-CN (nº 545/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado totalmente o Projeto de Lei da Câmara nº 87, de 1983 (nº 1.372/79, na origem), que dispõe sobre a regulamentação das profissões de Oficial Cabelleiro, Manicure, Maquillador, Esteticista Facial, Depilador e Pedicuro, e dá outras providências. (Relator Dep. Aloysio Chaves.)

Mensagem Presidencial nº 188, de 1987-CN (nº 610/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado totalmente o Projeto de Lei da Câmara

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

PASSOS PÔRTO
Diretor-Geral do Senado Federal

AGACIEL DA SILVA MAIA
Diretor Executivo

LUIZ CARLOS DE BASTOS
Diretor Administrativo

JOSECLER GOMES MOREIRA
Diretor Industrial

LINDOMAR PEREIRA DA SILVA
Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semestral	Cz\$ 264,00
Despesa c/ postagem	Cz\$ 66,00
(Via Terrestre)	
TOTAL	330,00
Exemplar Avulso	Cz\$ 2,00

Tiragem: 2.200-exemplares.

nº 26, de 1984 (nº 3.004/80, na origem), que regula a responsabilidade civil das empresas de ônibus no transporte de passageiros. (Relator Sen. Leite Chaves.)

Mensagem Presidencial nº 189, de 1987-CN (nº 614/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado parcialmente o Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 1986 (nº 7.446/86, na origem), que suspende a execução de sentença em ações de despejo e dá outras providências. (Relator Dep. Nilson Gibson.)

Mensagem Presidencial nº 190, de 1987-CN (nº 646/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado totalmente o Projeto de Lei da Câmara nº 189, de 1985 (nº 5.465/85, na origem), que dispõe sobre a criação e extinção de cargos na Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da Quinta Região e dá outras providências. (Relator Sen. Meira Filho.)

Mensagem Presidencial nº 191, de 1987-CN (nº 794/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado parcialmente o Projeto de Lei da Câmara nº 149, de 1986 (nº 2.195/83, na origem),

que autoriza a criação do Fundo para Desenvolvimento Integrado do Vale do Rio Doce. (Relator Dep. Geraldo Campos.)

Mensagem Presidencial nº 192, de 1987-CN (nº 804/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado totalmente o Projeto de Lei da Câmara nº 66, de 1986 (nº 3.802/84, na origem), que disciplina o exercício da profissão de carregador de bagagens nos aeroportos e dá outras providências. (Relator Sen. Wilson Martins.)

Mensagem Presidencial nº 193, de 1987-CN (nº 805/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado parcialmente o Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 1986 (nº 3.284/85, na origem), que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. (Relator Dep. Sigmaringa Seixas.)

Mensagem Presidencial nº 194, de 1987-CN (nº 806/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado parcialmente o Projeto de Lei da Câmara nº 54, de 1986 (nº 7.634/86, na origem), que dispõe sobre os órgãos de administração do Ministério Público do Distrito Federal e dá

outras providências. (Relator Sen. Nabor Júnior.)

Mensagem Presidencial nº 195, de 1987-CN (nº 807/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado parcialmente o Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 1985 (nº 2.246/83, na origem), que institui o PRÓ-FRUITI — Programa Nacional de Arborização Urbana com Árvores Frutíferas e determina outras providências. (Relator Dep. Jorge Arbage.)

Mensagem Presidencial nº 196, de 1987-CN (nº 809/86, na origem), através da qual o Senhor Presidente da República comunica haver vetado totalmente o Projeto de Lei da Câmara nº 88 de 1986 (nº 6.101/85, na origem), que acrescenta parágrafo único ao art. 18 da lei que regula a ação popular. (Relator Sen. João Lobo.)

1.3.2 — Prazo para apreciação das matérias

1.3.3 — Questão de ordem

— Levantada pelo Deputado Adylson Motta e acolhida pela Presidência, solicitando o encerramento da sessão por falta de **quorum**.

1.4 — ENCERRAMENTO

Ata da 34ª Sessão Conjunta, em 10 de setembro de 1987

1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 48ª Legislatura

Presidência do Sr. Francisco Rollemberg

ÀS 18 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Mário Maia — Aluísio Bezerra — Nabor Júnior — Leopoldo Peres — Áureo Mello — Odacir Soares — João Menezes — Almir Gabriel — Jarbas Passarinho — Alexandre Costa — Edison Lobão — Chagas Rodrigues — Virgílio Távora — Cid Sabóia de Carvalho — Mauro Benevides — José Agripino — Lavoisier Maia — Marcondes Gadelha — Humberto Lucena — Raimundo Lira — Marco

Maciel — Antonio Fanas — Guilherme Palmeira — Divaldo Suruagy — Francisco Rollemberg — Lourival Baptista — Luiz Viana — Jutahy Magalhães — Ruy Bacelar — José Ignácio Ferreira — Gerson Camata — João Calmon — Afonso Arinos — Nelson Carneiro — Alfredo Campos — Ronan Tito — Severo Gomes — Fernando Henrique Cardoso — Mário Covas — Mauro Borges — Iram Saraiva — Irapuan Costa Júnior — Pompeu de Sousa — Meira Filho — Roberto Campos — Lourenberg Nunes Rocha — Márcio La-

cerda — Mendes Canale — Rachid Saldanha Derzi — Wilson Martins — Leite Chaves — Afonso Camargo — José Richa — Ivan Bonato — Dirceu Carneiro — Nelson Wedekin — Carlos Chiarelli — José Paulo Bisol — José Fogaça.

E OS SRS. DEPUTADOS;

Acre

Alércio Dias — PFL; Francisco Diógenes — PDS; Narciso Mendes — PDS; Osmir Lima — PMDB; Rubem Branquinho — PMDB.

Amazonas

Bernardo Cabral — PMDB; Eunice Michiles — PFL; José Dutra — PMDB; José Fernandes — PDT.

Rondônia

Arnaldo Martins — PMDB; Assis Canuto — PFL; Francisco Sales — PMDB; José Guedes — PMDB; José Viana — PMDB; Raquel Cândido — PFL; Rita Furtado — PFL.

Pará

Ademir Andrade — PMDB; Amílcar Moreira — PMDB; Arnaldo Moraes — PMDB; Eliel Rodrigues — PMDB; Fernando Velasco — PMDB; Gabriel Guerreiro — PMDB; Gerson Peres — PDS; Jorge Arbage — PDS; Manoel Ribeiro — PMDB; Paulo Roberto — PMDB.

Maranhão

Albérico Filho — PMDB; Antonio Gaspar — PMDB; Cid Carvalho — PMDB; Costa Ferreira — PFL; Davi Alves Silva — PDS; Enoc Vieira — PFL; Francisco Coelho — PFL; Onofre Corrêa — PMDB; Sarney Filho — PFL; Victor Trovão — PFL; Vieira da Silva — PDS; Wagner Lago — PMDB.

 Piauí

Átila Lira — PFL; Felipe Mendes — PDS; Heráclito Fortes — PMDB; José Luiz Maia — PDS; Mussa Dames — PFL; Myriam Portella — PDS; Paes Landim — PFL.

Ceará

Aécio de Borba — PDS; Bezerra de Melo — PMDB; Carlos Benevides — PMDB; Etevaldo Nogueira — PFL; Firmino de Castro — PMDB; Furtado Leite — PFL; José Lins — PFL; Luiz Marques — PFL; Mauro Sampaio — PMDB; Moema São Thiago — PDT; Moysés Pimentel — PMDB; Orlando Bezerra — PFL; Osmundo Rebouças — PMDB; Paes de Andrade — PMDB; Raimundo Bezerra — PMDB; Ubiratan Aguiar — PMDB.

Rio Grande do Norte

Antônio Câmara — PMDB; Flávio Rocha — PFL; Iberê Ferreira — PFL; Ismael Wanderley — PMDB; Vingt Rosado — PMDB; Wilma Maia — PDS.

Paraíba

Agassiz Almeida — PMDB; Aluizio Campos — PMDB; Edme Tavares — PFL; Evaldo Gonçalves — PFL; João Agripino — PMDB; João da Mata — PFL.

Pernambuco

Gilson Machado — PFL; Inocêncio Oliveira — PFL; José Jorge — PFL; José Moura — PFL; José Tinoco — PFL; Osvaldo Coelho — PFL; Salatiel Carvalho — PFL.

Alagoas

Albérico Cordeiro — PFL; Antonio Ferreira — PFL; Eduardo Bonfim — PC do B; Geraldo Bulhões — PMDB; José Costa — PMDB; José Thomaz Nonô — PFL; Roberto Torres — PTB; Vinicius Cansção — PFL.

Sergipe

Acival Gomes — PMDB; Antonio Carlos Franco — PMDB; Cleonânio Fonseca — PFL; João Machado Rollemberg — PFL; José Queiroz — PFL; Messias Góis — PFL.

Bahia

Ângelo Magalhães — PFL; Benito Gama — PFL; Carlos Sant'Anna — PMDB; Celso Dourado — PMDB; Domingos Leonelli — PMDB; Eraldo Tinoco — PFL; Fernando Santana — PCB; Generaldo Correia — PMDB; Haroldo Lima — PC do B; Jairo Carneiro — PFL; Joaci Góes — PMDB; João Alves — PFL; João Carlos Bacelar — PMDB; Jonival Lucas — PFL; Jorge Hage — PMDB; José Lourenço — PFL; Jutahy Júnior — PMDB; Lídice da Mata — PC do B; Luiz Eduardo — PFL; Luiz Vianna Neto — PMDB; Manoel Castro — PFL; Milton Barbosa — PMDB; Nestor Duarte — PMDB; Prisco Viana — PMDB; Virgildásio de Senna — PMDB; Waldec Ornelas — PFL.

Espirito Santo

Nelson Aguiar — PMDB; Nyder Barbosa — PMDB; Rita Camata — PMDB; Stélio Dias — PFL; Vasco Alves — PMDB.

Rio de Janeiro

Adolfo Oliveira — PL; Álvaro Valle — PL; Anna Maria Rattes — PMDB; Aroide de Oliveira — PFL; Artur da Távola — PMDB; Bocayuva Cunha — PDT; Brandão Monteiro — PDT; Carlos Alberto Caó — PDT; Denisar Ameiro — PMDB; Edésio Frias — PDT; Edmilson Valentim — PC do B; Fábio Raunheiti — PTB; Feres Nader — PDT; Flavio Palmier da Veiga — PMDB; Francisco Dornelles — PFL; José Luiz de Sá — PL; Luiz Salomão — PDT; Lysâneas Maciel — PDT; Márcio Braga — PMDB; Miro Teixeira — PMDB; Oswaldo Almeida — PL; Paulo Ramos — PMDB; Roberto D'Ávila — PDT; Sandra Cavalcanti — PFL; Vivaldo Barbosa — PDT.

Minas Gerais

Aécio Neves — PMDB; Álvaro Antônio — PMDB; Alysson Paulinelli — PFL; Bonifácio de Andrada — PDS; Carlos Cotta — PMDB; Célio de Castro — PMDB; Chico Humberto — PDT; Dálton Canabrava — PMDB; Gil César — PMDB; Homero Santos — PFL; Israel Pinheiro — PMDB; João Paulo — PT; José Elias Murad — PTB; José Geraldo — PMDB; José Ulisses de Oliveira — PMDB; Lael Varella — PFL; Leopoldo Bessone — PMDB; Luiz Alberto Rodrigues — PMDB; Marcos Lima — PMDB; Mário Assad — PFL; Maurício Campos — PFL; Maurício Pádua — PMDB; Mello Reis — PDS; Milton Reis — PMDB; Octávio Elisio — PMDB; Paulo Almada — PMDB; Paulo Delgado — PT; Pimenta da Veiga — PMDB; Raimundo Rezende — PMDB; Ronaro Corêa — PFL; Rosa Prata — PMDB; Sérgio Wemack — PMDB; Ziza Valadares — PMDB.

São Paulo

Aiff Domingos — PL; Agripino de Oliveira Lima — PFL; Ailton Sandoval — PMDB; Antônio Salim Curiali — PDS; Arnaldo Faria de Sá — PTB; Arnold Fioravante — PDS; Caio Pompeu — PMDB; Cardoso Alves — PMDB; Dirce Tutu Quadros — PTB; Doreto Campanari — PMDB; Eduardo Jorge — PT; Fábio Feldmann — PMDB; Farabulini Júnior

— PTB; Fernando Gasparian — PMDB; Florestan Fernandes — PT; Francisco Amaral — PMDB; Francisco Rossi — PTB; Gastone Righi — PTB; Geraldo Alckmin Filho — PMDB; Gerson Marcondes — PMDB; Gumercindo Milhomem — PT; Hélio Rosas — PMDB; Jayme Palianin — PTB; João Hermann Neto — PMDB; João Rezek — PMDB; Joaquim Bevilacqua — PTB; José Carlos Grecco — PMDB; José Genoio — PT; José Serra — PMDB; Luis Gushiken — PT; Luis Inácio Lula da Silva — PT; Manoel Moreira — PMDB; Michel Temer — PMDB; Nelson Seixas — PDT; Paulo Zarzur — PMDB; Plínio Arruda Sampaio — PT; Ricardo Igar — PFL; Roberto Rollemberg — PMDB; Robson Marinho — PMDB; Theodoro Mendes — PMDB; Tito Costa — PMDB; Ulysses Guimarães — PMDB.

Goiás

Aldo Arantes — PC do B; Antonio de Jesus — PMDB; Délio Braz — PMDB; Jales Fontoura — PFL; João Natal — PMDB; Mauro Miranda — PMDB; Naphtali Alves de Souza — PMDB; Nilton Albernaz — PMDB; Paulo Roberto Cunha — PDC; Pedro Canedo — PFL; Siqueira Campos — PDC.

Distrito Federal

Augusto Carvalho — PCB; Francisco Carneiro — PMDB; Geraldo Campos — PMDB; Jofran Frejat — PFL; Márcia Kubitschek — PMDB; Maria de Lourdes Abadia — PFL; Sigmaringa Seixas — PMDB; Valmir Campelo — PFL.

Mato Grosso

Joaquim Sucena — PMDB; Jonas Pinheiro — PFL; Osvaldo Sobrinho — PMDB; Percival Muniz — PMDB; Rodrigues Palma — PMDB; Ubiratan Spinelli — PDS.

Mato Grosso do Sul

Plínio Martins — PMDB; Ruben Figueiró — PMDB; Valter Pereira — PMDB.

Paraná

Alceni Guerra — PFL; Darcy Deitos — PMDB; Euclides Scalco — PMDB; Hélio Duque — PMDB; Jacyr Scanagatta — PFL; José Tavares — PMDB; Maurício Fruet — PMDB; Maurício Nasser — PMDB; Max Rosenmann — PMDB; Nelson Friedrich — PMDB; Paulo Pimentel — PFL; Renato Bernardi — PMDB; Tadeu França — PMDB.

Santa Catarina

Alexandre Puzyna — PMDB; Antonio Carlos Konder Reis — PDS; Artenir Werner — PDS; Cláudio Ávila — PFL; Eduardo Moreira — PMDB; Francisco Küster — PMDB; Ivo Vanderlinde — PMDB; Luiz Henrique — PMDB; Orlando Pacheco — PFL; Paulo Macarini — PMDB; Renato Vianna — PMDB; Victor Fontana — PFL; Vilson Souza — PMDB.

Rio Grande do Sul

Adilson Motta — PDS; Amaury Müller — PDT; Arnaldo Prieto — PFL; Carlos Cardinal — PDT; Erico Pegoraro — PFL; Floriceno Paixão — PDT; Hermes Zaneti — PMDB; Ibsen Pinheiro — PMDB; Júlio Costamilan — PMDB; Lélcio Souza — PMDB; Luis Roberto Ponte — PMDB; Nelson Jobim — PMDB; Osvaldo Bender — PDS; Paulo Mincarone — PMDB; Ruy Nedei — PMDB; Victor Faccioni — PDS.

Amapá

Eraldo Trindade — PFL; Geovani Borges — PFL; Raquel Capiberibe — PMDB.

Roraima

Chagas Duarte — PFL; Marluce Pinto — PTB; Mozarildo Cavalcanti — PFL; Ottomar Pinto — PTB.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg) — As listas de presença acusam o comparecimento de 59 Srs. Senadores e 195 Srs. Deputados. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Há oradores inscritos para o período de breves comunicações.

Concedo a palavra ao nobre Deputado Alexandre Puzyna.

O SR. ALEXANDRE PUZYNA (PMDB — SC. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente e Srs. Congressistas:

Queremos continuar nossa análise contra o parlamentarismo.

Já fizemos referência da iniciativa do Deputado José Carlos Coutinho, que, em proposta justificada de emenda à Constituição, datada de vinte de fevereiro de mil novecentos e oitenta e sete, restabelecia as prerrogativas retiradas ao Congresso Nacional pelos sucessivos governos autoritários, a partir de mil novecentos e sessenta e quatro.

Como já tivemos a ocasião de afirmar, esta proposta daquele Deputado não encontrou a necessária ressonância, e assim, ainda hoje persiste o resquício de autoritarismo, e a indesejável supremacia do Poder Executivo, notadamente em edições de decretos-leis.

As principais alterações que o Deputado José Carlos Coutinho propunha eram, entre outras, a autoconvocação do Congresso Nacional, para tratar de questões no intervalo das Sessões Legislativas Ordinárias; e o **quorum** da maioria absoluta, em cada Casa do Congresso, para a garantia da seriedade do ato convocatório.

Em seguida, a adoção de novas normas regimentais, em ambas as Casas do Congresso Nacional, tendo em vista a necessidade de que os Membros do Congresso tivessem acesso fácil e garantido de resposta aos pedidos de informação encaminhados pelas Mesas, aos órgãos do Poder Executivo, quando se tratasse de matéria legislativa e de atividade administrativa.

Além disso, invocava a inviolabilidade e imunidade dos Membros do Congresso Nacional, dando nova redação ao art. 32, da Constituição de mil novecentos e sessenta e nove, restaurando, em toda plenitude, as chamadas "imunidades parlamentares", para que o Plenário e os Parlamentares pudessem se manifestar livremente em seus votos e opiniões, e ainda, a sustação de processo contra Parlamentar.

Continuava dando competências que sempre couberam aos dois ramos do Poder Legislativo.

Aditava, ainda, a competência privativa do Congresso Nacional para a aprovação prévia de escolha de autoridades feita pelo Presidente da República, acrescentando ao minguido rol do atual art. 42, item 3, da Constituição de mil novecentos e sessenta e nove, as designações do Procura-

dor-Geral da República, dos Governadores dos Territórios e do Presidente do Banco Central.

A preocupação seguinte é o restabelecimento das atribuições do Congresso Nacional, ferindo a pedra angular da Legislação sobre matéria financeira, com sede no art. 43, item 1, do texto de mil novecentos e sessenta e nove, restabelecendo ao Legislativo competência plena sobre matéria financeira, tal como é a tradição do regime, a exemplo da Constituição de mil novecentos e quarenta e seis.

Aditava, ainda, a competência exclusiva do Congresso Nacional para deliberar sobre atos internacionais, medidas de emergência e intervenção federal.

Os projetos iniciados pelo Presidente da República tinham também nova disciplina, cortando-se o odioso "curso de prazo", que interfere na independência do Poder Legislativo; porém, sem fechar as portas para o pedido de tramitação urgente de projetos de alto interesse nacional.

Em matéria de decretos-leis, o autor não chegou a condená-los, porém restringiu a sua permissibilidade, retirando-o da condição de legislação sobre as finanças públicas, e a possibilidade de emenda ao decreto-lei pelo Congresso Nacional.

Se o decreto-lei fosse rejeitado, a sua ineficácia se operaria desde o início de sua vigência.

Em matéria de legislação financeira, retirou da competência exclusiva do Presidente da República os projetos elencados no art. 57, da Constituição de 1969, bem como o monopólio para iniciativa da anistia política; das leis de aumento da despesa pública; e de matéria tributária do Distrito Federal e dos Territórios.

Inovou, ainda, em relação à votação do veto presidencial pelo Congresso.

O que está proposto de novo, sem dúvida, é que, esgotado o prazo de 45 dias, o veto presidencial não seria automaticamente mantido, mas tão só incluído na Ordem do Dia, até a votação final, pelo Congresso Nacional.

Retirou, ainda, da competência privativa do Presidente da República, a abertura do processo legislativo referente à matéria orçamentária; e deu também iniciativa ao Legislativo sobre a despesa pública, podendo o próprio Congresso fazê-lo também em relação ao orçamento.

E, finalmente, o processo contra titular de mandato eletivo por subversão ou corrupção, que está normado no parágrafo único do art. 154, da Constituição de 1969, era riscado do texto constitucional, não mais se permitindo que o mandatário do povo fosse processado sem licença da Casa respectiva, para preservar a independência do Poder Legislativo, em coerência com o regime democrático.

Estou certo de que, se tivéssemos em fevereiro deste ano, adotado a contribuição do Deputado José Carlos Coutinho, estas alterações, de tão fundamental importância para o próprio funcionamento das instituições, teriam tirado o País do atual impasse político, em que ninguém sabe vender o futuro que nos aguarda.

O que se tem visto, aqui, é uma pressão constante contra os parlamentares, com uma inundação diluviana de emendas aos projetos elaborados nas Comissões; e uma visita, que se refaz a cada dia, aos nossos gabinetes, de ditos "advoca-

gados" de interesses de todas as categorias e grupos, legítimos ou não.

E por isso que damos inteira razão ao brilhante parecer contra a Emenda Parlamentarista do Senhor Raul Pilla, de data de doze de maio de mil novecentos e quarenta e nove, em que o ilustre Senador pelo Estado do Rio de Janeiro, Afonso Arinos de Mello Franco derrotou, com facilidade, o esforço de muitos lustros, consumidos com abnegação e patriotismo por aquele ilustre homem público, Raul Pilla, que julgava, erroneamente, propício o momento de então para empreender a obra de transformação das instituições políticas brasileiras, como hoje, com igual pertinácia, e de certa forma, em época também inoportuna, transformou-se em autor de nova tentativa de reintrodução do parlamentarismo, seu antigo e ferrenho adversário.

Ao negar o jogo político em torno apenas dos partidos, dizia, então, o Senador Afonso Arinos:

— "Ninguém, hoje em dia, acredita, nem sustenta, que os parlamentos legislem com os partidos, e estes sejam agrupamentos políticos para onde convijam homens que participem de doutrinas ou pontos de vista teóricos assemelhados. As leis são feitas sob a pressão de grupos econômicos e trabalhistas, e os partidos são, principalmente, mecanismos de competição de interesses de capital e do trabalho, na sua expressão mais firme e poderosa."

O texto do Projeto de Constituição da Comissão de Sistematização, tendo como Relator o Constituinte Bernardo Cabral, datado de nove de julho de mil novecentos e oitenta e sete, desde o preâmbulo, enfatiza a soberania do povo, a necessidade de consulta à população, e pressupõe que a República Federativa do Brasil tem, entre outros fundamentos, a soberania do povo e a representação, como condição para governá-lo.

É o que repete o **Preâmbulo** do Substitutivo do Projeto do Relator, que convida à participação popular, e que reafirma, no art. 1º, parágrafo único, que "todo o poder emana do povo e com ele é exercido". Legislar ouvindo o povo não configura sedição ou usurpação de poder; e o pluralismo político é a garantia da plena liberdade e da democracia, através da livre formação de opiniões contraditórias. Unanimidade só em decisões de regimes de autoritarismo.

Contudo, o exercício popular da soberania é feito de tal forma que, organicamente, não são os partidos políticos os condutores do processo de participação das entidades e associações representativas de interesses sociais.

Vê-se é que o próprio equipamento dos interesses econômicos visa à defesa de seus interesses e posições. Põe em risco o próprio conceito tradicional de democracia; sobretudo como o exercício de direitos políticos através de partidos políticos e dos titulares de cargos públicos elegíveis, e de mandatos parlamentares efetivos. Temos de estar acima de contingências que queiram se vincular ao mandato popular, deixando o eleitorado à margem do debate político, e só o mobilizando para o ato de votar, de 4 em 4 anos.

Mandato eletivo para nós depende da supervisão permanente do eleitor; deveria poder ser livremente impugnado, ou sujeito, ainda, a outras

restrições de natureza política. Queremos muito além de uma democracia a ser exercida por partidos fortes, como base de sustentação de todos os regimes parlamentares. E é por isso que não cremos na organização e no funcionamento, no Brasil, nas atuais condições culturais, sociais e econômicas, de um regime parlamentar. Nossa garantia para um futuro de prosperidade econômica, de justiça social, de preservação da soberania nacional, reside, justamente, na possibilidade de que o regime presidencialista continue a ser considerado, no âmbito nacional, como o efetivo e satisfatório modelo para nossas necessidades. Não se luta contra o subdesenvolvimento com o parlamentarismo. Não há nenhum exemplo em contrário, no mundo.

De fato, não precisamos do parlamentarismo, mas do restabelecimento das prerrogativas do Poder Legislativo, bem como o fortalecimento da atividade parlamentar fiscalizadora e controladora de todos os órgãos da administração direta e indireta, componentes do Poder Executivo.

E por isso é que nos filiamos ao grupo que repudia a adoção de um modelo, que nunca teve raízes na História de nosso País, como demonstraremos na sequência de nossos pronunciamentos, pois não é hora de se quebrar a tradição do regime presidencialista.

Queremos governos de mãos hábeis e poderosas, planejamento, combate à ineficiência e democracia verdadeira, ouvido o povo.

A Constituinte não estruturou, absolutamente, ainda que em linhas gerais, o que será o parlamentarismo no Brasil, ora admitindo a incongruente condição que os Estados-membros possam ser ou não moldados no regime parlamentar; ora permitindo a eleição direta para Presidente da República, por sufrágio universal, direto e secreto, sendo eleito o candidato que obtiver a maioria absoluta dos votos. E o que tem no seu texto, quanto à hipótese de dissolução da Câmara Federal, é impraticável, tudo isso se parecendo com um misto de regime presidencial e parlamentar, que lembra, na História Constitucional, a Constituição da República de Weimar, elaborada na Alemanha após a 1.ª Guerra Mundial, e que procurou fundir, inutilmente, os sistemas presidencial e parlamentar, e que foi a porta aberta à adoção do nazismo, naquele país.

O parlamentarismo capenga do Projeto da Constituição é mais um "samba do crioulo doido", na expressão popular, do que uma obra de artifícios políticos. As antigas e sábias lições do ilustre Senador Afonso Arinos de Mello Franco foram reescritas, de trás para frente, e ao contrário do que ali se continha, quer-se tomar aceitável a adoção de um parlamentarismo fruto de pressões, todas desculáveis, para que a opinião pública tenha, neste remédio, amainada toda a gravíssima crise econômica e a profunda diferença social em que se debate o Brasil. E tudo passa, então, a se constituir num divertimento de televisão, tal a confusão política que terá no Brasil, se tiver um Presidente eleito pelo povo, talvez com trinta milhões de votos, e que se sujeitará, Deus sabe até quando, ao jugo de um texto inédito e absolutamente nefasto aos interesses do País, para que se aposte no jogo parlamentar de maiorias duvidosas, como já houve na Itália.

Por isso, o meu mais veemente protesto contra o parlamentarismo capenga do Substitutivo do Projeto Constitucional.

É minhas duas propostas: a de que se vote a sugestão de Emenda Constitucional do Deputado José Carlos Coutinho, com ligeiras alterações; e a de que, se for aprovado, este monstro jurídico do parlamentarismo, que os seus autores tenham coragem de inserir, no final do texto, a consulta plebiscitária, como indispensável à legitimidade de seus atos, como mandatários ou Constituintes eleitos pelo povo brasileiro, não para mudar o sistema de governo, mas para restabelecer a democracia, a paz interna, a justiça social e o desenvolvimento global do Brasil.

É o que tenho a dizer no momento. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)

— Concedo a palavra ao nobre Deputado Francisco Amaral. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Deputado Adylson Mota.

O SR. ADYLSO MOTA (PDS — RS. Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

O assunto que me traz à tribuna é desses que costumam não abordar no Plenário do Congresso Nacional, por se tratar de questão eminentemente local e que se refere ao meu Estado, o Rio Grande do Sul. Mas, pela publicidade que se procurou dar, inclusive através do prestigioso órgão da nossa imprensa, aqui, da Capital, o **Correio Brasileiro**, vê-se que há um desejo de atingir os Parlamentares, no caso da notícia a que me refiro, intitulada "Empresários marcam sete Parliaments".

As entidades de classes do Rio Grande do Sul têm feito reuniões periodicamente para defenderem os seus pontos de vista, os seus interesses legítimos. Para isso, convidam os Parlamentares a participarem das suas reuniões. Na medida do possível, temos procurado prestigiar essas reuniões e colher as informações e as reivindicações das classes empresariais, assim como foi feito recentemente, quando cento e oitenta empresários do meu Estado se deslocaram a Brasília e, aqui, tiveram uma reunião com representação Gaúcha no Congresso Nacional e na Assembleia Nacional Constituinte.

Pois bem, Sr. Presidente, na quarta-feira, pela manhã, ocorreu mais uma dessas reuniões, — parece-me que a quarta — à qual não pude comparecer, o que justifiquei a quem formulara o convite. Assim como não participei, também outros Constituintes, como os três Senadores do Rio Grande do Sul, não puderam estar presentes, mais os Deputados Nelson Jobim e Vicente Bogo.

Quero dizer que, em primeiro lugar, não me considero melhor do que nenhum outro Deputado, apenas julgo que sou um Parlamentar que tem procurado encarar com seriedade as suas atribuições, que tem estado presente aqui, na Assembleia Nacional Constituinte, no Congresso Nacional e na Câmara dos Deputados. Tem a minha estatística particular: das 151 reuniões da Assembleia Nacional Constituinte compareci a 143; faltei a duas reuniões do Congresso Nacional, de mais de 20 ou 30 que o Congresso realizou,

e não assisti a duas reuniões da Câmara dos Deputados.

Creio que é uma estatística que me favorece e é um indicador da minha participação no trabalho parlamentar.

Fui praticamente a todas as reuniões da Subcomissão de Saúde e a todas as reuniões da Comissão da Ordem Social e, mesmo sendo Suplente, estou permanentemente presente às reuniões da Comissão de Sistematização.

Quero, com isso, caracterizar que, neste ano, nós somos mais exigidos aqui dentro do Congresso Nacional, dentro da Assembleia Nacional Constituinte, dentro da Câmara dos Deputados, pela intensidade do trabalho e pela procura permanente dos diversos segmentos da sociedade, que vêm a Brasília para trazer as suas colocações, as suas reivindicações, as suas postulações, principalmente em torno daquilo que será a nova Constituição brasileira.

Então, Sr. Presidente, quero dizer que não aceito essas declarações que foram feitas pelos empresários do Rio Grande do Sul, e que eu não acredito que sejam a expressão do pensamento da classe empresarial do Rio Grande do Sul. Eu não aceito, repudio, porque essas manifestações me enojam. É um preço que eu não pago, Sr. Presidente, para cumprir um mandato parlamentar, é o do servilismo, da subserviência e do sabujismo.

No dia em que eu me curvar a ameaças, principalmente dessa ordem, eu não sou digno de cumprir um mandato aqui, no Congresso Nacional.

Então, eu apenas quero fazer esse registro, porque o fato foi amplamente divulgado na imprensa de Porto Alegre e aqui na de Brasília e também dizer ao Sr. César Rogério Valente, Presidente da FEDERASUL, que eu não fui eleito com o apoio da FEDERASUL. Eu, isoladamente, tive a solidariedade, de alguns empresários e, se vou votar nas teses que hoje eles postulam, não é por ter medo da FEDERASUL, ou de qualquer outra entidade. Eu vou fazê-lo, Sr. Presidente, por absoluta convicção; sou de um Partido que defende a livre iniciativa, a economia de mercado e, exatamente por pensar dentro desses princípios, é que eu, hoje, estou engajado em defender muitas das reivindicações que são trazidas pelas classes empresariais.

Agora, jamais daria o meu voto por temor a uma ameaça, que enodoa, inclusive, o comportamento político do povo gaúcho. Aliás, quem deu essa declaração não é gaúcho.

Eu queria fazer esse registro porque não admito esse tipo de manifestação; não admito coação, não admito qualquer tipo de pressão espúria, não admito qualquer manifestação que possa se traduzir em servilismo, em caudatarismo ou em subserviência da minha parte. É um preço que jamais vou pagar, e, se tivesse que fazê-lo, eu preferia, e talvez seja esse o caminho que eu vá tomar, voltar para minha casa com a consciência tranquila de que procurei dignificar o meu mandato parlamentar, aqui no Congresso Nacional, na Assembleia Nacional Constituinte e na Câmara dos Deputados.

Muito obrigado pela gentileza de V. Ex.^a e era apenas esse registro que se impunha, em nome do bom nome que deve ter a política, em nome

dessa nova imagem que nós queremos dar à militância na vida pública, neste País. Hoje, estamos colhendo fruto, exatamente, do abastardamento a que se chegou, pela transigência dos políticos para poderem chegar aqui a esta Casa. Mas, no momento em que nós não aceitamos esse tipo de diatribes, de insinuações, esse tipo de alevo-sias até, que se lançam, muitas vezes, contra a classe política, nós haveremos de ter uma imagem diferente do Congresso Nacional.

Muito obrigado.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)

— Concedo a palavra ao nobre Deputado Ruy Nedel.

O SR. RUY NEDEL (PMDB — RS. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

Quanto a essas marcas, que diz o Presidente da FEDERASUL, César Rogério Valente, foram colocados, sob a forma de cruz, na testa dos Constituintes que não foram em reuniões marcadas por eles — e marcadas, mais ou menos, sob ameaça — quero dizer que nós temos a marca da cruz, mas a marca da cruz na boca das urnas. Foi ali que foi feito um x. E isso que foi feito agora, com os membros gaúchos da Comissão de Sistematização, foi feito também contra os membros, quando na fase da Comissão.

Trabalhei, como titular, na Comissão da Ordem Social e na Comissão de Garantias das Instituições, porque, como suplente, nesta segunda, sempre houve a possibilidade, pela assiduidade, de ser titular, participar do voto, não só das discussões, não só das emendas. Tenho, pessoalmente, compromisso, não de eleição, porque, em nenhum momento assumi, sequer em campanha, mas compromisso interior, com a pequena e com a microempresa.

E, se essa questão da estabilidade, da maneira que está sendo levada, e ainda sob ameaça, digo que estão fazendo isso ou de uma maneira interesseira, pela grande empresa, ou de uma maneira burra, porque quer jogar a segurança do trabalhador em cima de indenizações mais graves — eu tenho experiência da Justiça do Trabalho — o fator de desestabilização das relações, pelo menos na pequena e microempresa, um fator desestabilizador de relações entre o patrão e o empregado não é a questão da estabilidade; é a questão da ida na Justiça do Trabalho. Eu fui funcionário da Justiça do Trabalho e, há questão de 19 anos, inclusive, descobri uma gang, onde elementos, que nem constavam em relação de trabalho, especialmente na questão rural, no ano de 1968, pela fragilidade de provas que o trabalhador tem, lhe restando só a prova testemunhal, houve a imundície de utilizar-se da prostituição dessa prova e inventar, através da prova testemunhal, funções. Mas eu vi também micros e pequenos empresários tendo problemas sérios na Justiça do Trabalho, porque, na micro, a contabilidade não tem a perfeição das grandes empresas e, pelo fato de terem a estabilidade só a partir de 10 anos, havia um número de funcionários que, depois de estarem cinco, seis ou sete anos, se aproveitavam de qualquer situação, para desestabilizar e gerar problemas de relacionamento com o patrão e fazer invenção de fatos. Tantas

outras questões se propiciam a isso, desestabilizando muitas vezes a pequena empresa, a microempresa, especialmente.

E, nesse mesmo contexto, o problema na estabilidade nunca foi um critério relevante que desestabilizasse o empregador. Muito pelo contrário! E, num prazo de dois anos, como é a minha emenda a favor da estabilidade a partir dos dois anos, assim como, no Estado, existe o estágio probatório de dois anos, a estabilidade, a partir de dois anos, na empresa privada, dá perfeitamente para administrar essa questão, sem usar o funcionário, como um mero instrumento, ou como um traste.

Agora, marque o Sr. César Rogério Valente, Presidente da Federsul: se ele deu dinheiro, deu para outros e, se ele deu, deu para um, dois ou três. Mas, a grande maioria da bancada de todos os Partidos do Rio Grande do Sul não tem esse tipo de envolvimento e marca na testa se fazia na infância, pela igreja, na quarta-feira de Cinzas.

Agora, a marca que nós temos e da qual nos orgulhamos é a marca da cruz na cédula eleitoral, na boca da urna. E esta ele não tem.

Era isso, Sr. Presidente. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)

— Concedo a palavra ao nobre Deputado Osvaldo Bender.

O SR. OSVALDO BENDER (PDS — RS. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Constituintes:

Ouvi com atenção a palavra dos dois ilustres Parlamentares que me precederam e quero trazer a minha solidariedade às suas manifestações.

O artigo que saiu no jornal quer-me parecer que não corresponde com a realidade da atuação, especialmente de um dos parlamentares que conheço e que aqui já fez uso da palavra, que é o nobre Deputado Adylson Motta, que, por sua eficiência, por sua dedicação, por seu zelo de comparecimento, como S. Ex^a disse, teve ausente a poucas sessões. O número é mínimo, e somos testemunhas. No entanto, consta S. Ex^a, ali no jornal, como um dos relapsos, como alguém que faz pouco caso de sua responsabilidade como parlamentar. Sentimos esta pressão de todos os lados, não faltarão também aqueles que vão querer nos marcar, que defendem outras posições, mas a melhor forma, a melhor maneira de poderemos cumprir com o nosso dever é votarmos de acordo com a nossa consciência. A História registra o nosso posicionamento. Pelo menos de minha parte quero deixar claro que, se aqui vim e se recebi a confiança popular, farei o melhor para que todos os problemas harmonicamente possam ser solucionados, quer os que defendem os empresários, quer os que defendem os trabalhadores, juntos só poderemos vencer, só poderemos construir uma grande Pátria, só um lado não vai construir.

Ambas as partes e da mesma forma, também com o que diz respeito à reforma agrária, à anistia e tantos outros problemas polêmicos dentro da Nova Carta, sem dúvida, vão querer fazer mais cruzes nas nossas testas. Diria então, que, serenamente, aceitaremos essas pressões, mas faço votos que, acima de tudo, cada um possa votar de acordo com a sua consciência.

Mas o que ainda mais queria trazer aos nobres Srs. Deputados é algo referente à microempresa. Nós estamos elaborando um projeto e vamos apresentá-lo nas próximas sessões. O faturamento para as microempresas é tomado pelas OTN de janeiro. As OTN de janeiro são a base pelos valores da isenção dos tributos para as microempresas que, neste ano, era de 106 cruzados; posteriormente houve uma portaria que elevou de 106 para 129 cruzados esses valores para os tributos federais, e, referente ao pagamento do ICM e outros tributos, continuam em vigor os 106 cruzados correspondentes ao valor das OTN de janeiro, e isso nós não podemos admitir, numa inflação que vivemos, que talvez atinja, durante o ano, 300%, pois atualmente a OTN já está cotada em 402 cruzados.

Queremos que, através de uma nova lei, se tome por base a média da OTN durante o ano. Esta é a nossa proposta. Apelo aos Srs. Congressistas para que reflitam sobre este problema. O valor de 106 cruzados é mínimo e não satisfaz mais a nenhuma microempresa. Precisamos tomar por base o ano todo e, portanto, a média.

Obrigado, Sr. Presidente, pela tolerância. Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)

— Concedo a palavra ao nobre Congressista Francisco Amaral.

O SR. FRANCISCO AMARAL (PMDB-SP. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

O Brasil está de luto desde ontem. Luto oficial decretado pelo Presidente José Sarney, por três dias, e luto popular, que não tem prazo marcado, pois a Nação perdeu um de seus mais autênticos servidores, um de seus mais ilustres homens públicos, o qual, além de já haver demonstrado o vigor incomum de sua raça e de sua fibra, nos vários postos que ocupou no âmbito municipal, estadual e federal, tanto no Executivo como no Legislativo, era também uma grande esperança para o Brasil de amanhã, pois desapareceu aos 53 anos de idade. O jato H5, da Força Aérea Brasileira, que conduzia o Ministro Marcos Freire, do Mirad, e sua comitiva, explodiu depois de decolar da pista do Aeroporto de Carajás, no Pará. O Ministro morreu, pois, em serviço, em seu posto de honra.

Amigo do ex-Deputado Federal e ex-Senador por Pernambuco, Sr. Presidente, eu cultivava por Marcos Freire uma especial amizade, admirando seus excepcionais dotes de Parlamentar exímio, na expressão do termo, e também porque ele devotava a minha terra natal, Campinas, uma atenção fora do comum.

Quero, pois, Srs. Congressistas, registrar desta tribuna todo o meu apreço pessoal pelo grande homem público que o Brasil perdeu. Para tanto, vaiho-me também de palavras do colonista político Carlos Chagas, do **O Estado de S. Paulo**, que, num artigo intitulado "Na Vanguarda da Resistência à Ditadura", assim se expressou a respeito de Marcos Freire:

"Eleito para a prefeitura de Olinda, pelo voto popular, Marcos Freire renunciou antes de assumir. É que entre a eleição e a posse, aconteceu o movimento militar de 1964. Foi seu primeiro ato de resistência contra o auto-

ritarismo. Retornou à cátedra, na Universidade de Recife, apoiado pelos alunos que o haviam incentivado a candidatar-se. Tinha 30 anos. Tentou ficar fora da política, mas o empuxo que o havia levado a um cargo que não ocupou foi mais forte. Candidato a deputado federal pelo MDB de Pernambuco, em 1966, apareceu como o mais votado.

"Em Brasília, integrou o grupo dos "autênticos", que ajudou a formar, com Francisco Pinto, Alencar Furtado, Fernando Lyra, Lysâneas Maciel e muitos outros. Eles constituíram a vanguarda da oposição, a mola-propulsora responsável pela resistência à ditadura, no Congresso e fora dele.

"Com os filhos pequenos, Marcos Freire — que morreu aos 56 anos — dizia sempre não ter certeza do dia seguinte, e, por isso, sua mesa estava sempre limpa, ao final da tarde. Os discursos que tinha de pronunciar, pronunciava antes, na véspera, com pressa, imaginando que horas depois talvez não lhe dessem mais a chance. Brilhou, naquela constelação de jovens. Veio 1970, o auge da exceção, e, naquele ano, como nos seguintes, os "autênticos" levavam a prepotência ao paroxismo. Eram os meninos que todos os dias denunciavam a nudez do rei."

Depois de narrar os lances históricos que culminaram com a candidatura própria do então MDB à Presidência da República, quando da sucessão do General Médici, ocasião em que o ínclito Presidente desta Assembleia Nacional Constituinte, Ulysses Guimarães, empunhou a bandeira da anticandidatura, resultado de uma sugestão vigorosa e oportuna de Marcos Freire, o jornalista Carlos Chagas prosseguiu:

"Em 1974, ano de eleições, a vitória da oposição arrasou os donos do poder. Sem saber da tônica das urnas, o já castigado professor de sociologia decidiu-se: seria candidato ao Senado. Enfrentaria João Cleófas, um dos coronéis de Pernambuco. Ganhou. E por longa margem.

"Candidato ao governo de Pernambuco em 1982, enfrentou a máquina do governo e quase a venceu. Pouco antes, submetido a uma das mais execráveis chantagens engendradas pela ditadura, reagiu com altivez.

Chamado pela Nova República para a presidência da Caixa Econômica Federal, não teve como recusar. E lá ficou quando José Sarney, meses atrás, impôs-lhe o Ministério da Reforma Agrária".

Eu não tenho, nesta oportunidade, o tempo de que precisaria, para desfilir todos os atributos, toda a beleza da personalidade, todos os grandes e inesquecíveis serviços prestados por Marcos Freire, nestes relativamente poucos anos de sua vida pública, ao Brasil e aos brasileiros.

Estimado por todos e exaltado até por seus adversários, deixou-nos ele a lição preciosa de que tudo é possível com trabalho, pertinácia, determinação e inteligência. Político autêntico, falar por vocação, estava começando a mostrar ao Brasil esta sua outra faceta, a do administrador consciente e dedicado. A morte o levou antes que pudesse nos deixar outras preciosas lições.

Registro aqui meu preito de homenagem sincera a uma personalidade de escol, que fará muita falta à nossa Pátria e ao nosso povo, nos dias que nos esperam, quando vamos fechar outra página de nossa História com a promulgação da nova Constituição. Marcos Freire tinha todos os atributos necessários para brilhar intensamente, como até agora, na nova ordem pública que se avizinha.

Era o que tinha para dizer.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)

— Concedo a palavra ao nobre Congressista Victor Faccioni.

O SR. VICTOR FACCIONI (PDS — RS.) —

Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

Venho a esta tribuna para fazer um registro muito especial. Domingo último, encerrou-se no Rio Grande do Sul, a X EXPOINTER, Exposição Internacional de Animais. É a maior feira da agropecuária da América do Sul.

Estão aqui presentes Congressistas do Rio Grande do Sul, como Adylson Motta e Osvaldo Bender, assim como Ruy Nedel, do PMDB. Mas estão aqui também Congressistas como Gerson Peres, do Pará, Alysson Paulinelli, de Minas Gerais, que foi Ministro da Agricultura, e que sabem da importância da EXPOINTER, importância que cresce de ano a ano; e a importância maior, desta feita, foi dada não somente pela mostra dos produtores rio-grandenses e brasileiros e latino-americanos lá representados, mas também pelas ausências das autoridades federais; e também, e principalmente, pela crítica que os produtores fizeram à cobrança de uma política agrícola que falta, que carece, na vida deste País.

Senhor Presidente, eu gostaria de destacar o pronunciamento do Presidente da FARSUL, pronunciamento que deveria ter sido ouvido pelo Ministro da Agricultura, pelo Ministro da Fazenda, pelo Ministro do Planejamento, pelo Ministro da Indústria e Comércio e pelo Senhor Presidente da República, por que não? Era uma tradição os Presidentes da República comparecerem à EXPOINTER, mas foi ouvido apenas pelo Ministro da Justiça e pelo Ministro das Relações Exteriores. A agricultura rio-grandense e brasileira está se transformando num caso de justiça. Espero que não se transforme num caso de polícia, porque o abastecimento já é um caso de polícia e alguns agricultores do Rio Grande já estão sendo tratados pela polícia, porque não estão conseguindo pagar os financiamentos agrícolas em razão do alto custo do financiamento agrícola. Ficou impossível, inviável, insuportável — e a Nova República, desta forma, realiza a reforma agrária às avessas, tirando a terra de que produz para concentrá-la nos bancos.

Mas, disse que queria destacar e registrar, nesta sessão, para chamar a atenção dos Congressistas e das autoridades, o pronunciamento do Presidente da FARSUL, que foi aplaudido ao criticar atitudes do Governo.

Disse Ary Marimon: "Mais do que desencanto ou inconformidade, estamos presenciando a revolta dos produtores brasileiros. Milhares de hectares semanalmente são anunciados à venda nos jornais do Rio Grande do Sul. É o homem do campo, cansado e desalentado, que abandona aquilo que sabe fazer, para aventurar-se nos gran-

des centros urbanos a buscar nem ele mesmo sabe o quê."

Essas palavras foram pronunciadas, como disse, pelo Presidente da Farsul, Ary Marimon, na solenidade de inauguração oficial da X Expointer, e retrata uma tônica do seu discurso. Marimon repassou temas polêmicos como a importação de produtos primários durante o ano passado e fez duras observações com relação ao pacote agrícola anunciado em 1º de julho, aos preços mínimos e à condução da reforma agrária. E, dirigindo-se ao Governador Pedro Simon, apelou para que "juntos lutemos por um melhor tratamento, principalmente da parte da área econômica do Governo Federal; que sejamos uma Nação una e não uma Nação, como querem alguns, inspirados em teses estrangeiras, sugerindo direitos iguais, mas deveres diferentes". Ele concluiu, dizendo que "somente através do trabalho, com responsabilidade, estaremos construindo o País que sonhamos". Segundo Marimon, "o salto de qualidade verificado mais uma vez nesta X Expointer significa a disposição dos pecuaristas em continuar, mesmo enfrentando dificuldades e incompreensões, a sua luta para produzir mais e melhor". E lembrou que, em 1986, "o pecuarista sofreu as mais duras provas e perseguições, por parte até mesmo de algumas autoridades governamentais. Foi acusado de reter o boi no pasto, recebeu pecha de ser o inimigo número um do Plano Cruzado, foi considerado como incurso na lei contra a economia popular, enfim, foi transformado no mais autêntico antipatriota.

Aplausos

Marimon recebeu muitos aplausos quando disse que "o aparato policial que se viu na caça ao pecuarista e ao boi foi algo inédito, até mesmo quando na busca de autênticos magirais da sociedade" e afirmou que quando se constatou que não havia boi gordo no pasto, "a frustração do então ministro da Fazenda, Dilson Funaro, foi grande, mas o pecuarista tinha que ser punido". O que ocorreu com a proibição do ministro à rede privada de bancos de concederem qualquer financiamento a quem se dedicasse à pecuária.

"Mas a Nação também foi punida, com a proibição das exportações de carne. Perdemos um mercado e a credibilidade. Passamos de segundo maior exportador do mundo para importador", acrescentou. Marimon foi implacável com relação às importações de alimentos: "Importamos carne enriquecida por estrôncio. Parte do leite importado apresentou também o mesmo problema". E ao salientar que espera sejam apuradas as razões "por que se permitiu o ingresso no Território brasileiro de produtos sem condições de uso humano", Marimon exigiu um rigor ainda maior sobre o arroz, uma vez que a produção nacional era suficiente para o abastecimento interno".

Mas, também a crítica dos produtos de arroz, a crítica à política agrícola, enfim, a crítica e a cobrança foram características da X Expointer. Ele mostrou, de um lado, o outro lado; que o setor privado, apesar do Governo, consegue realizar alguma coisa, basta o Governo não atrapalhar.

É preciso que o Governo ajude, ou pelo menos não atrapalhe.

Trago o registro desta Expointer, porque os Anais desta Casa e o prestígio da ressonância desta tribuna devem testemunhar não só o esforço do produtor rio-grandense e brasileiro, mas também as necessidades que tem o produtor rio-grandense e brasileiro do apoio da política governamental, para que possamos fazer deste País uma grande Nação; uma Nação que tem tudo para produzir alimentos para a sua população e ainda para exportar, e que está deixando de fazê-lo apenas pela desatenção governamental.

Ainda é tempo, Sr. Presidente, e que estas críticas e esta amostra, que estas palavras repercutam no Palácio do Planalto, aqui, em Brasília, para que o Governo atenda, de uma vez por todas, a um imperativo de consciência, que é apoiar a produção nacional pelo bem do Brasil e de todos os brasileiros. Muito obrigado.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O ORADOR

MARIMON DENUNCIA REVOLTA DO PRODUTOR

Em discurso polêmico, o presidente da Farsul foi aplaudido ao criticar atitudes do Governo

"Mais do que desencanto ou inconformidade, estamos presenciando a revolta dos produtores brasileiros. Milhares de hectares, semanalmente, são anunciados à venda nos jornais do Rio Grande do Sul. É o homem do campo, cansado e desalentado, que abandona aquilo que sabe fazer para aventurar-se nos grandes centros urbanos, a buscar nem ele mesmo sabe o que". Essas palavras foram pronunciadas, ontem, pelo presidente da Farsul, Ary Faria Marimon, na solenidade de inauguração oficial da X Expointer, e retratam a tônica do seu discurso.

Marimon repassou temas polêmicos como a importação de produtos primários durante o ano passado, e fez duras observações com relação ao pacote agrícola anunciado em 1º de julho, aos preços mínimos e à condução da reforma agrária. E, dirigindo-se ao governador Pedro Simon, apelou para que "juntos lutemos por um melhor tratamento, principalmente de parte da área econômica do Governo federal. Que sejamos uma Nação uma, e não uma Nação como querem alguns, inspirados em teses estrangeiras, sugerindo direitos iguais, mas deveres diferentes". Ele concluiu dizendo que "somente através do trabalho com responsabilidade, estaremos construindo o País que que sonhamos".

Segundo Marimon, o salto de qualidade verificado mais uma vez nesta X Expointer "significa a disposição dos pecuaristas em continuar mesmo enfrentando dificuldades e incompreensões, a sua luta para produzir mais e melhor". E lembrou que, em 1986, o pecuarista "sofreu as mais duras provas e perseguições, por parte até mesmo de algumas autoridades governamentais. Foi acusado de reter o boi no pasto. Recebeu a pecha de ser o inimigo número um do Plano Cruzado. Foi considerado como incurso na lei contra a economia popular. Enfim, foi transformado no mais autêntico antipatriota".

Aplausos

Marimon recebeu muitos aplausos quando disse que "o aparato policial que se viu na caça ao pecuarista e ao boi foi algo inédito, até mesmo quando na busca de autênticos marginais da sociedade" e afirmou que quando se constatou que não havia boi gordo no pasto, "a frustração do então ministro da Fazenda, Dilson Funaro, foi grande, mas o pecuarista tinha que ser punido". O que ocorreu com a proibição do ministro à rede privada de bancos de concederem qualquer financiamento a quem se dedicasse à pecuária.

"Mas a Nação também foi punida, com a proibição das exportações de carne. Perdemos um mercado e a credibilidade. Passamos de segundo maior exportador do mundo para importador", acrescentou. Marimon foi implacável com relação às importações de alimentos: "Importamos carne enriquecida por estrôncio. Parte do leite importado apresentou também o mesmo problema". E ao salientar que espera sejam apuradas as razões "porque se permitiu o ingresso no território brasileiro de produtos sem condições de uso humano", Marimon exigiu um rigor ainda maior sobre o arroz, uma vez que a produção nacional era suficiente para o abastecimento interno".

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg) — Tem a palavra o nobre Deputado Moysés Pimentel.

O SR. MOYSÉS PIMENTEL (PMDB — CE. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Constituintes:

Os estudiosos de higiene do trabalho têm demonstrado que oito horas diárias de tarefas, de qualquer tipo, constituem a jornada ideal para o homem. Também a fisiologia humana consagra a divisão das horas diárias em três vezes oito horas: um terço, para o trabalho; um terço para o sono e um terço para o lazer e a satisfação de outras necessidades físicas e mentais.

Por isso, já no princípio do século a Organização Internacional do Trabalho, nas convenções promovidas em Genebra, começou a universalizar as oito horas de jornada laboral e o descanso semanal e anual remunerados.

Já data de alguns decênios, também, a doção da semana inglesa, assim chamada porque foi a Inglaterra o primeiro País a prolongar o descanso semanal do trabalhador, reduzindo, inicialmente, o trabalho do sábado a quatro horas e depois suprimindo-o totalmente.

Assim, a jornada semanal de quarenta horas é, atualmente, adotada em todos os países industrializados e em quase todas as nações civilizadas do mundo.

Como elemento das chamadas classes produtoras, que representei mais de uma vez, tenho longa experiência do assunto e posso informar aos nobres pares que o maior descanso no fim de semana resulta no aumento da produtividade do trabalhador, fato que a fisiologia do trabalho pode demonstrar.

Por outro lado, essa medida pode significar o aproveitamento de mais de quinze por cento da mão-de-obra ociosa, contribuindo para reduzir o desemprego, num País em que mais de um e meio milhão de jovens ingressam, anualmente, no mercado de trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg) — Tem a palavra a nobre Deputada Lídice da Mata.

A SRA. LÍDICE DA MATA (PC do B - BA. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Constituintes:

Apesar de termos conquistado um maior espaço democrático após o fim da ditadura, ainda vemos hoje em dia atos que lembram os períodos mais duros do regime militar. É o caso da decisão da direção da Universidade de Fortaleza (UNIFOR) de expulsar de seus quadros diversos estudantes, com nítida inspiração na famigerado "477". Foram expulsos os alunos Robert Burns, diretor da UNE e estudante de Engenharia Mecânica; Kennedy Araújo, presidente do DCE e aluno do curso de Engenharia Civil; e Dinias Moreira, do curso de Geologia. Ainda foi aplicada como punição a suspensão dos estudantes Adriano Valle, diretor de cultura do DCE e Temístocles, presidente do Centro Acadêmico de Ciências Sociais.

Todas essas medidas foram frutos do inquérito administrativo instaurado para apurar os casos da ativa participação que esses alunos tiveram na greve que durou mais de dois meses, em protesto contra o aumento abusivo de cem por cento nas mensalidades escolares, mantendo-se firme com a participação da maioria dos alunos. Por diversas vezes, durante a greve, a direção da escola ordenou a invasão policial do campus universitário, onde muitos foram presos, espancados e processados pelo fato de participarem desse justo protesto contra o aumento.

Após o movimento grevista, foi formada uma comissão de inquérito composta por elementos de confiança do reitor, do poderoso grupo econômico ligado à Universidade e, inclusive, algumas pessoas com notórios vínculos com os órgãos de repressão.

O resultado do inquérito, com a punição dos estudantes, gerou revolta na comunidade. As entidades populares da capital cearense convocaram para hoje uma manifestação de protesto contra a punição e o apoio à luta dos universitários.

Presente em Fortaleza, neste último fim de semana (dias 4 e 5-9-87) por convite do Comitê Pró-diretas daquela cidade, onde realizamos um grande debate sobre a Constituinte e as eleições diretas, tive contato com os estudantes punidos. Não posso, pois, conhecedora desses fatos, calar-me.

Não entendemos como líderes estudantis possam ser perseguidos e cassados no seu direito ao estudo por cumprirem com o seu dever de representantes dos estudantes.

A Direção da UNIFOR, o nosso repúdio pela sua ação fascista.

À União Nacional dos Estudantes, ao DCE da UNIFOR e aos companheiros punidos, a nossa solidariedade irrestrita.

A luta de vocês também é nossa, por ensino público e gratuito, abaixo a repressão! Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— Está encerrado o período destinado para breves comunicações.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— A presidência convoca sessão conjunta a realizar-se segunda-feira, às 18 horas e 30 minutos, neste plenário, destinada a:

1º — leitura das Mensagens de nº 197 a 211, de 1987-CN, referentes a vetos presidenciais; e

2º — apreciação, em regime de urgência, das mensagens presidenciais de nºs 11 a 20, de 1987-CN, referentes a decretos-leis.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Leitura das Mensagens Presidenciais nºs 182 a 196, de 1987-CN.

O Sr. Primeiro-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 182, de 1987-CN:

É lida a seguinte

MENSAGEM Nº 182, de 1987-CN

(Nº 371/86, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos arts. 59, parágrafo 1º, e 81, item IV, da Constituição Federal, resolvi vetar totalmente, por inconstitucionalidade, o Projeto de Lei da Câmara nº 42, de 1986, que "autoriza a admissão, pela Caixa Econômica Federal, dos empregados da Associação de Poupança e Empréstimo de Alagoas — APEAL, Associação de Poupança e Empréstimo de Pernambuco — APEPE, Associação de Poupança e Empréstimo do Rio Grande do Norte — APERN e Caixa Forte — APE, do Piauí, transformadas em Sociedades de Crédito Imobiliário pelo Banco Central e dá outras providências".

O projeto, ora vetado, contraria o disposto no art. 81, inciso V, da Constituição Federal, que estabelece a competência privativa do Presidente da República para dispor sobre a estruturação, atribuições e funcionamento dos órgãos da administração federal.

Não obstante, tendo em vista a importância e o interesse social da matéria, pretendo enviar logo mensagem ao Congresso Nacional, com projeto de lei disciplinando o assunto de forma adequada a atender os objetivos dos postulantes e da administração da Caixa Econômica Federal.

São estas as razões pelas quais resolvi vetar o projeto de lei e que ora submeto à elevada apreciação dos senhores membros do Congresso Nacional.

Brasília, 25 de julho de 1986. — **José Sarney**.

PROJETO A QUE SE REFERE O VETO

**PL nº 7.492, de 1986, na
Câmara dos Deputados**

**PLC nº 42, de 1986 no
Senado Federal**

Autoriza a admissão, pela Caixa Econômica Federal, dos empregados da Associação de Poupança e Empréstimo de Alagoas — APEAL, Associação de Poupança e Empréstimo de Pernambuco — APEPE, Associação de Poupança e Empréstimo do Rio Grande do Norte — APERN e Caixa Forte — APE, do Piauí, transformadas em sociedades de Crédito Imobiliário pelo Banco Central, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os empregados da Associação de Poupança e Empréstimo de Alagoas — APEAL, Associação de Poupança e Empréstimo de Pernambuco — APEPE, Associação de Poupança e Empréstimo do Rio Grande do Norte — APERN e Caixa Forte — APE, do Piauí, transformadas em Sociedade de Crédito Imobiliário pelo Banco Central, serão admitidos pela Caixa Econômica Federal, em caráter excepcional, sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 1º As admissões a que se refere este artigo deverão atender às normas para admissão e provimento de cargos estabelecidas pelo regulamento de pessoal da Caixa Econômica Federal, bem como aos critérios que vierem a ser fixados por decreto do Poder Executivo, não se lhes aplicando o disposto no caput do art. 5º do Decreto-Lei nº 759, de 12 de agosto de 1969.

§ 2º A Caixa Econômica Federal não será responsável pelo pagamento de salários, gratificações, férias e quaisquer outras vantagens ou indenizações de qualquer natureza que sejam devidos pelas referidas empresas.

§ 3º O tempo de serviço anterior à admissão na Caixa Econômica Federal será computado unicamente para fins de aposentadoria, nos termos da legislação específica.

Art. 2º Para atender às admissões a que se refere o artigo anterior, a Caixa Econômica Federal poderá instituir quadro de pessoal suplementar especial devidamente estruturado em cargos, carreiras e respectivos níveis salariais.

Art. 3º Para efetivação do ato de admissão autorizado por esta lei, os empregados, nas condições do art. 1º desta lei, deverão:

I — apresentar comprovação de rescisão de contrato de trabalho com as empresas referidas no art. 1º devidamente homologado;

II — apresentar comprovação de quitação com o serviço militar;

III — comprovar o implemento da idade de 18 (dezoito) anos e a não-integração das condições para obtenção de aposentadoria previdenciária.

Art. 4º Os empregados admitidos na forma do art. 1º desta lei ficam sujeitos às normas legais e regulamentares que regem a política salarial aplicável à Caixa Econômica Federal, bem como ao disposto no art. 3º do Decreto-Lei nº 266, de 28 de fevereiro de 1967.

Art. 5º A Caixa Econômica Federal formalizará as admissões autorizadas por esta lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados de sua publicação, desde que satisfeitas as exigências previstas no art. 3º.

Art. 6º Para vinculação à Fundação dos Econômiários Federais — FUNCEF, os empregados admitidos nas condições desta lei deverão satisfazer as condições que vierem a ser fixadas por decreto do Poder Executivo.

Art. 7º A jornada de trabalho dos empregados admitidos na forma do art. 1º desta lei é a mesma estabelecida para os econômiários em geral.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— Designo relator da mensagem lida o nobre Senador Mauro Benevides.

O Sr. Primeiro-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 183, 1987-CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM Nº 183, de 1987-CN (Nº 502/86, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos artigos 59, parágrafo 1º, e 81, item IV, da Constituição Federal, resolvi vetar, parcialmente por inconstitucionalidade e contrário ao interesse público, o Projeto de Lei da Câmara nº 55, de 1986 (nº 907, de 1983, na Casa de origem), que "autoriza o Poder Executivo a instituir a Fundação Universidade Federal do Amapá".

Incidem os vetos sobre os artigos 2º a 10 que tratam de matérias não objeto de norma legal, mas do estatuto referido no artigo 1º, sendo que o artigo 5º, ao estabelecer dotações orçamentárias, fere o disposto no item II do artigo 57 da Constituição Federal.

São estas as razões que me levaram a vetar, parcialmente, o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 29 de agosto de 1986. — **José Sarney**.

*PROJETO A QUE SE REFERE O VETO PL nº 907, de 1983, na Câmara dos Deputados PLC nº 55, de 1986, no Senado Federal

Autoriza o Poder Executivo a instituir a Fundação Universidade Federal do Amapá.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir, sob a denominação de Fundação Universidade Federal do Amapá, uma fundação que se regerá por estatutos aprovados por decreto do Presidente da República.

*Em desaque as partes vetadas

Art. 2º A Fundação, com sede e foro no Município de Macapá, Território Federal do Amapá, será entidade autônoma e adquirirá personalidade jurídica a partir da inscrição de seu ato constitutivo em cartório, do qual serão partes integrantes os estatutos e o decreto que os aprovar.

Art. 3º A Fundação terá por objetivo criar e manter a Universidade Federal do Amapá, instituição de ensino superior, de pesquisa e estudo em todos os ramos do saber e de divulgação cultural, científica e técnica.

Art. 4º A Universidade Federal do Amapá manterá, inicialmente, os seguintes cursos:

- a) Direito;
- b) Economia;
- c) Administração;
- d) Ciências Contábeis;
- e) Pedagogia;
- f) Agronomia.

Parágrafo único. Outros cursos poderão ser instituídos, mediante resolução do Conselho Diretor da Fundação.

Art. 5º O patrimônio da Fundação Universidade Federal do Amapá, será constituído:

I — pelas doações, auxílios e subvenções que lhe venham a ser feitas pela União, pelo Governo do Território Federal do Amapá, pela Prefeitura Municipal de Macapá, assim como por quaisquer outras entidades públicas ou privadas;

II — pelas dotações consignadas anualmente no Orçamento da União;

III — pela doação dos bens móveis e imóveis das entidades indicadas no inciso I deste artigo;

IV — pelos bens e direitos que, no ato constitutivo da Fundação, forem doados por outras entidades interessadas nos seus objetivos;

V — pelas rendas resultantes de depósitos bancários ou em caderneta de poupança;

VI — pela taxa de inscrição e anuidades que forem fixadas pelo Conselho Federal de Educação.

Art. 6º A Fundação Universidade Federal do Amapá será administrada por um Conselho Diretor constituído por 6 (seis) membros, escolhidos entre pessoas de ilibada reputação e notório saber e competência, nomeados pelo Presidente da República, mediante indicação do Ministro da Educação.

Art. 7º O Conselho Diretor elegerá, dentre seus membros, o Presidente da Fundação.

§ 1º O Presidente da Fundação representará em julgo e fora dele.

§ 2º Ao Conselho Diretor compete propor qualquer alteração dos estatutos.

Art. 8º O reitor da Universidade Federal do Amapá será eleito pelo Conselho Diretor e nomeado pelo seu Presidente, com mandato de 3 (três) anos, vedada a recondução.

Art. 9º A Universidade Federal do Amapá gozará de autonomia didática, administrativa, financeira e disciplinar.

Art. 10. O regime jurídico do pessoal da Fundação Universidade Federal do Amapá será o da legislação trabalhista.

Art. 11. A execução da medida prevista nesta lei fica subordinada à prévia consignação, no Orçamento da União, das dotações necessárias, assim como à criação dos cargos e empregos indispensáveis ao funcionamento da Fundação Universidade Federal do Amapá.

Art. 12. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

* Em destaque as partes vetadas

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg) — Designo relator da mensagem lida a nobre Deputada Eunice Michiles.

O Sr. 1º-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 184, 1987-CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM Nº 184, de 1987-CN (Nº 519/86, na origem)

Excelentíssimo Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos arts. 59, § 1º, e 81, item IV, da Constituição Federal, resolvi vetar totalmente, por considerá-lo contrário ao interesse público, o Projeto de Lei da Câmara nº 212, de 1985 (nº 4.452, de 1977, na Casa de origem), que altera distribuição dos recursos arrecadados pela Loteria Esportiva Federal.

O Projeto, ora vetado, embora se louvem os altos propósitos de seus autores, não mereceu a sanção pelas consequências de sua aplicação principalmente na área social.

A Secretaria de Planejamento da Presidência da República sugerindo o veto, ofereceu a seguinte manifestação:

"Em relação a situação atual as mudanças estabelecidas no citado Projeto são as seguintes:

a) elimina a parcela dos recursos destinados ao Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS (para aplicações a fundo perdido), equivalente a 22,5% dos recursos arrecadados pela Loteria Esportiva Federal, redistribuindo-os de acordo com os seguintes procedimentos:

— eleva o percentual destinado aos clubes de futebol profissional e suas respectivas federações estaduais de 5,2 para 10,0%;

— eleva o percentual destinado à Caixa Econômica Federal — CEF de 17,3% para 20,0% para atender as despesas de administração e revendedores; e

— destaca 15,0% dos recursos arrecadados para o esporte de formação e promoção social, treinamento e transporte de atletas nas competições nacionais e internacionais, que serão vinculados ao Ministério da Educação para repasse a órgãos estaduais, municipais, confederações, federações, Comitê Olímpico Brasileiro, Fundo de Assistência ao Atletas Profissional, Associação Brasileira de Cronistas Esportivos e demais entidades envolvidas no setor;

b) vincula os recursos da cota de Previdência, correspondente a 10,0% da arrecadação e destinados ao Ministério da Previdência e Assistência Social — MPAS, para uso no custeio de programas e projetos esportivos com abrangência municipal que visem a integração social do menor carente; e

c) destaca a realização anual de mais 1 (um) concurso de prognóstico, cuja renda deverá ser destinada a custeio das delegações no preparo

e na participação em competições esportivas e elimina o valor da renda líquida de 1 (um) prognóstico destinado anualmente à Cruz Vermelha Brasileira.

No âmbito da política social definida no I Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República e em consonância com o Plano de Metas, as principais consequências de natureza social da eventual sanção Presidencial ao projeto em causa serão:

a) reduz as disponibilidades financeiras previstas para a exequibilidade do Programa de Prioridades Sociais;

b) retira do Presidente da República a competência de alocação dos recursos remanejados, até então destinados pelo Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS para atendimento a programas e projetos de interesse social;

c) reduz a dotação de recursos do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS para aplicação a fundo perdido no atendimento das prioridades sociais, em 96,2%. Por exemplo, da dotação prevista para 1986, caso o Projeto de Lei estivesse em vigor, essa disponibilidade cairia de Cz\$ 321,5 milhões para Cz\$ 12,2 milhões;

d) substitui pelas atividades voltadas para o esporte em geral, o atendimento às necessidades básicas da população carente, tais como: educação básica, saúde e saneamento, assistência social e apoio a geração de emprego/renda de famílias necessitadas; e

e) deixa de prestar apoio financeiro a entidades do tipo Santa Casa de Misericórdia, Associação de Proteção à Maternidade e à Infância, Associações de Deficientes Físicos, Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais, Orfanatos, além de programas sociais nas esferas federal, estadual e municipal; e passa a atender entidades do tipo: Fundo de Assistência ao Atletas Profissional, Associação Brasileira de Cronistas Esportivos, federações e confederações esportivas e demais entidades ligadas ao esporte.

Quanto à elevação da parcela destinada à Caixa Econômica Federal — CEF (de 17,3% para 20,0%), deve ser levado em consideração que, em média, a CEF tem assegurada a parcela de 10,8% da arrecadação total das Loterias Federais, para custeio administrativo e revendedores. No exercício de 1985, sem a implementação de qualquer política de contenção de despesas, ocorreu um saldo positivo da ordem de Cz\$ 147,1 milhões na administração dessas loterias.

Quanto à vinculação no uso dos recursos da "Cota de Previdência" a programas e projetos esportivos, trata-se de uma extensão inconsistente na busca de uma combinação racional entre disponibilidade/uso dos recursos versus atribuições setoriais. Ademais, a retirada da parcela dos recursos atualmente destinados ao Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, elimina automaticamente a fatia repassada ao Ministério da Previdência e Assistência Social — MPAS, para uso em programas de assistência e promoção social, correspondente a 20,0% desses recursos.

Além dos itens acima, é importante ressaltar que o art. 2º do Projeto de Lei em análise atribui a competência para a administração e execução dos serviços relacionados com concursos de prognósticos esportivos, a órgãos que atualmente não existem, ou seja, Conselho Superior das Cai-

das Caixas Econômicas Federais e Serviços da Loteria Federal.

Efetivamente não há que entender o veto ao presente projeto como um desconhecimento das necessidades de apoiar e desenvolver o esporte.

Entretanto, a fórmula adotada, embora atenda a essa área, propicia uma total desorganização no amparo à área social, carente e necessitada da tutela governamental.

Não obstante, estudos estão sendo realizados no sentido de equacionar o problema, em busca de soluções que possam ensinar o desenvolvimento do esporte, através de novos recursos.

Com tal objetivo, pretendo oportunamente enviar ao Congresso Nacional um Projeto de Lei solicitando autorização para adotar providência em prol de uma política para o esporte.

Estas as razões que me levaram a vetar o referido Projeto a que ora tenho a honra de submeter à elevada apreciação dos Senhores Membros do Senado Federal.

Brasília, 8 de setembro de 1986. — José Sarney.

**PROJETO A QUE SE
REFERE O VETO
PL n° 4.452, de 1977, na
Câmara dos Deputados
PLC n° 212, de 1985, no
Senado Federal**

Revoga a Lei n° 6.905, de 11 de maio de 1981, os Decretos-Leis n° 594, de 27 de maio de 1969, n° 1.617 de 3 de março de 1968, e 1.924, de 20 de janeiro de 1982, o art. 48 da Lei n° 6.251, de 8 de outubro de 1975, art. 3° do Decreto-Lei n° 1.923, de 20 de janeiro de 1982, dá nova redação ao inciso I e § 1° do art. 2° da Lei n° 6.168, de 9 de dezembro de 1974, e fixa normas de instituição e funcionamento da Loteria Esportiva Federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° Fica instituída a Loteria Esportiva Federal para a exploração, em qualquer parte do território nacional, de todas as formas de concursos e prognósticos esportivos.

Art. 2° Fica o Conselho Superior das Caixas Econômicas Federais, através da administração do serviço de Loteria Federal e com a colaboração das Caixas Econômicas Federais, incumbido de dar execução aos serviços relacionados com concursos de prognósticos esportivos.

Art. 3° A totalidade dos recursos obtidos com a exploração da Loteria Esportiva Federal será obrigatoriamente aplicada de acordo com as seguintes porcentagens:

I — 45% (quarenta e cinco por cento) para pagamentos prêmios, incluso no percentual o respectivo recolhimento do imposto sobre a renda;

II — 20% (vinte por cento) para a Caixa Econômica Federal, sendo 10% (dez por cento) para custear as despesas dos serviços da Loteria Esportiva Federal e 10% (dez por cento) para o pagamento aos revendedores;

III — 10% (dez por cento) para pagamento da cota de previdência, a qual será recolhida ao Banco do Brasil S.A., em guia própria, à conta do Ministério da Previdência e Assistência Social — MPAS;

IV — 10% (dez por cento) para os clubes de futebol profissional filiados à 1ª Divisão e suas respectivas Federações Estaduais, na proporção de 80% (oitenta por cento) para os clubes e 20% (vinte por cento) para as Federações;

V — 15% (quinze por cento) para o esporte de formação e promoção social, treinamento e transporte de atleta nas competições nacionais e internacionais constantes do calendário oficial de cada entidade, aprovado no ano anterior ao de sua realização pelo Ministério da Educação.

§ 1° Os recursos destinados por este artigo para o esporte de formação, promoção social, treinamento e transportes de atleta serão repassados diretamente pela Caixa Econômica Federal ao Ministério da Educação, que os sub-repassará aos beneficiados, mediante a prévia aprovação de planos de aplicação, ficando assegurado à Confederação Brasileira de Futebol — CBF o repasse automático equivalente ao líquido de um teste, no início de cada ano, para a organização do Campeonato Brasileiro e, nos anos de realização do Campeonato Mundial, o valor de mais um teste, para treinamento e transportes da seleção brasileira que dele participar.

§ 2° Caberá ao Ministério da Educação fixar os critérios para distribuição dos recursos a órgãos estaduais, municipais, confederações, federações, Comitê Olímpico Brasileiro, Fundo de Assistência ao Atleta Profissional, Associação Brasileira de Cronistas Esportivos e demais órgãos e entidades envolvidos com o esporte.

§ 3° No repasse do percentual destinado às confederações desportivas, o Ministério da Educação destinará maiores recursos aos desportos, tendo em vista o nível de desenvolvimento técnico desportivo, a popularidade de sua prática e o número de atletas confederados.

§ 4° A cota de previdência oriunda da Loteria Esportiva recolhida será obrigatoriamente aplicada no custeio de programas e projetos esportivos com abrangência municipal e que visem à integração social do menor carente.

Art. 4° O Conselho Superior das Caixas Econômicas Federais, promoverá, semestralmente, um concurso adicional e especial de prognósticos, envolvendo qualquer modalidade desportiva, cuja renda líquida total destinar-se-á ao atendimento de preparo e à participação de delegações brasileiras nos jogos olímpicos, nas competições internacionais e nas competições a elas consideradas como preparatórias ou classificatórias, com prioridade para os desportos coletivos e de massa, e será repassada na conformidade do § 1° do art. 3° desta Lei.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se renda líquida total a resultante da arrecadação do concurso, deduzidas as parcelas destinadas à Caixa Econômica Federal e ao pagamento dos prêmios.

Art. 5° O inciso I e o § 1° do artigo 2° da Lei n° 6.168, de 9 de dezembro de 1974, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2°
I — a renda líquida da Loteria Federal, na forma da legislação específica em vigor;

§ 1° A Caixa Econômica Federal, pela execução das tarefas pertinentes à exploração da Loteria Federal, coletará a comissão

de 20% (vinte por cento) sobre a renda bruta respectiva.”

Art. 6° O Conselho Superior das Caixas Econômicas Federais e o Conselho Nacional de Desportos, dentro do prazo de 90 (noventa) dias da data de sua publicação, deverão apresentar aos Ministérios da Fazenda e da Educação um único anteprojeto de regulamentação desta Lei.

Art. 7° Esta lei entra em vigor no exercício financeiro seguinte ao da sua publicação.

Art. 8° Ficam revogados o art. 48 da Lei n° 6.251, de 8 de outubro de 1975, a Lei n° 6.905, de 11 de maio de 1981 e os Decretos-Leis n° 594, de 27 de maio de 1969, 1.617, de 3 de março de 1968 e n° 1.924, de 20 de janeiro de 1982, e demais disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)

— Designo Relator da mensagem lida o nobre Senador Pompeu de Sousa.

O Sr. Primeiro-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial n° 185, 1987 — CN.

É lida a seguinte

**MENSAGEM
N° 185, de 1987-CN
(N° 520/86, na origem)**

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos arts. 59, § 1°, e 81, item IV, da Constituição Federal, resolvi vetar, parcialmente, o Projeto de Lei da Câmara n° 21, de 1986 (n° 6.696, de 1985, na Casa de origem), que “cria cargos no Quadro Permanente de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região, a que se refere a Lei n° 7.324, de 18 de junho de 1985, e dá outras providências”.

Incidem os vetos sobre os arts. 2° e 3°, por contrários ao interesse público.

O art. 2° apresenta redação dúbia que permite interpretar uma referência a cargos já incorporados a 6ª Região. Por outro lado a prevalecer o entendimento de que se tratam de cargos não incluídos naquela jurisdição, segundo o Ministério da Justiça “tal dispositivo é a nosso ver, inteiramente expletivo, vez que não cria os cargos mencionados, os quais, por força do art. 10, § 1°, da Lei n° 7.324, de 1985, já foram transferidos para o Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região, com exceção daqueles cujos ocupantes fizeram a opção prevista no art. 15 da mesma lei. Tinha sentido a menção a esses cargos se eles fossem integrantes do Anexo I, o qual continha a totalidade dos cargos de Categorias Funcionais do Quadro da Secretaria daquele Tribunal. No caso, não há, sequer, a menção do número exato dos cargos, dado de que o TRT já dispõe, e que poderia fornecer uma visão correta da real força de trabalho com que o Tribunal passaria a contar com a edição da lei projetada.

Quanto ao art. 3° do projeto, parece-nos inadequada a remissão ao art. 5° e seu parágrafo único da Lei n° 7.267, de 5 de dezembro de 1984, o qual se refere ao aproveitamento de servidores no Quadro Permanente da Secretaria do Tribunal Superior do Trabalho. Essa remissão contribui, apenas, para dificultar o entendimento da lei, obri-

gando a consulta a outro diploma legal. Bem mais apropriado e o tratamento dado à questão (aproveitamento de servidores) pelo art. 10, § 3º, da Lei nº 7.324/85, que estabelece a exigência de que o aproveitamento se dê em cargos equivalentes. Como essa lei se refere, especificamente, ao TRT da 13ª Região, não vemos motivo para que se dê tratamento diverso ao assunto, nessa segunda etapa da implantação do Quadro.

São estas as razões que me levaram a velar, parcialmente, o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 9 de setembro de 1986. — **José Sarney**.

*** PROJETO A QUE SE
REFERE O VOTO**

**PL nº 6.696, de 1985, na
Câmara dos Deputados
PLC nº 21, de 1986, no
Senado Federal**

**Cria cargos no Quadro Permanente de
Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional
do Trabalho da 13ª Região, a que
se refere a Lei nº 7.324, de 18 de junho
de 1985, e dá outras providências.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam criados no Quadro Permanente de Pessoal, da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região, os cargos de categorias funcionais e cargos em comissão, constantes, respectivamente, dos anexos I e II desta lei.

Art. 2º Os cargos criados pelo art. 1º desta lei ficam acrescidos os provenientes da lotação das Juntas de Conciliação e Julgamento, com jurisdição no território da 13ª Região da Justiça do Trabalho, cujos ocupantes deixaram de optar por permanecerem no Quadro de Pessoal da 6ª Região, nos termos dos arts. 10 e 15 da Lei nº 7.324, de 18 de junho de 1985.

Art. 3º O aproveitamento de servidores da Administração Pública, no Quadro Permanente de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região, far-se-á como disposto no art. 5º e seu parágrafo único da Lei nº 7.267, de 5 de dezembro de 1984, e incluirá os servidores da Tabela de Pessoal Permanente do Tribunal, admitidos por concurso público.

Parágrafo único. Ressalvado o disposto neste artigo, o preenchimento de cargos de provimento efetivo, do Quadro Permanente de Pessoal, da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região, far-se-á observadas as disposições do § 2º do art. 108 da Constituição Federal.

Art. 4º O Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região, através de ato interno, estabelecerá normas regulamentares necessárias à execução desta lei.

Art. 5º As despesas decorrentes do disposto nesta lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias da Justiça do Trabalho.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

ANEXO I
(Art. 1º da Lei nº 7.535, de 9 de setembro de 1986)
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 13ª REGIÃO

Grupos	Categorias funcionais	Nº de Cargos	Código
Atividades de Apoio Judiciário, Código 07	Técnico Judiciário	70	TRT-13-AJ-21
Auxiliar Judiciário	TRT-13-AJ-27	Oficial de TRT-13-AJ-20	Justiça Avaliador AJ-20
	115	TRT-13-AJ-23	AJ-23
	Agente de Segurança Judiciária	33	TRT-13-AJ-24
	Atendente Judiciário	45	TRT-13-AJ-25
Outras Atividades de Nível Superior Código TRT-13-NS-900	Médico	04	TRT-13-NS-901
	Odontólogo	02	TRT-13-NS-909
	Contador	04	TRT-13-NS-924
	Engenheiro	02	TRT-13-NS-916
	Bibliotecário	02	TRT-13-NS-932
Outras Atividades de Nível Médio, Código TRT-13-NM-1000	Auxiliar de Enfermagem	03	TRT-13-NM-1001
serviços	Telefonista	03	TRT-13-NM-1044
	Auxiliar Operacional de Serviços		
	Diversos (Área de Atendimento)	04	TRT-13-NM-1006
	Auxiliar Operacional de Serviços		
	Diversos (Área de Limpeza e Conservação)	20	TRT-13-NM-1006
Artesenato, Código TRT-13-ART-700	Agente de Vigilância	10	TRT-13-NM-1045
	Artífice de Estrutura de Obras e Metalúrgica	03	TRT-13-ART-701
	Artífice de Mecânica	03	TRT-13-ART-702
	Artífice de Eletricidade e Comunicações	03	TRT-13-ART-703
	Artífice de Carpintaria e Marcenaria	03	TRT-13-ART-704
	Artífice de Artes Gráficas	03	TRT-13-ART-706

ANEXO II
(Art. 1º da Lei nº 7.535, de 9 de setembro de 1986)
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 13ª REGIÃO
GRUPO-DIREÇÃO E ACESSORAMENTO SUPERIORES
— CÓDIGO TRT-13 — DAS-100

Número de	Cargos em Comissão	Código
01	Diretor de Secretaria Financeira	TRT-13-DAS-101
01	Diretor de Serviço	TRT-13-DAS-101
02	Assessor	TRT-13-DAS-102

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— Designo relator da mensagem lida o Deputado Jorge Uequed.

O Sr. 1º-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 186, 1987-CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM
Nº 186, de 1987-CN
(Nº 526/86, na origem)

Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal:

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que nos termos dos arts. 59, §1º, e 81,

inciso IV da Constituição Federal, resolvi vetar totalmente, por inconstitucionalidade e contrário ao interesse público, o Projeto de Lei da Câmara nº 175/85-Complementar (nº 180/81-Complementar, na casa de origem), que "altera a Lei Complementar nº 35, de 14 de março de 1979, que dispõe sobre a Lei Orgânica da Magistratura Nacional".

Embora não me escuse de reconhecer a relevância do trabalho dos juizes na Justiça Eleitoral, concomitante com suas funções normais de juizes de direito, não me restou outra alternativa, senão o veto, face a manifestação abaixo, da lavra do Ministério da Justiça

"A proposição legislativa em tela, aprovada no Congresso Nacional dá nova redação ao artigo 74 da LOMAN, para dispor que:

Art. 74.
§ 1º

2º Computar-se-á, para efeito de aposentadoria e disponibilidade, até o máximo de cinco anos, o tempo de serviço prestado à Justiça Eleitoral concomitantemente com o prestado aos demais órgãos da Justiça da União e dos Estados, excluído o período obrigatório fixado em lei."

O texto acima padece de dupla inconstitucionalidade, material e formal.

A inconstitucionalidade material consiste na circunstância de que a se admitir a contagem de cinco anos de serviço prestado à Justiça Eleitoral concomitantemente com o prestado aos demais órgãos da Justiça, na realidade se diminui o período de trinta anos de serviço, exigido pelo artigo 113, § 2º da Constituição Federal, para efeito de aposentadoria voluntária. A superposição da contagem de tempo de serviço, tomando-se por base o mesmo período de tempo, implica considerar como dez anos de serviço público o que, cronologicamente, não passa de um lustro. Assim, o magistrado que tiver atuado na Justiça Eleitoral não precisará mais do que vinte e cinco anos de serviço para se aposentar, contrariando frontalmente o dispositivo constitucional mencionado.

A inconstitucionalidade também se revela formal, contrariando o artigo 103 da Constituição Federal, que estabelece iniciativa exclusiva do Presidente da República para iniciar o processo legislativo a fim de dispor em lei complementar, as exceções às regras estabelecidas, quanto ao tempo e natureza de serviço, para aposentadoria, reforma, transferência para a inatividade e disponibilidade.

Não se diga que o artigo 103 da Lei Maior, por estar contido na Seção VII — Dos Funcionários Públicos — não se aplica aos juizes. Tanto os dispositivos daquela seção também se referem aos magistrados que o artigo 99 da Constituição, que dispõe sobre a acumulação de cargos, faz expressa menção a juiz, no seu inciso I.

Por outro lado, o Colendo Supremo Tribunal Federal já acolheu as razões acima expostas e decidiu pela inconstitucionalidade da lei complementar paulista, que dispunha sobre o mesmo assunto

O Projeto de Lei Complementar nº 180/81, também deve ser vetado por contrariar o interesse público.

Com efeito, a solução legislativa que se quer adotar é danosa ao erário público pois teria como consequência a aposentadoria de inúmeros magistrados, cinco anos antes da data devida, obrigando o Poder Público a substituí-los, gerando assim, indiretamente, aumento de despesas, o que não se pode admitir no momento em que o País faz enormes esforços para dar utilização racional e adequada aos recursos públicos, que se mostram insuficientes para atender todas as necessidades da população.

Resalte-se ainda que a entrada em vigor do projeto de lei em tela poderia provocar imediato pleito de benefício semelhante por parte dos membros dos Ministérios Públicos Estaduais, que exercem a função de Promotor de Justiça Eleitoral. Também poderiam pleitear solução idêntica

os juizes estaduais que exercem a jurisdição trabalhista, concomitantemente com a jurisdição comum estadual. Tudo isso poderia levar finalmente a um considerável aumento de despesa, em evidente prejuízo ao interesse público".

Estas, as razões pelas quais resolvi vetar o referido projeto de lei, e que ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 10 de setembro de 1986. — José Fragelli.

PROJETO A QUE SE REFERE O VETO

**PL nº 180, de 1981- Complementar,
na Câmara dos Deputados
PLC nº 175, de 1985-Complementar,
no Senado Federal**

**Altera Lei complementar nº 35, de 14
de março de 1979, que "dispõe sobre a
Lei Orgânica da Magistratura Nacional"**

O Congresso Nacional decreta.

Art. 1º O art. 74 da Lei Complementar nº 35, de 14 de março de 1979, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo, a ser numerado como § 2º, passando o atual parágrafo único para § 1º

"Art. 74

§ 1º

§ 2º computar-se-á para efeito de aposentadoria e disponibilidade, até o máximo de 5 (cinco) anos, o tempo de serviço prestado à Justiça Eleitoral, concomitantemente com o prestado aos demais órgãos da Justiça da União e dos Estados, excluído o período obrigatório fixado em lei".

Art. 2º Esta lei complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)

— Designo relator da mensagem lida o nobre Senador Aúreo Mello.

O Sr. 1º-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 187, 1987-CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM Nº 187, de 1987-CN (Nº 545/86, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que, nos termos dos arts. 59, § 1º e 81, inciso IV, da Constituição Federal, resolvi vetar totalmente, por considerá-lo inconstitucional e contrário ao interesse público, o Projeto de Lei da Câmara nº 87/83 (nº 1.372/79, na Casa de origem), que "dispõe sobre a regulamentação das profissões de Oficial Cabeleireiro, Manicure, Maquiador, Esteticista Facial, Depilador e Pedicuro, e das outras providências".

Apesar dos nobres objetivos da proposição, não resta outra alternativa, face a seguinte manifestação do Ministério do Trabalho, que ao sugerir o veto, alegou a "... inconveniência da proliferação

de regulamentação profissional, considerando as repercussões danosas ao mercado de trabalho".

No caso, se trata de uma atividade de nível médio, que não necessita uma qualificação metódica, de modo a exigir uma especificação legal das condições de trabalho e atribuições dos profissionais, não envolvendo aspectos sociais, em especial, ambientais e de saúde.

Nesse sentido, encontra perfeita correspondência o pronunciamento da Consultoria Jurídica, mencionado na Nota/GM/CAP/nº 245, constante do presente, que ressalta o fato de que a regulamentação profissional deverá ser feita em casos excepcionais, "de ampla influência na segurança pública, saúde ou formação, de modo que um código de ética rígido permita fiscalizar seu exercício".

O projeto, inclusive, ao tratar de aspectos fundamentais, quais sejam, as atribuições dos profissionais respectivos, é breve, trazendo referências subjetivas, de difícil avaliação, revelando, assim, o caráter simples das atividades, que não exige uma individualização legal. As exigências ali contidas compõem, normalmente, os critérios de avaliação dos empregadores na seleção de mão-de-obra. Nessas observações incluem-se os artigos 2º a 7º do projeto.

O artigo 8º trata do registro profissional no sindicato representativo de classe. A legislação sindical dispõe ser livre a sindicalização. Embora o registro não se confunda com sindicalização, este poderá ensejar a obrigatoriedade de se sindicalizar, tendo em vista que a obrigatoriedade do registro se confundirá com aquele ato.

Outrossim, não cabe às entidades sindicais cuidar do registro profissional, pelas suas próprias atribuições, que não alcançam esse campo de atividade.

O registro implica em fiscalização profissional e esta só pode ser feita pelo órgão fiscalizador ou pela autoridade local do Ministério do Trabalho.

O artigo 9º, ao exigir dois anos de estudos para a qualificação profissional, apresenta-se em dissonância com a realidade, tendo em vista que as atividades apresentam-se de execução simples, como observamos.

Mais uma vez, no artigo 10, o projeto vincula o profissional ao Sindicato de maneira incorreta. Ninguém pode ser obrigado a se filiar a Sindicato. A disposição é inconstitucional, tendo em vista o disposto no artigo 166 da nossa Carta Magna.

Não é demasiado mencionar, ainda, que o § 2º do artigo 10 apresenta-se dispensável, aliás, como todo o dispositivo.

Pode-se afirmar o mesmo em relação ao artigo 11, tendo em vista o registro profissional de que trata o projeto. De todo o modo, este, como já referido, não está disciplinado convenientemente. Na verdade, o Sindicato poderia, tão-somente, reconhecer a capacitação e emitir o certificado respectivo.

No que respeita ao artigo 12, além do caput conter o óbvio, que já se encontra disciplinado, seus parágrafos tratam de matéria de competência exclusiva da Justiça do Trabalho. Salário normativo é o fixado pela Justiça do Trabalho em processos de dissídio coletivo, nos termos da Resolução nº 1 do TST. A lei institui salário profissional. E, a respeito, há pronunciamentos desfavoráveis a sua instituição pelo Poder Executivo.

As demais disposições tratam de matéria reguladora no âmbito geral, atingindo a todo trabalhador.

As observações ora expedidas ao conteúdo do projeto de lei sob enfoque revelam que o mesmo não disciplina o assunto de forma a merecer aprovação, consideradas as falhas técnicas apontadas, bem como suas ilegalidades".

Estas as razões pelas quais resolvi vetar o referido projeto de lei, que ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 11 de setembro de 1986. — **José Frangeli.**

**PROJETO A QUE SE
REFERE O VETO**

**PL nº 1.372, de 1979,
na Câmara dos Deputados
PLC nº 87, de 1983,
no Senado Federal**

Dispõe sobre a regulamentação das profissões de Oficial Cabelereiro, Manicure, Maquiador, Esteticista Facial, Depilador e Pedicuro, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O exercício das profissões de Oficial Cabelereiro, Manicure, Maquiador, Esteticista Facial, Depilador e Pedicuro, com atribuições estabelecidas nesta lei, só será permitido:

- I — aos formados no Brasil, por escolas de qualificação profissional reconhecida na forma da lei;
- II — aos formados no exterior, cujos certificados sejam revalidados no Brasil na forma da lei;
- III — aos profissionais práticos que, na data da publicação desta lei, já exerçam a profissão há mais de 3 (três) anos, comprovados através da Carteira de Trabalho.

Parágrafo único. O certificado de qualificação técnica profissional só será válido se concluir que o seu portador recebeu treinamento específico e técnico em cursos ministrados por entidades, credenciadas pelo Conselho Federal de Mão-de-Obra do Ministério do Trabalho, que mantenham escolas de ensino técnico profissional no gênero.

Art. 2º São atribuições dos Oficiais Cabelereiros:

- I — cortar cabelo com noção, desembaraço técnico e responsabilidade;
- II — executar penteados e qualquer arrumação dos cabelos em tratamento;
- III — tinturar, massagear, rinsar, alisar, executar permanentes e todos os tratamentos congêneres com absoluto acerto e conhecimento de causa.

Art. 3º À Manicure compete:

- I — cortar as unhas das mãos;
- II — cortar as cutículas;
- III — embelezar as mãos.

Art. 4º Ao Maquiador compete:

- I — preparar a pele para receber a maquiagem;
- II — maquiagem os contornos faciais;
- III — embelezar o rosto.

Art. 5º Ao Esteticista Facial compete:

- I — retirar da pele os cravos e outras impurezas;
- II — nutrir a pele com produtos apropriados;
- III — rejuvenescer a pele.

Art. 6º Ao Depilador compete depilar através de processos de higiene, todas as partes do corpo onde o pelo não fique bem.

Art. 7º Ao Pedicuro compete:

- I — cortar as unhas dos pés;
- II — cortar as cutículas;
- III — embelezar os pés.

Art. 8º O exercício das profissões de que trata o art. 1º desta lei depende de registro no sindicato de classe local.

Parágrafo único. Nas cidades onde não exista qualquer representação sindical da classe, o registro poderá ser feito no órgão competente da Prefeitura Municipal, ou na cidade mais próxima onde exista representação sindical, cabendo recurso ao Ministério do Trabalho, através das Delegacias Regionais.

Art. 9º O ensino básico profissional para formar o Oficial Cabelereiro constará de 2 (dois) anos de estudo da matéria específica, com exames eliminatórios que assegurem a promoção e a aprovação final.

Parágrafo único. Às demais especialidades profissionais de que trata o art. 1º desta lei, aplica-se, na sua formação profissional, o critério das escolas especializadas no ensino da profissão.

Art. 10. A profissão de cabeleireiro, artes correlatas e similares, definidas no art. 1º desta lei, são disciplinas sociais sujeitas a vínculo empregatício em todo o Território Nacional.

§ 1º O profissional que trabalhe por conta própria, prestando serviço a domicílio ou de outra qualquer forma que não se caracterize como estabelecimento comercial, constitui-se, desde que devidamente habilitado, num trabalhador autônomo, sendo necessário, para legalizar-se e prestar serviços, filiar-se ao Sindicato e cumprir todas as formalidades que lhe sejam próprias.

§ 2º Estará sujeito às penalidades previstas em lei todo aquele que, por qualquer razão injustificável, deixar de cumprir a legislação em vigor.

Art. 11. Nenhum profissional, em qualquer especialidade das referenciadas, após a publicação desta lei, poderá ser admitido como empregado ou contratado para prestar serviços de natureza técnica, sem apresentar o Certificado de Formação Básica e Qualificação Técnica Profissional, expedido por escolas dentro dos critérios estabelecidos nesta lei, em qualquer parte do território nacional, e reconhecido pelo órgão sindical da base territorial onde pretenda trabalhar, salvo o disposto no inciso III do art. 1º desta lei.

Parágrafo único. Fica inteiramente a critério do entendimento entre as entidades representativas da classe a definição de competência para reconhecer os documentos de habilitação profissional, cabendo recurso ao Ministério do Trabalho através das Delegacias Regionais.

Art. 12. A remuneração do Oficial Cabelereiro e dos outros profissionais citados nesta lei, quando empregados ou contratados, constará de todos os ganhos que lhes sejam pagos, a qualquer título, que legalmente sejam objeto de entendimentos convencionais ou dissídios coletivos de trabalho, sobre os quais se cumpram a legislação do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço — FGTS, descontos para o Instituto Nacional de Previdência Social — INPS e outros encargos sociais, sujeitos às penalidades legais qualquer ato de infração.

§ 1º Fica mantida a instituição do salário normativo da categoria, onde o exista; e instituído nas regiões do País, onde não exista, corrigido

periodicamente como vem acontecendo com os que estão em vigor.

§ 2º Após a publicação desta lei, prevalecerá como salário normativo da categoria o mais alto em vigência, bem como o regime de comissão em vigor, podendo os mesmos serem alterados de acordo com as conveniências e acordo entre as representações da classe.

Art. 13. A classe de cabeleireiros e similares em todo o território nacional é representada por dois sindicatos de classe:

- I — o que representará a classe econômica;
- II — o que representará a classe de trabalhadores empregados no ramo e agentes autônomos.

Parágrafo único. Os sindicatos de classe serão auxiliados na organização social, cultural, recreativa, artística etc., pelas Associações de Cabeleireiros; nessa atividade, procurar-se-á ativar e desenvolver o espírito de criatividade da classe, sem distinção ou discriminação de categoria, gênero, sexo, raça, cor, religião, e reprimir qualquer ato incompatível com a solidariedade humana e o regime de igualdade.

Art. 14. Todo estabelecimento do ramo de cabeleireiro e similares está sujeito aos efeitos da fiscalização competente, estando impedido de funcionar quando não se enquadrar nas normas técnicas e não oferecer condições mínimas de atendimento no nível de sua categoria.

Parágrafo único. Para o seu funcionamento será necessário o "Certificado de Habilitação Comercial, Normas Técnicas e Condições para a Prestação de Serviços Especializados", expedido pelo órgão sindical da classe, bem como a comprovação de qualificação do responsável pela organização administrativa e planejamento social.

Art. 15. As exigências naturais ao desenvolvimento social e ao progresso geral da classe de cabeleireiros e similares, que não estejam previstas nesta lei e nem constem de legislação complementar ou específica, passam à esfera da Consolidação das Leis do Trabalho, ajuizadas na estância competente.

§ 1º São bastante competentes para encaminhar processo neste sentido, ao Ministério do Trabalho, os sindicatos da classe, cabendo recurso a quem de direito.

§ 2º O profissional da classe que comprove deliberada falta de atendimento aos seus legítimos direitos ou seja vítima de procedimentos incorretos, ou de qualquer forma assim configurada, pode impetrar recurso ao órgão competente do Ministério do Trabalho, através da seção protocolar nas Delegacias Regionais.

Art. 16. Esta lei será regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua vigência.

Art. 17. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 18. Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg) — Designo relator da mensagem lida o nobre Deputado Aloysio Chaves.

O Sr. Primeiro-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 188, 1987-CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM
Nº 188, de 1987-CN
(Nº 610/86, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos arts. 59, § 1º, e 81, inciso IV, da Constituição Federal, resolvi vetar totalmente, por considerá-lo contrário ao interesse público, o Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1984 (nº 3.004, de 1980, na Casa de origem), que "regula a responsabilidade civil das empresas de ônibus no transporte de passageiros".

O Ministério da Justiça assim se manifestou ao sugerir o veto:

"...O projeto trilhou longo caminho desde sua apresentação, colhendo inúmeros pareceres divergentes e sofrendo diversas modificações até chegar à sua redação definitiva, ora sob exame.

Deflui do art. 1º, que a proposição legislativa adota a **teoria do risco**, ao responsabilizar as empresas de ônibus pelos danos sofridos por seus passageiros, **independentemente de verificação de culpa**.

A controvérsia gira em torno da conveniência de, ao contemplar-se a responsabilidade contratual, **objetiva**, do transportador, excluir-se a responsabilidade aquilina, decorrente de ato ilícito, que é regulada pelo Código Civil e que obriga à integral reparação do dano causado em virtude de acidente no transporte de passageiros.

Se, por um lado, a proposição apresenta evidente vantagem para a vítima e seus dependentes, ao prefixar a indenização devida, independentemente da perquirição de culpa, por outro, fecha as portas da Justiça aos que, ofendidos em sua integridade física, moral e patrimonial, ver-se-ão impedidos de pleitear a mais cabal e completa reparação do dano, por isso que limitada a indenização a um teto legal.

Consoante já ressaltado em parecer anterior deste departamento, "a solução alvitada no projeto não representa qualquer novidade, pois já é observado no transporte aéreo de passageiros e vem, aos poucos, se impondo à consciência jurídica dos povos civilizados, como uma consequência de sua própria evolução". (Parecer do Dr. Joaquim Luiz de Oliveira Belo — Assistente Jurídico, em 25-4-84.)

Data venia do entendimento esposado nesse parecer, que invoca inclusive o magistério do eminentíssimo especialista J. Aguiar Dias, tenho por **contrário ao interesse público** o projeto de lei em tela.

Bem é de ver que a proposição legislativa, ao atribuir às empresas de ônibus a responsabilidade contratual pelos danos sofridos por seus passageiros (responsabilidade objetiva), em verdade está a eximir de qualquer ônus indenitário.

É que a indenização prefixada estará coberta por seguro obrigatório, estatuído no art. 5º do projeto, cujo prêmio, obviamente, terá seu custo repassado ao próprio passageiro, mediante acréscimo no preço da passagem.

Vale dizer que, sobre limitar o valor da indenização decorrente da responsabilidade contratual, a lei projetada consagra a **irresponsabilidade extracontratual** das empresas permissionárias,

ainda que nas hipóteses de lesão a direito decorrente de ato ilícito (Cód. Civil, art. 159).

A proposição legislativa seria altamente meritória se, ao assegurar a indenização devida com base na responsabilidade contratual, isto é, independentemente de verificação de culpa, ressaltasse a hipótese de ressarcimento do dano decorrente de ato ilícito, apurável na conformidade dos arts. 1.537 e seguintes, do Código Civil.

Logicamente, nessa última hipótese, sendo as obrigações distintas e excludentes, o credor teria que optar: **a)** recebendo a indenização oriunda da responsabilidade contratual, dar-se-á por satisfeita a obrigação; **b)** não recebendo a indenização prefixada, terá legítimo interesse para postular perdas e danos, decorrentes de ato ilícito imputável à transportadora.

A prevalecer a intenção do legislador, explicitada na justificativa do projeto de lei, restringir-se-á o acesso ao Poder Judiciário aos que, vítimas de ato ilícito, venham a experimentar danos morais e patrimoniais não garantidos pela nova lei, que estabelece limites à indenização (art. 1º).

Demais disso, tenho para mim que o projeto de lei sob exame representa autêntico retrocesso no trato da matéria concernente à responsabilidade civil das empresas transportadoras.

Com efeito, constitui entendimento pacífico, reiterado por jurisprudência remansosa, consolidada em Súmula do Supremo Tribunal Federal (verbete 187), que a responsabilidade do transportador é de natureza contratual, com base no Decreto Legislativo nº 2.681, de 7 de setembro de 1912 (art. 17).

A propósito, esclarece o festejado civilista J. Aguiar Dias, em sua clássica obra "Da responsabilidade Civil" (vol. 1, p. 214):

A jurisprudência, a princípio vacilante, é hoje torrencial no sentido de aplicar o Decreto nº 2.681 às empresas de transporte urbano, tais como os bondes e ônibus.

Diz a Súmula nº 187, do STF:

A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Dessarte, é indubitável que a responsabilidade das empresas de transporte coletivo de passageiros é **objetiva e limitada**, a teor do direito pretoriano.

Ora, o projeto de lei aprovado pelo Legislativo, posto que adote a teoria do risco, estabelece limitação do direito à indenização, além de transferir esse ônus a empresas seguradoras (art. 5º), isentando as empresas transportadoras de qualquer obrigação indenitária.

Sem embargo disso, há outros reparos a apontar no texto aprovado pelo Poder Legislativo.

De início, o projeto não prevê qualquer indenização por danos sofridos pelo motorista ou condutor e demais pessoas transportadas pelo ônibus e que estejam a serviço da empresa de transporte coletivo, empregador ou não.

A menos que se entenda que o conceito de **passageiro**, estabelecido no parágrafo único, do art. 1º, inclua as pessoas contratadas para prestar serviços em ônibus, esses prepostos estarão ao desabrigo legal.

Último reparo deve ser dirigido à expressão **Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional** — ORTN foi extinta pelo Decreto-Lei nº 2.284/86, sendo substituída por **Obrigação do Tesouro Nacional** — OTN.

Esses, em resumo, são os motivos pelos quais reputo inconveniente e contrária ao interesse público a proposição legislativa sob análise, no que pertine ao seu mérito.

Finalmente, o veto foi sugerido pela Superintendência dos Seguros Privados (vinculada ao Ministério da Fazenda) e, também, pelo Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), o qual após submeter a matéria ao exame do seu Conselho Técnico, manifestou-se contrário à sanção do projeto, argumentando:

"a) as empresas tentarão repassar o custo do seguro aos usuários, importando em aumento das tarifas congeladas;

b) que o seguro obrigatório em operação já atende o problema;

c) que as empresas podem se valer de outro tipo de seguro;

d) que já existe seguro adequado para o transporte internacional;

e) inconveniência da instituição de novos seguros obrigatórios impostos ao cidadão que, em suma, acentua a resistência a um produto invisível, cujo consumo passa a ser ditado pelo Estado."

Essas as razões pelas quais resolvi vetar o referido projeto de lei, que ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 23 de setembro de 1986. — **José Sarney**.

PROJETO A QUE SE REFERE
O VETO

PL nº 3.004, de 1980,
na Câmara dos Deputados
PLC nº 26, de 1984,
no Senado Federal

Regula a responsabilidade civil das empresas de ônibus no transporte de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas de ônibus autorizadas a executar o serviço de transporte coletivo de passageiros, inclusive em linha internacional, serão responsáveis, independentemente de verificação de culpa, pelos danos sofridos por seus passageiros, em decorrência de acidente com o veículo transportador, dentro dos limites desta lei e nas condições por ela estabelecidas.

Parágrafo único. Para os efeitos desta lei, considera-se passageiro qualquer usuário de serviços de transporte coletivo, inclusive dos executados pelas empresas turísticas ou mediante fretamento contratado pelo setor público ou privado.

Art. 2º A indenização a ser paga, por qualquer dano de que resulte morte ou lesão corporal de passageiro, será limitada, no máximo a 1.464 vezes o valor da Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional — ORTN.

Parágrafo único. O valor da ORTN a que se refere o caput deste artigo é o da data do pagamento da indenização.

Art. 3º No caso de morte ou de invalidez com incapacidade total permanente para o trabalho, a indenização será a máxima estabelecida no artigo anterior, que será paga mediante a apresentação de certidão do registro da ocorrência, passada pela autoridade policial competente, além do documento a que se refere a alínea a ou a alínea b deste artigo, conforme o caso, obedecido o seguinte prazo:

a) em caso de morte, dentro de 5 (cinco) dias da data da apresentação da certidão mencionada no **caput** deste artigo ou do atestado de óbito à empresa seguradora;

b) no caso de invalidez total permanente para o trabalho, dentro de 30 (trinta) dias da entrega, à empresa seguradora, do laudo de perícia médica.

§ 1º O prazo de que trata a alínea b deste artigo deverá ser observado também no pagamento da indenização por incapacidade parcial permanente.

§ 2º No caso de invalidez parcial permanente, a indenização será proporcional à máxima, conforme o grau de incapacidade para o trabalho, definido mediante perícia médica.

§ 3º Paga a indenização por incapacidade permanente, se sobrevier a morte em razão do mesmo acidente, observa-se-á o seguinte:

a) não será devida qualquer indenização se já recebida a máxima prevista nesta lei;

b) os dependentes receberão a indenização máxima em razão da morte do acidentado, deduzida a importância paga a título de indenização por incapacidade parcial permanente.

§ 4º Fica assegurado à vítima e à empresa, nos casos de invalidez permanente, o direito de indicar perito próprio, quando não houver concordância quanto às conclusões do laudo.

§ 5º A indenização a que se refere a alínea a deste artigo será paga aos dependentes da vítima com observância da ordem de vocação e na proporção estabelecida na legislação da Previdência Social para outorga do benefício-pensão.

§ 6º A indenização, quando devida a menores, será preferencialmente aplicada em depósito em Caderneta de Poupança da Caixa Econômica Federal.

§ 7º O não-pagamento das indenizações nos prazos previsto neste artigo sujeitará a empresa seguradora a multa, aplicada pela Susepe, correspondente a 5% sobre o valor a ser pago.

Art. 4º O pagamento das despesas médico-hospitalares e suplementares será efetuado diretamente pela empresa transportadora, sem ônus para a vítima ou seus familiares, e reembolsado, pela empresa seguradora, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis da data da apresentação dos comprovantes à empresa seguradora, de acordo com as normas a serem estabelecidas pelo Conselho Nacional de Seguros Privados.

Parágrafo único. O valor máximo reembolsável, conforme previsto no **caput** deste artigo, será, por pessoa vitimada, de 20% (vinte por cento) do valor da indenização máxima prevista no art. 2º desta lei.

Art. 5º As empresas de ônibus são obrigadas a manter seguro destinado a garantir, na sua totalidade, o pagamento das indenizações devidas a seus passageiros, em decorrência da execução desta lei.

§ 1º A prova do seguro deverá ser feita à autoridade competente:

a) dentro de 30 (trinta) dias da data da entrada em vigor desta lei, em relação aos serviços de transporte coletivo já concedidos, autorizados ou permitidos;

b) antes da assinatura do contrato de concessão, termo de autorização ou de permissão, mesmo a título precário, de serviços rodoviários de transporte coletivo de passageiros, inclusive os realizados por empresas turísticas ou de fretamento;

c) na vigência do contrato, autorização ou permissão, por ocasião da renovação das apólices.

§ 2º O valor da cobertura do seguro instituído por esta lei e a identificação da empresa seguradora deverão constar do bilhete de passagem ou dos documentos de contratação de transportes turísticos ou de fretamento em que não houver emissão de bilhetes.

Art. 6º O Poder Executivo, dentro de 30 (trinta) dias da data da publicação desta lei, deverá divulgar tabela, que indicará os valores das indenizações devidas para despesas hospitalares de assistência médica e suplementares, para os casos de lesão parcial e temporária, e o valor das indenizações por incapacidade parcial.

Art. 7º O Poder Executivo, dentro de 60 (sessenta) dias da data da publicação desta lei, baixará o regulamento necessário à sua execução.

Art. 8º Esta lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação.

Art. 9º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg) — Designo relator da mensagem lida o nobre Senador Leite Chaves.

O Sr. 1º-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 189, 1987-CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM Nº 189, de 1987-CN (Nº 614/86, na origem)

Excelentíssimo Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a V. Exª que, nos termos dos arts. 59, § 1º, e 81, item IV, da Constituição Federal, resolvi vetar, parcialmente, o Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 1986 (nº 7.446/86, na Casa de origem), que "suspende a execução de sentença em ações de despejo e dá outras providências", adotando manifestação do Ministério da Justiça sobre a matéria, que assim se expressou:

"...a fim de obedecer a boa técnica o art. 4º, II, letra e dispõe:

"Art. 4º Não se aplicam as disposições desta lei:

II — às locações de prédios urbanos residenciais e não residenciais cuja retomada tenha por fundamento:

e) a necessidade manifestada pelo proprietário, promitente comprador ou promitente cessionário de um único imóvel residencial fora do alcance do Decreto-lei nº 24.150 e que esteja residindo em prédio

alheio ou dele se utilizando, de retornar o prédio locado para uso próprio".

A sentença acima sublinhada (fora do alcance do Decreto-lei nº 24.150) é desnecessária no texto mencionado e deve ser objeto de veto parcial. O Decreto-lei nº 24.150, a chamada "Lei de Luvas", só se aplica a locações comerciais. Assim, incorreta é a referência àquele diploma legal, em dispositivo que diz respeito tão-somente a imóveis residenciais."

São estas as razões que me levaram a vetar, parcialmente o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 24 de setembro de 1986. — **José Sarney**.

PROJETO A QUE SE REFERE O VETO

**PL nº 7.446, de 1986,
na Câmara dos Deputados
PLC nº 28, de 1986,
no Senado Federal**

Suspende a execução de sentença em ações de despejo e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Nas ações de despejo relativas a prédios urbanos residenciais e não residenciais, regidas pela Lei nº 6.649, de 16 de maio de 1979, nenhuma sentença será executada a partir da data da vigência desta lei e até o dia 1º de março de 1987, ressalvado o disposto no art. 4º desta lei.

Parágrafo único. Se, na data da vigência desta lei, já houver decorrido o prazo fixado pelo juiz para a desocupação, e a retomada ainda não se tiver efetivado, suspender-se-á a sua execução até o dia 1º de março de 1987.

Art. 2º O prazo fixado pelo juiz para a desocupação do prédio, nas ações de que trata o artigo anterior, não ocorrerá entre a data da vigência desta lei e o dia 1º de março de 1987.

Parágrafo único. O prazo suspenso recomençará a correr no dia 2 (dois) de março de 1987, por tempo igual ao que faltava para a sua complementação.

Art. 3º Ficam suspensos, a partir da data da vigência desta lei, e até o dia 1º de março de 1987, os processos de revisão judicial do aluguel (§§ 4º e 5º do art. 49 da Lei nº 6.649, de 16 de maio de 1979 modificada pela Lei nº 6.698, de 15 de outubro de 1979).

§ 1º Nas ações de revisão do aluguel, ajuizadas na vigência desta lei, suspender-se-á o processo imediatamente após a citação do réu.

§ 2º Findo o prazo da suspensão, o escrivão fará os autos conclusos ao juiz, que ordenará o prosseguimento do processo.

Art. 4º Não se aplicam as disposições desta lei.

I — às locações de prédios urbanos previstas no inciso II do art. 54 da Lei nº 6.649, de 16 de maio de 1979;

II — às locações de prédios urbanos residenciais e não residenciais cuja retomada tenha por fundamento:

* Em destaque as partes vetadas

a) a falta de pagamento do aluguel ou dos demais encargos;

b) a infração pelo locatário de qualquer outra obrigação legal ou contratual;

c) a rescisão do contrato de trabalho, quando a ocupação do imóvel se relacionar com o emprego;

d) a necessidade de efetuar reparações urgentes no prédio locado, determinadas por autoridade pública, que não possam ser normalmente executadas com a permanência do locatário no imóvel, ou podendo ser, ele se recuse em consenti-las;

e) a necessidade, manifestada pelo proprietário, promitente comprador ou promitente cessionário de um único imóvel residencial fora do alcance do Decreto-lei nº 24.150 e que esteja residindo em prédio alheio ou dele se utilizando, de retornar o prédio locado para uso próprio.

Art. 5º As disposições desta lei aplicar-se-ão desde logo aos processos pendentes, ressalvados aqueles cujas ações de despejo para a retomada de prédios urbanos residenciais tenham sido propostas antes de 28 de fevereiro de 1986, com fundamento no inciso III ou no inciso X do art. 52 da Lei nº 6.649, de 16 de maio de 1979.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)

— Designo relator da mensagem lida ao nobre Deputado Nilson Gibson.

O Sr. 1º-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial Nº 190, 1987-CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM Nº 190, de 1987-CN (Nº 646/86, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que, nos termos dos arts. 59, parágrafo 1º, e 81, inciso IV, da Constituição Federal, resolvi vetar totalmente, por considerá-lo inconstitucional e contrário ao interesse público, o Projeto de Lei da Câmara Nº 189/85 (Nº 5.465/85 na Casa de origem), que "dispõe sobre a criação e extinção de cargos na Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da Quinta Região e dá outras providências".

A Secretaria de Planejamento, ao sugerir o veto, manifestou-se da seguinte forma:

"... Assim verificado texto do Projeto de Lei do Tribunal Superior do Trabalho, que dispõe sobre a criação e extinção de cargos na Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da Quinta Região (Projeto de Lei nº 5.465/85), constata-se que o Poder Executivo não poderá nunca negar o direito assegurado pela lei, em que se transformará a proposta sob exame, quanto aos recursos destinados aos provimentos dos cargos criados.

De fato, no Art. 4º do projeto, como se vê, está assegurado o direito do Tribunal de prover os cargos, nestes termos:

"Art. 4º No corrente exercício somente poderão ser preenchidos 1/3 (um terço) dos

cargos criados por esta lei; no próximo exercício poderão ser providos mais 1/3 (um terço) do total de cargos criados, ficando o saldo restante para preenchimento no exercício subsequente".

Claro está que o Poder Executivo não poderá negar o direito assegurado pela lei, nem restringi-lo de qualquer modo.

Entretanto, o orçamento vigente não comporta nenhum aumento da despesa pública, o mesmo se pode afirmar a respeito do orçamento para o próximo exercício, já enviado ao Poder Legislativo, cuja proposta, no pertinente a gastos com pessoal, não prevê qualquer aumento de despesa.

Dessa maneira, fica impossível conciliar o direito que seria criado com a transformação do projeto em lei com o orçamento em vigor e com a proposta para o ano vindouro.

O direito existiria, de qualquer forma e em qualquer hipótese, cabendo ao Poder Executivo prover o Tribunal dos recursos necessários ou deixar de fazê-lo e, neste caso, ofender a lei.

Por isso é lógica a conclusão segundo a qual, sendo impossível destinar os recursos ao Tribunal, até o exercício financeiro de 1987, por absoluta falta de previsão orçamentária, impõe-se o veto deste projeto de lei como imperativo do Plano de Estabilização Econômica.

Há a considerar, afinal, que o interesse público está configurado no equilíbrio orçamentário, portanto, na contenção dos dispêndios, para evitar-se os inconvenientes da expansão da base monetária e do aumento da dívida pública.

A este propósito, parece que o remédio mais eficaz é mesmo a redução dos gastos públicos.

Saliente-se, por oportuno, mesmo em homenagem ao Poder Judiciário, considerado a sua competência constitucional para a iniciativa das leis (art. 115, inciso II) de criação ou de extinção de cargos de seus serviços auxiliares, e ao relevante poder do Estado, que exerce a indistigável dificuldade com que se recomenda este projeto de lei ao veto presidencial.

Mas, levando-se em conta que a medida recomendada é uma imposição das circunstâncias desfavoráveis particularmente a falta de recursos orçamentários para este exercício financeiro e o subsequente, e ainda porque — está evidente, a proposta contraria o interesse público, no sentido de que resultaria no aumento da despesa pública, espera-se a decidida compreensão do Eg. Colegiado.

Por todas as razões acima expostas se justificará o veto total ao Projeto de Lei nº 5.465/85, configurado como contrário ao interesse público.

Ademais o art. 57, item II da Constituição federal dispõe sobre a competência exclusiva do Presidente da República para iniciativa das leis que aumentem a despesa pública. O projeto ora em análise fere o referido dispositivo constitucional.

Estas as razões pelas quais resolvi vetar o referido projeto de lei, que ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 22 de outubro de 1986. — José Sarney.

PROJETO A QUE SE REFERE O VETO

**PL Nº 5.465, de 1985,
na Câmara dos Deputados
PLC Nº 189, de 1985,
no Senado Federal**

Dispõe sobre a criação e extinção de cargos da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da Quinta Região e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam criados, no Quadro Permanente de Pessoal da Secretaria do Tribunal do Trabalho da Quinta Região, os seguintes cargos:

I — Grupo-Direção e Assessoramento Superiores, Código TRT5-DAS—100, 2 (dois) cargos de Secretário de Turma;

II — no Grupo-Atividades de Apoio Judiciário, Código TRT5-AJ-020, 93 (noventa e três) cargos de Técnico Judiciário, Código TRT5-AJ-021; 36 (trinta e seis) cargos de Oficial de Justiça Avaliador, Código TRT5-AJ-022; 105 (cento e cinco) cargos de Auxiliar Judiciário, Código TRT5-AJ-023; 30 (trinta) cargos de Agente de Segurança Judiciária, Código TRT5-024 e 114 (cento e quatorze) cargos de Atendente Judiciário, Código TRT5-AJ-025;

III — no Grupo-Outras Atividades de Nível Superior, Código TRT5-NS-900, 1 (um) cargo de Médico, TRT5-NS-901; 1 (um) cargo de Enfermeiro, TRT5-NS-904; 2 (dois) cargos de Psicólogo; TRT5-NS-907; 2 (dois) cargos de Estatístico, TRT5-NS-926; 2 (dois) cargos de Assistente Social, TRT5-NS-930 e 1 (um) cargo de Bibliotecário, TRT5-NS-932;

IV — no Grupo-Outras Atividades de Nível Médio, Código TRT5-NM-1000, 3 (três) cargos de Auxiliar de Enfermagem, TRT5-NM-1001 e 5 (cinco) cargos de Telefonista, TRT5-NM-1044;

V — no Grupo-Artesano, Código TRT5-ART-700, 2 (dois) cargos de Artífice de Estrutura de Obras e Metalurgia, TRT5-ART-701; 04 (quatro) cargos de Artífice de Mecânica, TRT5-ART-702; 2 (dois) cargos de Artífice de Eletricidade e Comunicações, TRT5-ART-703; 03 (três) cargos de Artífice de Carpintaria e Marcenaria, TRT5-ART-704, e 05 (cinco) cargos de Artífice de Artes Gráficas, TRT5-ART-706.

§ 1º A classificação dos cargos de que trata o inciso I deste artigo far-se-á por deliberação do Tribunal, observadas as disposições legais pertinentes.

§ 2º Os cargos referidos nos incisos II a V deste artigo serão escalonados pelas classes das respectivas Categorias Funcionais, de acordo com a lotação fixada, observados os critérios legais e regulamentares vigentes.

Art. 2º Ficam extintos 2 (dois) cargos de Contador, TRT5-NS-924, 4 (quatro) cargos de Técnico em Contabilidade, TRT5-NM-1042, 2 (dois)

cargos de Auxiliar Operacional de Serviços Diversos, TRT5-NM-1006, 03 (três) cargos de Auxiliar de Artífice, TRT5-ART-709, e 72 (setenta e dois) cargos de Agente de Portaria, TRT5-TP-1202, a partir da classe inicial e à medida que forem vagando.

Parágrafo único. O preenchimento de 2 (dois) cargos de Técnico Judiciário, TRT5-AJ-021, de 4 (quatro) cargos de Auxiliar Judiciário, TRT5-AJ-023, e de 77 (setenta e sete) cargos de Atendente Judiciário, TRT5-AJ-025, entre os criados pelo artigo anterior, fica vinculado à extinção dos cargos mencionados no **caput** deste artigo.

Art. 3º O preenchimento de cargos de provimento efetivo do Quadro Permanente da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da Quinta Região far-se-á de acordo com as normas legais e regulamentares estabelecidas para os demais Tribunais do Trabalho, observadas as disposições do § 2º do Art. 108 da Constituição Federal.

Art. 4º No corrente exercício somente poderá ser preenchido 1/3 (um terço) dos cargos criados por esta lei e no próximo exercício poderá ser provido mais 1/3 (um terço) do total de cargos criados, ficando o saldo restante para preenchimento no exercício subsequente.

Art. 5º As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão à conta das dotações orçamentárias do Tribunal Regional do Trabalho da Quinta Região.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg) — Designo Relator da mensagem lida o nobre Senador Meira Filho.

O Sr. Primeiro-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 191, 1987-CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM **Nº 191, de 1987-CN** **(Nº 794/86, na origem)**

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos arts. 59, § 1º, e 81, inciso IV, da Constituição Federal, resolvi vetar, parcialmente, o Projeto de Lei da Câmara nº 149, de 1986 (nº 2.195, de 1983, na Casa de origem), que "autoriza a criação do Fundo para Desenvolvimento Integrado do Vale do Rio Doce".

Incide o veto sobre o art. 3º do projeto, eis que em se tratando de matéria tributária e financeira esbarra no óbice constitucional previsto no art. 57, incisos I e II, da Constituição Federal.

Estas as razões pelas quais resolvi vetar, parcialmente, o referido projeto de lei, que ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 22 de dezembro de 1986. — **José Sarney**.

*** — PROJETO A QUE SE REFERE O VETO**

PL nº 2.195, de 1983, na Câmara dos Deputados

PLC nº 149, de 1986, no Senado Federal

Autoriza a criação do Fundo para Desenvolvimento Integrado do Vale do Rio Doce.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a criar o Fundo para Desenvolvimento do Vale do Rio Doce.

Art. 2º O fundo para o Desenvolvimento Integrado do Vale do Rio Doce tem por finalidade captar recursos financeiros destinados à execução de pesquisas, estudos e obras, visando ao desenvolvimento integrado do Vale do Rio Doce.

§ 1º Os recursos do Fundo para o Desenvolvimento Integrado do Vale do Rio Doce devem ser empregados prioritariamente com o objetivo de assegurar a contenção de enchentes e a navegabilidade do rio.

§ 2º As obras a serem executadas devem incluir medidas para recuperação e preservação do equilíbrio ecológico, especialmente aquelas relacionadas com a proteção permanente dos recursos ictiológicos em todo o Vale e o reflorestamento da área da bacia.

Art. 3º Constituem recursos do Fundo para o Desenvolvimento do Vale do Rio Doce:

I — a taxa de 0,5% (meio por cento), a ser cobrada sobre o lucro das instituições bancárias e financeiras, pelo prazo de 10 (dez) anos;

II — 5% (cinco por cento) do lucro das empresas localizadas no Vale do Rio Doce que exportam para o exterior matérias-primas ou produtos manufaturados;

III — dotações orçamentárias que lhe sejam consignadas;

IV — outros recursos, inclusive rendimentos provenientes de sua aplicação.

§ 1º Os recursos do Fundo para o Desenvolvimento do Vale do Rio Doce serão arrecadados pelo Banco do Brasil S.A., depositados em conta vinculada e administrados mediante convênio entre o Governo do Estado do Espírito Santo e o Ministério do Interior.

§ 2º A aplicação dos recursos fica sujeita à supervisão financeira do Tribunal de Contas da União e ao exame do Congresso Nacional.

§ 3º O Ministério do Interior poderá celebrar convênios com os Estados com a finalidade de aplicação dos recursos e articular-se-á com outros Ministérios com atuação no Vale do Rio Doce, de modo a assegurar maior eficiência dos investimentos.

Art. 4º Fica vedada a instalação de indústrias poluentes no Vale do Rio Doce.

Parágrafo único. Após a publicação desta lei, as empresas já instaladas no Vale do Rio Doce têm um prazo de 120 (cento e vinte) dias para instalação de equipamento antipoluenente, de forma a evitar qualquer tipo de poluição ambiental.

* Em destaque as partes vetadas

Art. 5º Esta lei será regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias de sua publicação.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)

— Designo relator da mensagem lida o nobre Deputado Geraldo Campos.

O Sr. Primeiro-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 192, 1987-CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM **Nº 192, de 1987-CN** **(Nº 804/86, na origem)**

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos arts. 59, parágrafo 1º, e 81, inciso IV, da Constituição Federal, resolvi vetar totalmente, por considerá-lo inconstitucional e contrário ao interesse público, o Projeto de Lei da Câmara nº 66, de 1986 (nº 3.802, de 1984, na Casa de origem), que "disciplina o exercício da profissão de carregador de bagagens nos aeroportos e dá outras providências".

A propósito opinou o Ministério da Justiça sugerindo o veto nos seguintes termos:

"Como se vê da justificação da proposição legislativa sob exame, busca-se a regulamentação da profissão de carregador de bagagens em aeroportos organizados. Salientou, ainda, o ilustre parlamentar proponente que esses trabalhadores continuam sendo marginalizados de qualquer direito trabalhista ou previdenciário.

É, pois, intenção explícita do projeto tutelar o exercício da profissão de carregador de bagagens nos aeroportos, subordinando-a à administração dos aeroportos (v. art. 4º). Diz o projeto, inclusive, que os profissionais serão matriculados na Diretoria de Aeronáutica Civil — DAC, (v. art. 1º).

Via de consequência, passarão aqueles trabalhadores a manter vínculo empregatício com a administração dos aeroportos, valendo dizer, com a União, através do Ministério da Aeronáutica e da INFRAERO (Lei nº 5.862, de 12-12-72).

A proposição é, sob esse aspecto, manifestamente inconstitucional, por criar emprego público, aumentando, por conseguinte, a despesa pública. Dá-se a violação do art. 57, inciso II, da CF, que dispõe sobre a iniciativa de leis exclusiva do Presidente da República.

Por outro lado, não obstante a louvável preocupação social que inspirou o seu proponente, o projeto de lei pretende submeter à legislação trabalhista uma profissão de natureza autônoma, considerando-se a inexistência de salário, de subordinação hierárquica e de dependência econômica desses trabalhadores. Estabelece, para tanto, requisitos para o exercício da profissão de carregador de bagagens nos aeroportos.

Ocorre que, a teor do art. 8º, inciso XVII, r da CF, compete à União legislar sobre condições de capacidade para o exercício das profissões liberais e técnico-científicas. "A competência legislativa para fixar requisitos atinentes ao exercício

de outras profissões, que não sejam liberais nem técnico-científicas, é dos Estados-membros, com fundamento na teoria dos poderes residuais, expressamente acolhida pela Carta Federal em seu art. 13, § 1º" (v. "Constituição Federal Anotada" — José Celso de Mello Filho — 2ª ed. — Saraiva — pág. 468). Nesse sentido, já decidiu o STF, a propósito da regulamentação da atividade profissional do corretor de imóveis "... é inconstitucional a lei que atenta contra a liberdade consagrada na Constituição Federal, regulamentando e, conseqüentemente, restringindo exercício de profissão que não pressupõe condições de capacidade" (v. RTJ, vol. 89/367).

Assim é que profissão que prescinda de requisitos especiais de qualificação técnica e não envolva circunstância de potencialidade danosa a terceiros, é insuscetível de regulamentação. Daí por que falece competência à União para dispor, legislativamente sobre profissões que não se qualificuem como técnico-científicas ou liberais.

Admitindo-se, apenas para argumentar, a natureza trabalhista da profissão de carregador de bagagens em aeroportos, isto é, de empregado subordinado hierarquicamente, dependente economicamente e fazendo jus a salário, ainda assim não se justificaria a regulamentação dessa atividade, que já será tutelada pela legislação obreira (CLT e legislação complementar).

Ante o exposto, opino no sentido do veto total do Projeto de Lei nº 3.802, de 1984, por inconstitucional e contrário ao interesse público."

Estas as razões pelas quais resolvi vetar o referido projeto de lei, que ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 22 de dezembro de 1986. — José Sarney.

**PROJETO A QUE SE
REFERE O VETO
PL nº 3.802, DE 1984, na
Câmara dos Deputados
PLC nº 66, de 1986, no
Senado Federal**

**Disciplina o exercício da profissão
de carregador de bagagens nos aeroportos e dá outras providências.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os serviços de transporte e carregamento de bagagens de passageiros desembarcados, embarcados ou em trânsito, nos aeroportos organizados, serão realizados por profissionais de preferência sindicalizados, matriculados na Diretoria da Aeronáutica Civil — DAC.

§ 1º Para os feitos do disposto nesta lei, considera-se bagagem a mala, maleta, caixa, caixote, engradados ou similares, trazidos por passageiros ou despachados, desacompanhados e recolhidos ou não às dependências alfandegárias, sujeitas ou não à fiscalização aduaneira.

§ 2º O carregamento e transporte de bagagens compreendem todo o setor de trabalho de faixa externa e interna das estações de passageiros até o balcão de embarque e desembarque das empresas de navegação aérea, inclusive as dependências aduaneiras.

§ 3º O disposto nesta lei não exclui o direito de o passageiro, pessoalmente ou com auxílio

de terceiros, desde que acompanhantes, familiares ou empregados, transportar a própria bagagem.

Art. 2º Para a matrícula prevista no caput do artigo anterior, o candidato deverá apresentar os seguintes documentos:

I — carteira de trabalho e previdência social;
II — prova de idade não inferior a 18 (dezoito) anos e não superior a 60 (sessenta) anos;

III — prova de quitação com o serviço militar.

Art. 3º O quadro profissional de carregador e transportador de bagagens nos aeroportos organizados será fixado pela Diretoria de Aeronáutica Civil.

§ 1º Para a fixação será observada a estatística do movimento de passageiros embarcados e desembarcados em cada aeroporto.

§ 2º O número de profissionais em serviço deverá ser suficiente para, divididos em turnos, atender ao movimento de passageiros em cada aeroporto.

§ 3º Havendo mais de um aeroporto na mesma cidade ou município, o serviço de carregamento e transporte de bagagens será feito através de rodízio, atendida a exigência de idêntica divisão de trabalho e igual oportunidade a todos os profissionais matriculados.

§ 4º Em cada aeroporto haverá um livro de matrícula e registro dos carregadores de bagagens, destinado a anotação do nome, filiação, nacionalidade, estado civil, domicílio, averbando-se nele toda a documentação apresentada pelo profissional, para o preenchimento da vaga verificada.

§ 5º No caso de destituição, aposentadoria ou falecimento, a Diretoria da Aeronáutica Civil, após a devida comunicação do sindicato, efetuará o cancelamento da matrícula, providenciando a admissão de novo profissional, para o preenchimento da vaga.

Art. 4º Os carregadores em serviço nos aeroportos serão subordinados à Administração do Aeroporto, que baixará as instruções necessárias à disciplina do trabalho, bem como as penalidades aplicáveis por infrações.

§ 1º Será instaurado inquérito nos casos de falta cometida pelo profissional matriculado, assegurado sempre o direito de ampla defesa.

§ 2º Quando da falta praticada for de natureza grave, poderá ser aplicada a pena de suspensão ou de demissão do serviço, cancelando-se a respectiva matrícula.

Art. 5º Os serviços executados em período noturno, aos domingos e feriados, serão pagos com os acréscimos estabelecidos na legislação trabalhista.

Art. 6º Os carregadores de bagagens deverão trabalhar devidamente uniformizados e com seu número de ordem disposto em posição visível.

§ 1º Quando em serviço, os carregadores são obrigados a portar a identidade profissional.

§ 2º Apenas os carregadores escalados para o serviço poderão permanecer nos locais de trabalho.

Art. 7º São deveres do carregador de bagagens nos aeroportos organizados:

I — comparecer com a necessária antecedência aos pontos habituais de trabalho, a fim de integrar a turma a que pertencer;

II — trabalhar com eficiência e presteza, a fim de possibilitar o rápido desembarque das bagagens;

III — manipular as bagagens com cuidado, a fim de evitar acidente e avarias;

IV — obedecer à tabela de taxas aprovada;

V — não se ausentar do local de trabalho sem motivo justificado;

VI — proceder com cortesia e urbanidade no trato com os passageiros;

VII — comunicar a quem de direito qualquer anormalidade, irregularidade ou acidente que tenha relação com o serviço.

Art. 8º Os carregadores de bagagens nos aeroportos são contribuintes obrigatórios da Previdência Social.

Art. 9º Compete à Diretoria de Aeronáutica Civil dispor sobre a observância desta lei.

Art. 10 O Poder Executivo regulamentará esta lei dentro do prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 11 Esta lei entra vigor na data de sua publicação.

Art. 12 Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg) — Designo relator da mensagem lida o nobre Senador Wilson Martins.

O Sr. Primeiro-Secretário irá proceder à leitura da mensagem Presidencial nº 193, 1987-CN.

É lida a seguinte

**MENSAGEM
Nº 193, DE 1987-CN
(Nº 805/86, na origem)**

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos arts. 59, § 1º, e 81, inciso IV, da Constituição Federal, resolvi vetar, parcialmente, o Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 1986 (nº 3.284, de 1985, na Casa de origem), que "dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica".

Incidem os vetos sobre os dispositivos abaixo, na forma e segundo as razões expostas pelo Ministério da Aeronáutica que se manifestou a respeito:

"a) Vetos aos §§ 1º, 3º, 4º, 5º e 6º do art. 86, pelas razões que se seguem:

O texto original foi alterado, com a instituição de uma única Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos (§ 1º). Nesta Comissão foram incluídos um representante do operador da aeronave envolvida no acidente e uma das entidades sindicais de aeronautas e de aeroviários.

Ora, a Comissão única para investigação de todos os acidentes aeronáuticos é inexistente, pois é impossível que esta única comissão atenda a todos os casos; o atual sistema prevê a instalação de uma comissão para cada acidente, o que a prática, nacional e internacional, já consagrou.

Por outro lado, a investigação de acidentes aeronáuticos tem como objetivo precípuo a prevenção dos mesmos; nunca visa incriminar, culpar, nem punir ninguém, como também não visa a apuração de responsabilidade civil ou criminal. A tarefa de investigação de acidentes é árdua e complexa, exigindo a utilização de técnicos experientes e com formação adequada, sendo a composição das comissões matéria regulamentar.

A participação de representantes dos operadores de aeronave e de entidades sindicais numa comissão de nível técnico que visa a prevenção de acidentes, tenderá a desvirtuar esses objetivos em prol de outros, voltados para os respectivos interesses (§ 4º).

O desvirtuamento das atuais Comissões de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CIPAAS) implicará sérios riscos para a segurança da aviação civil no Brasil.

No que tange ao fornecimento de cópia dos relatórios de acidentes, não há necessidade de reiterar o que já é assegurado na Constituição (§ 35, art. 153).

Os §§ 3º e 6º implicam regulamentação da atividade de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, o que deve ser atribuído à autoridade aeronáutica competente e não ao legislador no texto da lei.

b) Veto ao § 3º do art. 288:

Este artigo trata do órgão a ser criado pelo Poder Executivo, para apuração e julgamento de infrações previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica.

No § 3º é estabelecida a participação de representantes de aeroviários e de aeronautas, no órgão.

A constituição do órgão, aliás já existente, é competência do Poder Executivo, por ser de natureza regulamentar, como prevê o próprio § 1º do mesmo artigo.

O órgão é de apuração e julgamento de infrações aeronáuticas e não de causas trabalhistas; não há razão para participação dos sindicatos dos aeronautas e dos aeroviários num órgão da administração direta.

Note-se que é garantido o direito de ampla defesa e o de recurso a punições aplicadas (art. 292).

c) Veto à expressão "100 (cem)" no caput do art. 299:

Este é o ponto mais simples, mas que poderá trazer repercussões graves, principalmente entre aeronautas e aeroviários.

O art. 299 do novo Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece, como valor mínimo da multa a ser aplicada no caso de infrações previstas no próprio Código, o equivalente a 100 (cem) valores de referência.

Por extensão e por analogia com o disposto, sobre a mesma matéria, no antigo Código, esse limite mínimo aplica-se, também, às multas previstas no art. 302.

Esse valor mínimo corresponde, hoje, a Cz\$ 32.838,00 (trinta e dois mil, oitocentos e trinta e oito cruzados).

Não será possível aplicar uma multa de tal monta a aeronautas ou aeroviários, que percebem parcelas desse valor mensalmente.

O antigo Código previa nos art. 155 e 156, como na proposta original do novo Código, o limite de multa de até 1.000 (mil) valores de referência, o que permitia aplicação de multas aceitáveis.

d) Vetos à expressão "preenchendo assim as atribuições do órgão referido no art. 288, no caput do art. 322, e aos seus §§ 1º, 2º e 3º, pelas razões que se seguem:

O próprio artigo prevê que a Junta e Julgamento da Aeronáutica preencherá as atribuições do órgão de apuração e julgamento, previsto no art. 288; logo não haveria necessidade da referida

Junta, pois já existe tal órgão; velando-se a referência àquele órgão, a Junta será o órgão de recursos às penalidades impostas.

Mais uma vez, nesse artigo, o Código Brasileiro de Aeronáutica trata de matéria regulamentar, de competência do Poder Executivo (§§ 1º, 2º e 3º).

E, mais uma vez, inclui na composição da Junta representantes dos aeronautas e das empresas, mas, desta vez, não inclui um representante dos aeroviários.

Por outro lado, não são considerados os outros operadores e demais elementos e entidades ligadas à aviação civil, não pertencentes às classes patronais e profissionais, como pilotos privados, aeroclubes, empresas de serviços auxiliares etc.

e) Considerações sobre o § 1º do art. 102:

Este ministério preocupa-se com implicações posteriores resultantes das restrições impostas à participação de empresas estrangeiras no agenciamento de carga aérea.

Assim é que, acordos aéreos internacionais, sempre bilaterais, podem vir a ser prejudicados, ou tornados inviáveis, pois que o consagrado princípio da reciprocidade, em tais acordos, não poderá ser obedecido.

Além disso, é de se estranhar que a restrição à participação do capital estrangeiro limite-se às agências de carga aérea, não atingindo os demais serviços auxiliares como os de rampa, de hotelaria e os demais conexos à navegação aérea."

Ainda a respeito desse item assim se manifestou o Ministério da Fazenda:

"A propósito, com base no disposto no § 1º, do art. 59, da Constituição Federal, proponho o veto do § 1º do art. 102 por ser inconstitucional e contrário ao interesse público.

O § 1º do art. 102 ao determinar que a concessão e a autorização para as agências de carga serão dadas conforme requisitos estabelecidos no art. 181, ou seja, somente à pessoa jurídica brasileira com sede no Brasil, cuja direção seja confiada exclusivamente a brasileiros e que pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertença a brasileiros, está indo de encontro ao art. 153, § 3º, da Lei Maior, *ipsis litteris*:

"Art. 153. A Constituição assegura aos brasileiros e estrangeiros residentes no País a inviolabilidade dos direitos concernentes

à vida, à liberdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

§ 3º A lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada."

Em princípio, tanto brasileiros, quanto estrangeiros, afirma o texto constitucional, gozam de igualdade de direitos. Assim, qualquer discriminação quanto ao gozo de direitos, ainda mais quando já adquiridos, seja entre nacionais e estrangeiros, seja entre brasileiros, tem de ser expressa ou implicitamente prevista na Constituição. Caso contrário, será inapelavelmente inconstitucional.

Por outro lado, as agências de carga existem efetivamente como suporte indispensável para o comércio exterior. São elas os ramais de intercomunicação dos transportes de carga. Com efeito, um produto brasileiro poderia ser exportado para uma importante cidade europeia, por exemplo, através de uma agência nitidamente brasileira. Todavia, seria impossível sem a interferência do agente local, do correspondente, que referida mercadoria alcançasse uma cidade de porte médio.

Ora, o Brasil está empenhado em grande esforço de exportação. Adotada a sistemática estabelecida no § 1º do art. 102, estaria sendo criada uma dificuldade intransponível para as empresas de médio e pequeno porte, além de encarecer os fretes, dificultando, assim, tanto as importações quanto as exportações.

Assim, visualizando a matéria dentro de uma abordagem global da economia, a nacionalização das agências de carga é uma medida inoportuna na área de comércio exterior do País. Embora existindo a presença do capital estrangeiro no agenciamento de carga, o que é absolutamente natural e corresponde às regras de mercado de um serviço internacional, o faturamento e a proporcionalidade das agências de capital estrangeiro (total ou parcial), não chegam a inibir ou comprometer a participação das agências de capital nacional no agenciamento de carga, muito pelo contrário, conforme a ilustração abaixo, não parece um mercado ameaçado que necessite ser protegido.

**A Divisão do Mercado
(em US\$ 1.000) Faturamento**

Ano	Total	Nacionais	Part. %	Estrangeiros	Part. %
1979	44.096	33.680	76,4	10.416	23,6
1980	52.902	34.707	65,6	18.195	34,4
1981	71.261	51.441	72,2	19.820	27,8
1982	73.137	58.180	79,5	14.957	20,5
1983	75.872	37.126	75,3	18.746	24,7
1984	112.232	83.970	74,8	28.262	25,2
1985	132.787	100.434	75,6	32.353	24,4

São estas as razões que me levaram a vetar, parcialmente, o referido projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Se-

nhores Membros do Congresso Nacional.
Brasília, 22 de dezembro de 1986. — José Sarney.

(*) PROJETO A QUE SE
REFERE O VETO

**PL nº 3.284 de 1985,
na Câmara dos Deputados**

**PLC nº 13, de 1986,
no Senado Federal**

**Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.**

O Congresso Nacional decreta:

TÍTULO I

Introdução

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (arts. 14, 204 a 214).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o território nacional, assim como no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (art. 12).

Art. 2º Para os efeitos deste código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

CAPÍTULO II

**Disposições de Direito
Internacional Privado**

Art. 3º Consideram-se situadas no território do Estado de sua nacionalidade:

I — as aeronaves militares, bem como civis de propriedade ou a serviço do Estado, por este diretamente utilizadas (art. 107, §§ 1º e 3º);

II — as aeronaves de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado.

Parágrafo único. Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, na forma indicada no item I deste artigo, não prevalece a extraterritorialidade em relação à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontra.

Art. 4º Os atos que, originados de aeronave, produzirem efeito no Brasil, regem-se por suas leis, ainda que iniciados no território estrangeiro.

Art. 5º Os atos que, provenientes de aeronave, tiverem início no território nacional, regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzirem efeito.

Art. 6º Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade.

Art. 7º As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

Art. 8º As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro (art. 244, § 6º).

Art. 9º A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem (arts. 23, § 2º, 49 a 65).

Parágrafo único. Quando pelo menos uma das aeronaves envolvidas for brasileira, aplica-se a lei do Brasil à assistência, salvamento e abalroamento ocorridos em região não submetida a qualquer Estado.

Art. 10. Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que:

I — excluam a competência de foro do lugar de destino;

II — visem à exoneração de responsabilidade do transportador quando este código não a admite;

III — estabeleça limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste código (arts. 246, 257, 260, 262, 269 e 277).

TÍTULO II

**Do Espaço Aéreo e seu Uso para
Fins Aeronáuticos**

CAPÍTULO I

Do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 11. O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.

Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (art. 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica:

I — a navegação aérea;

II — o tráfego aéreo;

III — a infra-estrutura aeronáutica;

IV — a aeronave;

V — a tripulação;

VI — os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.

Art. 13. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo no espaço aéreo (art. 18) ou em pouso no território brasileiro (arts. 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (arts. 1º e 12), de tráfego aéreo (arts. 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (arts. 14, §§ 1º, 3º e 4º, 15 §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22), coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.

CAPÍTULO II

Do Tráfego Aéreo

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (art. 1º, § 1º), neste Código (art. 1º, § 2º) e na legislação complementar (art. 1º, § 3º).

§ 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (art. 3º, I) poderá, sem autorização, voar

no espaço aéreo brasileiro ou aterrisar no território subjacente.

§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (arts. 177 a 179), mediante informações prévias sobre o voo planejado (art. 14, § 4º).

§ 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, de aeronave dedicada a serviços aéreos públicos (art. 175), dependem de autorização ainda que previstos em acordo bilateral (arts. 203 a 213).

§ 4º A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas, assim como às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (art. 23).

§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.

§ 6º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao voo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.

Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.

§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, voolovelismo, asas voadoras e similares, assim como os vãos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (art. 201).

Art. 16. Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobrevoo de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.

§ 1º No caso de pouso de emergência ou forçado, o proprietário ou possuidor do solo não poderá opor-se à retirada ou partida da aeronave, desde que lhe seja dada garantia de reparação do dano.

§ 2º A falta de garantia autoriza o seqüestro da aeronave e a sua retenção até que aquela se efetive.

§ 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de permissão prévia de autoridade aeronáutica, salvo caso de emergência, devendo o comandante proceder de acordo com o disposto no art. 171 deste Código.

§ 4º O prejuízo decorrente do sobrevoo, do pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.

Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vãos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.

Parágrafo único. Excetua-se da proibição, os vãos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica.

Art. 18. O comandante de aeronave que receber de órgão controlador de voo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

§ 1º Se razões técnicas, a critério do comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão controlador a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.

§ 2º No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a autoridade aeronáutica poderá requisitar os meios necessários para interceptar ou deter a aeronave.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, efetuado o pouso será autuada a tripulação e apreendida a aeronave (arts. 13 e 303 a 311).

§ 4º A autoridade aeronáutica que, excedendo suas atribuições e sem motivos relevantes, expedir a ordem de que trata o caput deste artigo, responderá pelo excesso cometido, sendo-lhe aplicada a pena de suspensão por prazo que variará de 30 (trinta) a 90 (noventa) dias, conversíveis em multa.

Art. 19. Salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.

Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como à segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, atemissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

I — marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e navegabilidade (arts. 109 a 114);

II — equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem;

III — tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de bordo (art. 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento estabelecer as condições para vãos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vãos de traslado.

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, armas de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.

CAPÍTULO III

Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 22. Toda aeronave proveniente do exterior fará respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade aeronáutica, e suas denominações somente poderão ser modificadas mediante lei federal, quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art. 23. A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á a condições estabelecidas (art. 14, § 1º).

§ 1º A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada (art. 14, §§ 1º, 2º, 3º e 4º).

§ 2º A autoridade aeronáutica poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de operação de busca, assistência e salvamento ou de vãos por motivos sanitários ou humanitários.

Art. 24. Os aeroportos situados na linha fronteira ao território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infra-estrutura aeronáutica, comuns ou compartilhados por eles.

Parágrafo único. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteira ao território nacional, com serviços de infra-estrutura aeronáutica comuns ou compartilhados.

TÍTULO III

Da Infra-Estrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

I — o sistema aeroportuário (arts. 26 a 46);

II — o sistema de proteção ao voo (arts. 47 a 65);

III — o sistema de segurança de voo (arts. 66 a 71);

IV — o sistema de registro Aeronáutico Brasileiro (arts. 72 a 85);

V — o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (art. 86 a 93);

VI — o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (arts. 94 a 96);

VII — o sistema de formação e adestramento de pessoa destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica (art. 97 a 100);

VIII — o sistema de indústria aeronáutica (art. 101);

IX — o sistema de serviços auxiliares (arts. 102 a 104);

X — o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (art. 105).

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia, da autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as dispo-

sições legais que regulam as atividades de futuros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

CAPÍTULO II

Do Sistema Aeroportuário

SEÇÃO I

Dos Aeródromos

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de taxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponto de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, caminhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares.

§ 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis.

§ 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares.

§ 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica.

Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.

Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º Ao aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.

Art. 31. Consideram-se:

I — aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

II — heliportos e aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

III — heliportos os heliportos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Art. 32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (art. 22).

Art. 33. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares, quanto à respectiva administração, serão definidas em regulação especial.

SEÇÃO II Da Construção e Utilização de Aeródromos

Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecendo às instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (art. 30).

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

- I — diretamente, pela União;
- II — por empresas especializadas da administração federal indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;
- III — mediante convênio com os Estados ou Municípios;
- IV — por concessão ou autorização.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração sujeitam-se às normas instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica.

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o território nacional, ou das entidades da administração federal indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuem bens, rendas, instalações e serviços.

§ 3º Compete à União ou às entidades da administração indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específica pela União, constituem universalidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (art. 38).

Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto.

SEÇÃO III Do Patrimônio Aeroportuário

Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.

§ 1º Os Estados, Municípios, entidades da administração indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

SEÇÃO IV Da Utilização de Áreas Aeroportuárias

Art. 39. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

- I — à sua própria administração;
- II — ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
- III — ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;
- IV — aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;
- V — ao terminal de carga aérea;
- VI — aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;
- VII — ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
- VIII — aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário;
- IX — ao comércio apropriado para aeroporto.

Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

§ 1º O termo de utilização será lavrado e assinado pelas partes em livro próprio, que poderá ser escriturado, mecanicamente, em folhas soltas.

§ 2º O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanente deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior se a administração do aeroporto necessitar da área antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não-amortizado.

§ 4º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior.

§ 5º Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.

Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o art. 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as vinte e quatro horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto.

Parágrafo único. A utilização das áreas aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se a licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo.

Art. 42. A utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.

SEÇÃO V Das Zonas de Proteção

Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à rádio-navegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

- I — Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;
- II — Plano de Zoneamento de Ruído;
- III — Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos;
- IV — Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Heliportos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato do Presidente da República.

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As administrações públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.

Art. 45. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos Planos, posteriormente à sua publicação,

por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito a indenização.

CAPÍTULO III

Do Sistema de Proteção ao Voo

SEÇÃO I

Das Várias Atividades de Proteção ao Voo

Art. 47. O sistema de proteção ao voo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:

- I — de controle de tráfego aéreo;
- II — de telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea;
- III — de meteorologia aeronáutica;
- IV — de cartografia e informações aeronáuticas;
- V — de busca e salvamento;
- VI — de inspeção em voo;
- VII — de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;
- VIII — de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.

Art. 48. O serviço de telecomunicações aeronáuticas classifica-se em:

- I — fixo aeronáutico;
- II — móvel aeronáutico;
- III — de radionavegação aeronáutica;
- IV — de radiodifusão aeronáutica;
- V — móvel aeronáutico por satélite;
- VI — de radionavegação aeronáutica por satélite.

Parágrafo único. O serviço de telecomunicações aeronáuticas poderá ser operado:

- a) diretamente pelo Ministério da Aeronáutica;
- b) mediante autorização, por entidade especializada da administração federal indireta, vinculada àquele ministério, ou por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações privadas de telecomunicações aeronáuticas.

SEÇÃO II

Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento

Art. 49. As atividades de Proteção ao Voo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.

Art. 50. Todo Comandante de aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

Art. 51. Todo Comandante da navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

Art. 52. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em voo ou pronta para partir.

Art. 54. Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica, encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em voo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.

Art. 56. A não-prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenham determinado a não-prestação do socorro.

Art. 57. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito a remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

- I — considerar-se-ão, em primeiro lugar:
 - a) o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro;
 - b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga;
 - c) o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente;

II — em segundo lugar, o valor das coisas recuperadas.

§ 1º Não haverá remuneração:

- a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil;
- b) quando o socorro for prestado por aeronave pública.

§ 2º O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e convenções em vigor.

Art. 58. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.

Art. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 60. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.

Art. 61. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.

§ 1º Os interessados devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contado do dia do socorro.

§ 2º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio.

§ 3º Os interessados que deixarem de fluir o prazo estabelecido no § 1º sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 62. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 63. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave sem o consentimento do seu proprietário ou explorador.

Parágrafo único. Provada a negligência do proprietário ou explorador, estes responderão, solidariamente, pela remuneração.

Art. 64. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que:

I — os reclamantes concorreram voluntariamente ou por negligência para agravar a situação de pessoas ou bens a serem socorridos;

II — se, comprovadamente, furtaram ou cometeram-se cúmplices de furto, extravio ou atos fraudulentos.

Art. 65. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.

CAPÍTULO IV

Do Sistema de Segurança de Voo

SEÇÃO I

Dos Regulamentos e

Requisitos de Segurança de Voo

Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

I — relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos;

II — relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.

§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.

Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de voo;

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior;

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Voo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.

SEÇÃO II

Dos Certificados de Homologação

Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de homologação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.

§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.

§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade.

§ 3º O disposto neste artigo e seus parágrafos primeiro e segundo aplica-se aos produtos aeronáuticos importados. Os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.

Art. 69. A autoridade aeronáutica emitirá os certificados de homologação de empresa destinada à fabricação de produtos aeronáuticos, desde que o respectivo sistema de fabricação e controle assegure que toda unidade fabricada atenderá ao projeto aprovado.

Parágrafo único. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de homologação de empresa, na forma do respectivo regulamento.

Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronaves, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

§ 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.

§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.

§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção.

§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º do art. 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de voo ou o interesse público o exigir.

Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.

CAPÍTULO V

Do Sistema de

Registro Aeronáutico Brasileiro

SEÇÃO I

Do Registro Aeronáutico Brasileiro

Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:

I — emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;

II — reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia; quando se tratar de matéria regulada por este código;

III — assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;

IV — promover o cadastramento geral.

§ 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do registro.

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.

Art. 73. Somente são admitidos a registro:

I — escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros;

II — documentos particulares, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas;

III — atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Supremo Tribunal Federal;

IV — cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.

Art. 74. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas:

I — a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver;

II — a inscrição:

a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave;

b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave;

c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, sequestro, penhora e apreensão de aeronave;

III — a averbação na matrícula e respectivo certificado das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia;

IV — a autenticação do diário de bordo de aeronave brasileira.

V — a anotação de usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons costumes.

Art. 75. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escuto do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.

Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.

Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas aprovadas pelo Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO II

Do Procedimento de Registro de Aeronaves

Art. 77. Todos os títulos levados a registro receberão no protocolo o número que lhes competir, observada a ordem de entrada.

Art. 78. O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta a preferência dos direitos dependentes do registro.

Art. 79. O título de natureza particular apresentado em via única será arquivado no Registro Aeronáutico Brasileiro, que fornecerá certidão do mesmo, ao interessado.

Art. 80. Protocolizado o título proceder-se-á aos registros, prevalecendo para efeito de prioridade, os títulos prenotados no protocolo sob número de ordem mais baixo.

Art. 81. No protocolo será anotada, à margem da prenotação, a exigência feita pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, com recurso à autoridade aeronáutica superior.

Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos trinta dias do seu lançamento no protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.

Art. 83. Em caso de permuta, serão feitas as inscrições nas matrículas correspondentes, sob um único número de ordem no protocolo.

Art. 84. O diário de bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas.

Parágrafo único. O diário de bordo deverá ser encadernado e suas folhas numerada, contendo na primeira e na última, respectivamente, o termo de abertura e encerramento com o número de suas páginas, devidamente autenticados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 85. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio *ex officio* ou a pedido da associação de classe interessada os costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei ou os bons costumes, após a manifestação dos órgãos jurídicos do Ministério da Aeronáutica.

CAPÍTULO VI

Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de acidentes Aeronáuticos: planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.

§ 1º Funcionará, dentro do sistema a que se refere o caput deste artigo, uma Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, que se incumbirá da investigação dos acidentes ocorridos com aeronaves, propondo as medidas tendentes a evitar novos acidentes.

§ 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

§ 3º Os membros da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos serão nomeados pelo Ministro da Aeronáutica.

§ 4º Da Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos farão parte, obrigatoriamente, além de representantes do poder público, um representante do operador da aeronave envolvida no acidente e um das entidades sindicais de aeroviários e de aeronautas, por elas indicados.

§ 5º O relatório do acidente investigado será integralmente fornecido, por cópia, aos interessados que o requererem.

§ 6º As conclusões do relatório do acidente investigado serão publicadas em órgão de divulgação do Departamento da Aviação Civil.

Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro.

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento, do fato ou nele intervier, comunicá-lo imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente.

Art. 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhadas, ou removidas, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica.

Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida.

Art. 91. As despesas de remoção e desinterdição do local do acidente aeronáutico, inclusive em aeródromo, correrão por conta do explorador da aeronave acidentada, desde que comprovada a sua culpa ou responsabilidade.

Parágrafo único. Caso o explorador não disponha de recursos técnicos ou não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou de seus restos, a administração do aeroporto encarregar-se-á dessa providência.

Art. 92. Em caso de acidentes aéreos ocorridos por atos delituosos, far-se-á a comunicação a autoridade policial para o respectivo processo.

Parágrafo único. Para o disposto no caput deste artigo, a autoridade policial, juntamente com as autoridades aeronáuticas, deverão considerar as infrações às Regulamentações Profissionais dos aeraviários e dos aeronautas, que possam ter concorrido para o evento.

Art. 93. A correspondência transportada por aeronave acidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.

CAPÍTULO VII

Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo

SEÇÃO I

Da Facilitação do Transporte Aéreo

Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Aeronáutica, tem por objetivo estudar as normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.

SEÇÃO II

Da Segurança da Aviação Civil

Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.

§ 1º A Comissão mencionada no caput deste artigo tem como objetivo:

I — assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;

II — promover a coordenação entre:

- a) os serviços de controle de passageiros;
- b) a administração aeroportuária;
- c) o policiamento;
- d) as empresas de transporte aéreo;
- e) as empresas de serviços auxiliares.

§ 2º Compete, ainda, à referida Comissão determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.

SEÇÃO III

Da Coordenação do Transporte Aéreo Civil

Art. 96. O Poder Executivo regulamentará o órgão do sistema de coordenação do transporte aéreo civil, a fim de:

I — propor medidas visando a:

a) assegurar o desenvolvimento harmônico do transporte aéreo, no contexto de programas técnicos e econômico-financeiros específicos;

b) acompanhar e fiscalizar a execução desses programas;

II — apreciar, sob os aspectos técnico-aeronáuticos e econômico-financeiros, os pedidos de importação e exportação de aeronaves civis e propor instruções para o incentivo da indústria nacional de natureza aeroespacial.

CAPÍTULO VIII

Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal

SEÇÃO I

Dos Aeroclubes

Art. 97. Aeroclube é toda Sociedade Civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

§ 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de:

I — ensino e adestramento de pessoal de voo;

II — ensino e adestramento de pessoal da infraestrutura aeronáutica;

III — recreio e desportos.

§ 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.

SEÇÃO II

Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil

Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividades a ela vinculada (art. 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.

§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.

§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.

Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. O Poder Executivo baixará regulamento, fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.

SEÇÃO III

Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 100. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil à infraestrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis imediata ou imediatamente à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao voo.

Parágrafo único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica.

CAPÍTULO IX

Sistema de Indústria Aeronáutica

Art. 101. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico ou relativo à proteção ao voo depende de registro e de homologação (arts. 66 a 71).

CAPÍTULO X

Dos Serviços Auxiliares

Art. 102. São serviços auxiliares:

I — as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria dos aeroportos;

II — os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infraestrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica.

§ 1º As concessões e as autorizações para as agências de cargas obedecerão aos requisitos estabelecidos no art. 181 desta lei.

§ 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.

Art. 103. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de conformidade com a lei específica.

Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagens e cargas são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.

CAPÍTULO XI

Sistema de Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 105. Poderá ser instalado órgão ou comissão com o objetivo de:

I — promover o planejamento integrado da infra-estrutura aeronáutica e sua harmonização com as possibilidades econômico-financeiras do País;

II — coordenar os diversos sistemas ou subsistemas;

III — estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas;

IV — coordenar os diversos registros e homologações exigidos por lei.

TÍTULO IV

Das Aeronaves

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.

Parágrafo único. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade (arts. 72, I, 109 e 114), transferência por ato entre vivos (arts. 72, II, e 115, IV), constituição de hipoteca (arts. 72, II, e 138), publicidade (arts. 72, (II e 117) e cadastramento geral (art. 72, V).

Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (art. 3º, I).

§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.

§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do poder público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.

§ 4º As aeronaves à serviço de entidades da administração indireta federal, estadual ou municipal são consideradas, para os efeitos deste código, aeronaves privadas (art. 3º, II).

§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (art. 14, § 6º).

CAPÍTULO II

Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade

SEÇÃO I

Da Nacionalidade e Matrícula

Art. 108. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.

Art. 109. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

§ 1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente.

§ 2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.

Art. 110. A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade; ou pelo explorador, mediante o expresso consentimento do titular do domínio.

Parágrafo único. O consentimento do proprietário pode ser manifestado, por meio de mandato especial, em cláusula do respectivo contrato de utilização de aeronave, ou em documento separado.

Art. 111. A matrícula será provisória quando:

I — feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha o expresso mandato ou consentimento do titular do domínio da aeronave;

II — o vendedor reserva, para si a propriedade da aeronave até o pagamento total do preço ou até o cumprimento de determinada condição, mas consente, expressamente, que o comprador faça a matrícula.

§ 1º A ocorrência da condição resolutiva, estabelecida no contrato, traz como consequência o cancelamento da matrícula, enquanto a quitação ou a ocorrência de condição suspensiva autoriza a matrícula definitiva.

§ 2º O contrato de compra e venda, a prazo, desde que o vendedor não reserve para si a propriedade, enseja a matrícula definitiva.

Art. 112. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:

I — a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal (art. 75 e parágrafo único);

II — ex officio quando matriculado em outro país;

III — quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.

Art. 113. As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

SEÇÃO II

Do Certificado de Aeronavegabilidade

Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade de que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (arts. 20 e 68, § 2º).

§ 1º São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cassação.

§ 2º Poderão ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente.

CAPÍTULO III

Da Propriedade e Exploração da Aeronave

SEÇÃO I

Da Propriedade da Aeronave

Art. 115. Adquire-se a propriedade da aeronave:

I — por construção;

II — por usucapião;

III — por direito hereditário;

IV — por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro;

V — por transferência legal (arts. 145 e 190).

§ 1º Na transferência da aeronave estão sempre compreendidos, salvo cláusula expressa em contrário, os motores, equipamentos e instalações internas.

§ 2º Os títulos translativos da propriedade da aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio, serão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 116. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver:

I — construído por sua conta;

II — mandado construir, mediante contrato;

III — adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa-fé, sem interrupção nem oposição durante cinco anos;

IV — adquirido por direito hereditário;

V — inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial (art. 115, IV).

§ 1º Deverá constar da inscrição e da matrícula o nome daquele a quem, no título de aquisição, for transferida a propriedade da aeronave.

§ 2º Caso a inscrição e a matrícula sejam efetuadas por possuidor que não seja titular da propriedade da aeronave, deverá delas constar o nome do proprietário e a averbação do seu expresso mandato ou consentimento.

Art. 117. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I — as arrematações e adjudicações em hasta pública;

II — as sentenças de divórcio, de nulidade ou anulação de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves;

III — as sentenças de extinção de condomínio;

IV — as sentenças de dissolução ou liquidação de sociedades, em que haja aeronaves a partilhar;

V — as sentenças que, nos inventários, arrolamentos e partilhas, adjudicarem aeronaves em pagamento de dívidas da herança;

VI — as sentenças ou atos de adjudicação, assim como os formais ou certidões de partilhas na sucessão legítima ou testamentária;

VII — as sentenças declaratórias de usucapião.

Art. 118. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado serão inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º No caso de hipoteca de aeronave em construção mediante contrato, far-se-ão, ao mesmo tempo, a inscrição do respectivo contrato de construção e a da hipoteca.

§ 2º No caso de hipoteca de aeronave em construção por conta do fabricante faz-se, no mesmo ato, a inscrição do projeto de construção e da respectiva hipoteca.

§ 3º Quando não houver hipoteca de aeronave em construção, far-se-á a inscrição do projeto construído por ocasião do pedido de matrícula.

Art. 119. As aeronaves em processo de homologação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de voo experimental e de marca experimental (arts. 17, parágrafo único, e 67, § 1º).

Art. 120. Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção previstas em lei.

§ 1º. Ocorre o abandono da aeronave ou de parte dela quando não for possível determinar sua legítima origem ou quando manifestar-se o proprietário, de modo expresso, no sentido de abandoná-la.

§ 2º. Considera-se perdida a aeronave quando verificada a impossibilidade de sua recuperação ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 3º. Verificado, em inquérito administrativo, o abandono ou perecimento da aeronave, será cancelada *ex officio* a respectiva matrícula.

Art. 121. O contrato, que objetive a transferência da propriedade de aeronave ou a constituição sobre ela de direito real, poderá ser elaborado por instrumento público ou particular.

Parágrafo único. No caso de contrato realizado no exterior aplica-se o disposto no artigo 73, item III.

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legítimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorar de aeronave:

I — a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de taxi aéreo;

II — o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III — o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV — o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º. O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º. Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

CAPÍTULO IV

Dos Contratos sobre Aeronave

SEÇÃO I

Do Contrato de Construção de Aeronave

Art. 125. O contrato de construção de aeronave deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Parágrafo único. O contrato referido no caput deste artigo deverá ser submetido à fiscalização do Ministério da Aeronáutica que estabelecerá as normas e condições de construção.

Art. 126. O contratante que encomendou a construção da aeronave, uma vez inscrito o seu contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro, adquire, originariamente, a propriedade da aeronave, podendo dela dispor e reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua.

SEÇÃO II

Do Arrendamento

Art. 127. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.

Art. 128. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 129. O arrendador é obrigado:

I — a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar conveniados, com a documentação necessária para o voo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina, e a mantê-lo nesse estado, pelo tempo de contrato, salvo cláusula expressa em contrário;

II — a garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da aeronave ou do motor.

Parágrafo único. Pode o arrendador obrigá-lo, também, a entregar a aeronave equipada e tripulada, desde que a direção e condução técnica fiquem a cargo do arrendatário.

Art. 130. O arrendatário é obrigado:

I — a fazer uso da coisa arrendada para o destino conveniado e dela cuidar como se sua fosse;

II — a pagar, pontualmente, o aluguel nos prazos, lugar e condições acordadas;

III — a restituir ao arrendador a coisa arrendada, no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular.

Art. 131. A cessão do arrendamento e subarrendamento só poderão ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 132. A não-inscrição do contrato de arrendamento ou de subarrendamento determina que o arrendador, o arrendatário e o subarrendatário, se houver, sejam responsáveis pelos danos e prejuízos causados pela aeronave.

SEÇÃO III

Do Fretamento

Art. 133. Dá-se o fretamento quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante o pagamento por este, do frete, a realizar uma ou mais viagens pre-estabelecidas ou durante certo período de

tempo, reservando-se ao fretador o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

Art. 134. O contrato será por instrumento público ou particular, sendo facultada a sua inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro (arts. 123 e 124).

Art. 135. O fretador é obrigado:

I — a colocar a disposição do afretador aeronave equipada e tripulada, com os documentos necessários e em estado de aeronavegabilidade;

II — a realizar as viagens acordadas ou a manter a aeronave à disposição do afretador, durante o tempo conveniado.

Art. 136. O afretador é obrigado:

I — a limitar o emprego da aeronave ao uso para o qual foi contratada e segundo as condições do contrato;

II — a pagar o frete no lugar, tempo e condições acordadas.

SEÇÃO IV

Do Arrendamento Mercantil de Aeronave

Art. 137. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante instrumento público ou particular com os seguintes elementos:

I — descrição da aeronave com o respectivo valor;

II — prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua determinação, data e local dos pagamentos;

III — cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do arrendatário;

IV — indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato.

§ 1º. Quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, deve estar expresso o consentimento em que seja inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro com o cancelamento da matrícula primitiva, se houver.

§ 2º. Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, as cláusulas e condições usuais nas operações de "leasing" internacional, desde que não contenha qualquer cláusula contrária à Constituição brasileira ou às disposições deste Código.

CAPÍTULO V

Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave

SEÇÃO I

Da Hipoteca Convencional

Art. 138. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção.

§ 1º. Não pode ser objeto de hipoteca, enquanto não se proceder à matrícula definitiva, a aeronave inscrita e matriculada provisoriamente, salvo se for para garantir o contrato, com base no qual se fez a matrícula provisória.

§ 2º. A referência à aeronave, sem ressalva, compreende todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade.

§ 3º. No caso de incidir sobre motores, deverão eles ser inscritos e individualizados no Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição da hipoteca, produzindo esta os seus efeitos ainda que estejam equipando aeronave hipotecada a distinto credor, exceto no caso de haver nos respectivos

contratos cláusulas permitindo a rotatividade dos motores.

§ 4º Concluída a construção, a hipoteca estender-se-á à aeronave se recair sobre todos os componentes; mas continuará a gravar, apenas, os motores e equipamentos individualizados, se somente sobre eles incidir a garantia.

§ 5º Durante o contrato, o credor poderá inspecionar o estado dos bens, objeto da hipoteca.

Art. 139. Só aquele que pode alienar a aeronave poderá hipotecá-la e só a aeronave que pode ser alienada poderá ser dada em hipoteca.

Art. 140. A aeronave comum a dois ou mais proprietários só poderá ser dada em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 141. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 142. Do contrato de hipoteca deverão constar:

I — o nome e domicílio das partes contratantes;

II — a importância da dívida garantida, os respectivos juros e demais consectários legais, o termo e lugar de pagamento;

III — as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, assim os números de série de suas partes componentes;

IV — os seguros que garantem o bem hipotecado.

§ 1º Quando a aeronave estiver em construção, do instrumento deverá constar a descrição de conformidade com o contrato, assim como a etapa da fabricação, se a hipoteca recair sobre todos os componentes; ou a individualização das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia.

§ 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações previstas no art. 73, item III.

Art. 143. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de:

I — despesas judiciais, crédito trabalhista, tributário e proveniente de tarifas aeroportuárias;

II — despesas por socorro prestado; gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de suas funções, quando indispensáveis à continuação da viagem; e despesas efetuadas com a conservação da aeronave;

Parágrafo único. A preferência será exercida:

a) no caso de perda ou avaria da aeronave, sobre o valor do seguro;

b) no caso de destruição ou inutilização, sobre o valor dos materiais recuperados ou das indenizações recebidas de terceiros;

c) no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.

SEÇÃO II

Da Hipoteca Legal

Art. 144. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

Art. 145. Os bens mencionados no artigo anterior serão adjudicados à União, se esta o requerer no Juízo Federal, comprovando:

I — a falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial, antes de concluído o pagamento

do débito garantido pelo Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros;

II — a ocorrência dos fatos previstos no art. 189, I e II deste Código.

Art. 146. O débito que tenha de ser pago pela União ou seus agentes financeiros, vencido ou vincendo, será cobrado do adquirente ou da massa falida pelos valores despendidos por ocasião do pagamento.

§ 1º A conversão da moeda estrangeira, se for o caso, será feita pelo câmbio do dia, observada a legislação complementar pertinente.

§ 2º O valor das aeronaves adjudicadas à União será o da data da referida adjudicação.

§ 3º Do valor do crédito previsto neste artigo será deduzido o valor das aeronaves adjudicadas à União, conbrando-se o saldo.

§ 4º Se o valor das aeronaves for maior do que as importâncias despendidas ou a despende, pela União ou seus agentes financeiros, poderá aquela vender em leilão as referidas aeronaves pelo valor da avaliação.

§ 5º Com o preço alcançado, pagar-se-ão as quantias despendidas ou a despende, e o saldo depositar-se-á, conforme o caso, em favor da massa falida ou liquidante.

§ 6º Se no primeiro leilão não alcançar lance superior ou igual à avaliação, far-se-á, no mesmo dia, novo leilão condicional pelo maior preço.

§ 7º Se o preço alcançado no leilão não for superior ao crédito da União, poderá esta optar pela adjudicação a seu favor.

Art. 147. Far-se-á *ex officio* a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I — da hipoteca legal;

II — da adjudicação de que tratam os arts. 145, 146, § 7º, e 190 deste Código.

Parágrafo único. Os atos jurídicos, de que cuida o artigo, produzirão efeitos ainda que não levados a registro no tempo próprio.

SEÇÃO III

Da Alienação Fiduciária

Art. 148. A alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da aeronave ou de seus equipamentos, independentemente da respectiva tradição, tornando-se o devedor o possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.

Art. 149. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterá:

I — o valor da dívida, a taxa de juros, as comissões, cuja cobrança seja permitida, a cláusula penal e a estipulação da correção monetária, se houver, com a indicação exata dos índices aplicáveis;

II — a data do vencimento e o local do pagamento;

III — a descrição da aeronave ou de seus motores, com as indicações constantes do Registro e dos respectivos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade.

§ 1º No caso de alienação fiduciária de aeronave em construção ou de seus componentes, do instrumento constará a descrição conforme o respectivo contrato e a etapa em que se encontra.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, o domínio fiduciário transferir-se-á, no ato do registro, sobre as partes componentes e estender-se-á à aeronave construída, independente de formalidade posterior.

Art. 150. A alienação fiduciária só tem validade e eficácia após a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 151. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros e aplicar o respectivo preço no pagamento do seu crédito e das despesas decorrentes da cobrança, entregando ao devedor o saldo, se houver.

§ 1º Se o preço não bastar para pagar o crédito e despesas, o devedor continuará obrigado pelo pagamento do saldo.

§ 2º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.

§ 3º O proprietário fiduciário ou credor poderá proceder à busca e apreensão judicial do bem alienado fiduciariamente, diante da mora ou inadimplemento do credor.

Art. 152. No caso de falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial do adquirente ou importador, sem o pagamento do débito para com o vendedor, e de ter o Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros de pagá-lo, a União terá o direito de receber a quantia despendida com as respectivas despesas e consectários legais, deduzido o valor das aeronaves, peças e equipamentos, objeto da garantia, procedendo-se de conformidade com o disposto em relação à hipoteca legal (arts. 144 e 145).

CAPÍTULO VI

Do Sequestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave

SEÇÃO I

Do Sequestro da Aeronave

Art. 153. Nenhuma aeronave empregada em serviços aéreos públicos (art. 175) poderá ser objeto de sequestro.

Parágrafo único. A proibição é extensiva à aeronave que opera serviço de transporte não-regular, quando estiver pronta para partir e no curso de viagem da espécie.

Art. 154. Admite-se o sequestro:

I — em caso de desapossamento da aeronave por meio ilegal;

II — em caso de dano à propriedade privada provocado pela aeronave que nela fizer pouso forçado.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso II, não será admitido o sequestro se houver prestação de caução suficiente a cobrir o prejuízo causado.

SEÇÃO II

Da Penhora ou Apreensão da Aeronave

Art. 155. Toda vez que, sobre aeronave ou seus motores, recair penhora ou apreensão, esta deverá ser averbada no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º Em caso de penhora ou apreensão judicial ou administrativa de aeronaves, ou seus motores, destinados ao serviço público de transporte aéreo regular, a autoridade judicial ou administrativa determinará a medida, sem que se interrompa o serviço.

§ 2º A guarda ou depósito de aeronave pe-nhorada ou de qualquer modo apreendida judi-cialmente far-se-á de conformidade com o dis-posto nos arts. 312 a 315 deste Código.

TÍTULO V Da Tripulação CAPÍTULO I

Da Composição da Tripulação

Art. 156. São tripulantes as pessoas devida-mente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

§ 1º A função remunerada a bordo de aereo-naves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáu-tica e reservada a brasileiros natos ou natura-lizados.

§ 2º A função não-remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (art. 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, indepen-dente de sua nacionalidade.

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, con-tanto que o número não exceda um terço dos comissários a bordo da mesma aeronave.

Art. 157. Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públi-cos de determinado país, deve-se promover acor-do bilateral de reciprocidade.

Art. 158. A juízo da autoridade aeronáutica poderão ser admitidos como tripulantes, em cará-ter provisório, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros.

Parágrafo único. O prazo de contrato de ins-trutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá ex-ceder de 6 (seis) meses.

Art. 159. Na forma da regulamentação perti-nente e de acordo com as exigências operacio-nais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.

CAPÍTULO II Das Licenças e Certificados

Art. 160. A licença de tripulantes e os certifi-cados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica.

Parágrafo único. A licença terá caráter perma-nente e os certificados vigorarão pelo período ne-les estabelecido podendo ser revalidados.

Art. 161. Será regulada pela legislação brasi-leira a validade da licença e do certificado de habi-litação técnica de estrangeiros, quando enexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido.

Parágrafo único. O disposto no **caput** do pre-sente artigo aplica-se a brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.

Art. 162. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.

Art. 163. Sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que válidos estejam os respectivos certi-ficados.

Parágrafo único. Do resultado dos exames acima especificados caberá recurso dos interes-sados à comissão técnica especializada ou à junta médica.

Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exer-cício das funções especificadas em sua licença.

Parágrafo único. No caso do presente artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do art. 163.

CAPÍTULO III Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um co-mandante, membro da tripulação, designado pe-lo proprietário ou explorador e que será seu pre-posto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de bordo.

Art. 166. O comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador con-dições de verificar a quantidade e estado das mes-mas.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinamente, ao co-mandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

- I — limites da jornada de trabalho;
- II — limites de voo;
- III — intervalos de repouso;
- IV — fornecimento de alimentos.

Art. 167. O comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsa-bilidade pela aeronave, pessoas e coisas trans-portadas.

Art. 168. Durante o período de tempo pre-visto no art. 167, o comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:

- I — desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;
- II — tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;
- III — alijar a carga ou parte dela, quando indis-pensável à segurança de voo (art. 16, § 3º).

Parágrafo único. O comandante e o explo-rador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes de ado-ção das medidas disciplinares previstas neste arti-go, sem excesso de poder.

Art. 169. Poderá o comandante, sob sua res-ponsabilidade, adiar ou suspender a partida da

aeronave, quando julgar indispensável à seguran-ça do voo.

Art. 170. O comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

Art. 171. As decisões tomadas pelo coman-dante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de alijamento (art. 16, § 3º), serão registradas no Diário de bordo e, concluída a viagem, imediatamente comuni-cadas à autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. No caso de estar a carga sujeita a controle aduaneiro, será o alijamento comunicado à autoridade fazendária mais pró-xima.

Art. 172. O Diário de bordo, além de men-cionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não-regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora de saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de bordo referido no **caput** deste artigo deverá estar assinado pelo piloto comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tem-po de voo e de jornada.

Art. 173. O comandante procederá ao assen-to, no Diário de bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

Parágrafo único. Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas, o comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médi-cos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos CAPÍTULO I Introdução

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

Art. 175. Os serviços aéreos públicos abran-gem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de pas-sageiro, carga ou mala postal, regular ou não-regular, doméstico ou internacional.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o em-presário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Cód-i-go e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização.

§ 2º A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções perti-nentes (arts. 1º, § 1º, 203 a 213).

§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprie-tário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o

disposto nos arts. 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.

Art. 176. O transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no parágrafo anterior, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.

CAPÍTULO II

Dos Serviços Aéreos Privados

Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (art. 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

- I — de recreio ou desportivas;
- II — de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;
- III — de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

Art. 178. Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (art. 14, § 2º).

§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

§ 2º As aeronaves de que trata este artigo não poderão efetuar serviços aéreos de transporte público (art. 267, § 2º).

Art. 179. As pessoas físicas ou jurídicas que, em seu único e exclusivo benefício, se dediquem à formação ou adestramento de seu pessoal técnico, poderão fazê-lo mediante a anuência da autoridade aeronáutica.

CAPÍTULO III

Dos Serviços Aéreos Públicos

SEÇÃO I

Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

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

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

- I — sede no Brasil;
- II — pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;
- III — direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 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 conver-

são das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende da aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode 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.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

SEÇÃO II

Da Aprovação dos Atos Constitutivos e suas Alterações

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os arts. 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.

Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no primeiro mês de cada semestre do exercício social, relação completa:

I — dos seus acionistas, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social;

II — das transferências de ações, operadas no semestre anterior, com a qualificação do transmissor e do adquirente, bem como do que representa, percentualmente, a sua participação social.

§ 1º Diante dessas informações, poderá a autoridade aeronáutica:

I — considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei;

II — determinar que, no período que fixar, as transferências dependerão de aprovação prévia.

§ 2º É exigida a autorização prévia, para a transferência de ações:

I — que assegurem ao adquirente ou retirem do transmissor o controle da sociedade;

II — que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social;

III — que representem 2% (dois por cento) do capital social;

IV — durante o período fixado pela autoridade aeronáutica, em face da análise das informações semestrais a que se refere o § 1º, item II, deste artigo;

V — no caso previsto no art. 181, § 3º

Art. 186. As empresas de que tratam os arts. 181 e 182, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos, o bem público ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se ou incorporar-se.

§ 1º A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão permitidas tendo em vista a exploração dos serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.

§ 2º Embora pertencendo ao mesmo grupo societário, uma empresa não poderá, fora dos casos previstos no *caput* deste artigo, explorar linhas aéreas cuja concessão tenha sido deferida a outra.

§ 3º Todos os casos previstos no *caput* e no § 1º deste artigo só se efetuarão com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO III

Da Intervenção, Liquidação e Falência de Empresa Concessionária de Serviços Aéreos Públicos

Art. 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.

Art. 188. O Poder Executivo poderá intervir nas empresas concessionárias ou autorizadas, cuja situação operacional, financeira ou econômica ameace a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo.

§ 1º A intervenção visará ao restabelecimento da normalidade dos serviços e durará enquanto necessária à consecução do objetivo.

§ 2º Na hipótese de ser apurada, por perícia técnica, antes ou depois da intervenção, a impossibilidade do restabelecimento da normalidade dos serviços:

I — será determinada a liquidação extra-judicial, quando, com a realização do ativo puder ser atendida pelo menos a metade dos créditos;

II — será requerida a falência, quando o ativo não for suficiente para atender pelo menos a metade dos créditos, ou quando houver fundados indícios de crimes falenciais.

Art. 189. Além dos previstos em lei, constituem créditos privilegiados da União nos processos de liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo:

I — a quantia despendida pela União para financiamento ou pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos pela empresa de transporte aéreo;

II — a quantia por que a União se haja obrigado, ainda que parceladamente, para pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos, importados pela empresa de transporte aéreo.

Art. 190. Na liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo, serão liminarmente adjudicadas à União por conta e até o limite do seu

crédito, as aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos antes da instauração do processo:

I — com a contribuição financeira da União, aval, fiança ou qualquer outra garantia desta ou de seus agentes financeiros;

II — pagos no todo ou em parte pela União ou por cujo pagamento ela venha a ser responsabilizada após o início do processo.

§ 1º A adjudicação de que trata este artigo será determinada pelo Juízo Federal, mediante a comprovação, pela União, da ocorrência das hipóteses previstas nos itens I e II deste artigo.

§ 2º A quantia correspondente ao valor dos bens referidos neste artigo será deduzida do montante do crédito da União, no processo de cobrança executiva, proposto pela União contra a devedora, ou administrativamente, se não houver processo judicial.

Art. 191. Na expiração normal ou antecipada das atividades da empresa, a União terá o direito de adquirir, diretamente, em sua totalidade ou em partes, as aeronaves, peças e equipamentos, oficinas e instalações aeronáuticas, pelo valor de mercado.

SEÇÃO IV

Do controle e Fiscalização dos Serviços Aéreos Públicos

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcios, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica.

Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruínosa, e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não-regulares (arts. 217 a 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos contratos ou acordos firmados pelos empresários de serviços especializados (art. 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não-regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (arts. 15, § 2º e 178, § 2º), entre si, ou com terceiros.

Art. 195. Os serviços auxiliares serão regulados de conformidade com o disposto nos arts. 102 a 104.

Art. 196. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos, deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operações, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. O explorador da aeronave, através de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer aos órgãos do Sistema de Proteção ao Voo (arts. 47 a 65), os elementos relativos ao voo ou localização da aeronave.

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários.

Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.

Art. 199. A autoridade aeronáutica poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 200. Toda empresa nacional ou estrangeira de serviço de transporte aéreo público regular obedecerá às tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. No transporte internacional não-regular, a autoridade aeronáutica poderá exigir que o preço do transporte seja submetido à sua aprovação prévia.

CAPÍTULO IV

Dos Serviços Aéreos Especializados

Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

I — aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

II — prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;

III — publicidade aérea de qualquer natureza;

IV — fomento ou proteção da agricultura em geral;

V — saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

VI — ensino e adestramento de pessoal de voo;

VII — provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;

VIII — qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.

Art. 202. Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, sementeira, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.

CAPÍTULO V

Do Transporte Aéreo Regular

SEÇÃO I

Do Transporte Aéreo Regular Internacional

Art. 203. Os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desses serviços sujeitar-se-á:

a) às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;

b) na falta desses, ao disposto neste código.

Da Designação de Empresas Brasileiras

Art. 204. O Governo brasileiro designará as empresas para os serviços de transporte aéreo internacional.

§ 1º Cabe à empresa ou empresas designadas providenciarem a autorização de funcionamento, junto aos países onde pretendem operar.

§ 2º A designação de que trata este artigo far-se-á com o objetivo de assegurar o melhor rendimento econômico no mercado internacional, estimular o turismo receptivo, contribuir para o maior intercâmbio político, econômico e cultural.

Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras

Art. 205. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

I — ser designada pelo Governo do respectivo país;

II — obter autorização de funcionamento no Brasil (arts. 206 a 211);

III — obter autorização para operar os serviços aéreos (arts. 212 e 213).

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.

Da autorização para Funcionamento

Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País será instruído com os seguintes documentos:

I — prova de achar-se a empresa constituída conforme a lei de seu país;

II — o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;

III — relação de acionistas ou detentores de seu capital, com a indicação, quando houver, do nome, profissão e domicílio de cada um e número de ações ou quotas de participação, conforme a natureza da sociedade;

IV — cópia da ata da assembléia ou do instrumento jurídico que deliberou sobre o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território brasileiro;

V — último balanço mercantil legalmente publicado no país de origem;

VI — instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização (art. 207).

Art. 207. As condições que o Governo Federal achar conveniente estabelecer em defesa dos interesses nacionais constarão de termo de aceitação assinado pela empresa requerente e integralizarão o decreto de autorização.

Parágrafo único. Um exemplar do órgão oficial que tiver feito a publicação do decreto e de todos os documentos que o instruem será arquivado no registro de comércio da localidade onde vier a ser situado o estabelecimento principal da empresa, juntamente com a prova do depósito, em dinheiro, da parte do capital destinado às operações no Brasil.

Art. 208. As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.

Parágrafo único. No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.

Art. 209. Qualquer alteração que a empresa estrangeira fizer em seu estatuto ou atos constitutivos dependerá de aprovação do Governo Federal para produzir efeitos no Brasil.

Art. 210. A autorização a empresa estrangeira para funcionar no Brasil, de que trata o art. 206, poderá ser cassada:

- I — em caso de falência;
- II — se os serviços forem suspensos pela própria empresa, por período excedente a 6 (seis) meses;
- III — nos casos previstos no decreto de autorização ou no respectivo acordo bilateral;
- IV — nos casos previstos em lei (art. 298).

Art. 211. A substituição da empresa estrangeira que deixar de funcionar no Brasil ficará na dependência de comprovação, perante a autoridade aeronáutica, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela nova empresa designada.

Da Autorização para Operar

Art. 212. A empresa estrangeira, designada pelo governo de seu país e autorizada a funcionar no Brasil, deverá obter a autorização para iniciar, em caráter definitivo, os serviços aéreos internacionais, apresentando à autoridade aeronáutica:

- a) os planos operacional e técnico, na forma de regulamentação da espécie;
- b) as tarifas que pretende aplicar entre pontos de escala no Brasil e as demais escalas de seu serviço no exterior;
- c) o horário que pretende observar.

Art. 213. Toda modificação que envolva equipamento, horário, frequência e escalas no território nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade aeronáutica, se não for estabelecido de modo diferente em acordo bilateral.

Parágrafo único. As modificações a que se refere este artigo serão submetidas à autoridade aeronáutica com a necessária antecedência.

Da Autorização de Agência de Empresa Estrangeira que não Opere Serviços Aéreos no Brasil

Art. 214. As empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil não poderão funcionar no território nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou escritório, salvo se possuírem autorização para a venda de bilhete de passagem ou de carga, concedida por autoridade competente.

§ 1º. A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 2º. Não será outorgada autorização a empresa cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º. O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverá ter os mesmos poderes de que trata o art. 208 deste Código.

SEÇÃO II

Do Transporte Doméstico

Art. 215. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino, estejam situados em território nacional.

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

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

CAPÍTULO VI

Dos Serviços de Transporte Aéreo Não-Regular

Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não-regular de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessário autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será intransferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.

Art. 218. Além da nacionalidade brasileira, a pessoa interessada em obter a autorização de funcionamento, deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando:

- I — sua capacidade econômica e financeira;
- II — a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar;
- III — que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;
- IV — que fez os seguros obrigatórios.

Art. 219. Além da autorização de funcionamento, de que tratam os arts. 217 e 218, os serviços de transporte aéreo não-regular entre pontos situados no País, ou entre ponto no território nacional e outro em país estrangeiro, sujeitam-se à permissão correspondente.

Art. 220. Os serviços de táxi aéreo constituem modalidade de transporte público aéreo não-regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.

Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (arts. 267, § 2º; 178, § 2º, e 179).

TÍTULO VII

Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obrigase o empresário a transportar passageiro,

bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 223. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

Art. 224. Em caso de transporte combinado, aplica-se às aeronaves o disposto neste Código.

Art. 225. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

Art. 226. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

CAPÍTULO II

Do Contrato de Transporte de Passageiro

SEÇÃO I

Do Bilhete de Passagem

Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Toda as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º. Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé,

por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

SEÇÃO II Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

- I — o lugar e data de emissão;
- II — os pontos de partida e destino;
- III — o nome e endereço do expedidor;
- IV — o nome e endereço do transportador;
- V — o nome e endereço do destinatário;
- VI — a natureza da carga;
- VII — o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
- VIII — o peso, quantidade e o volume ou dimensão;
- IX — o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
- X — o valor declarado se houver;
- XI — o número das vias do conhecimento;
- XII — os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;
- XIII — o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em três vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1º A primeira via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor.

§ 2º A segunda via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3º A terceira via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

Art. 237. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento, considerar-se-á

como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

Art. 238. Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.

Art. 239. Sem prejuízo da responsabilidade penal, o expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações ou indicações irregulares, inexatas ou incompletas, vier a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

Art. 240. O conhecimento faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

Art. 241. As declarações contidas no conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes a quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se este verificar sua exatidão, o que deverá constar do conhecimento.

Art. 242. O transportador recusará a carga desacompanhada dos documentos exigidos ou cujo transporte e comércio não sejam permitidos.

Art. 243. Ao chegar a carga ao lugar do destino deverá o transportador avisar ao destinatário para que o retire no prazo de 15 (quinze) dias a contar do aviso, salvo se estabelecido outro prazo no conhecimento.

§ 1º Se o destinatário não for encontrado ou não retirar a carga no prazo constante do aviso, o transportador avisará ao expedidor para retirá-la no prazo de 15 (quinze) dias, a partir do aviso, sob pena de ser considerada abandonada.

§ 2º Transcorrido o prazo estipulado no último aviso, sem que a carga tenha sido retirada, o transportador a entregará ao depósito público por conta e risco do expedidor, ou, a seu critério, ao leiloeiro, para proceder à venda em leilão público e depositar o produto líquido no Banco do Brasil S.A., à disposição do proprietário, deduzidas as despesas de frete, seguro e encargos da venda.

§ 3º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, o alijamento a que se refere o § 1º deste artigo será comunicado imediatamente à autoridade fazendária que jurisdicione o aeroporto do destino da carga.

Art. 244. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário haja recebido sem protesto.

§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2º O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento.

§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4º Em falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.

§ 5º Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis (art. 259 e 266).

§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica (art. 8º).

Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.

Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido feitos para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (art. 263).

TÍTULO VIII Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I Da Responsabilidade Contratual

SEÇÃO I Disposições Gerais

Art. 246. A responsabilidade do transportador (arts. 123, 124 e 222, parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (arts. 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (arts. 257, 260, 262, 269 e 277).

Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste capítulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este código (art. 10).

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiserem o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º A sentença, no juízo criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposos e sua autoria, será prova suficiente.

Art. 249. Não serão computados nos limites estabelecidos neste capítulo honorários e despesas judiciais.

Art. 250. O responsável que pagar a indenização desonerar-se em relação a quem a receber (arts. 253 e 281, parágrafo único).

Parágrafo único. Fica ressalvada a discussão entre aquele que pagou e os demais responsáveis pelo pagamento.

Art. 251. Na fixação de responsabilidade do transportador por danos a pessoas, carga, equipamento ou instalações postos a bordo da aeronave aplicam-se os limites dos dispositivos deste capítulo, caso não existam no contrato outras limitações.

SEÇÃO II

Do Proedimento Extrajudicial

Art. 252. No prazo de 30 (trinta) dias, a partir das datas previstas no art. 317, I, II, III e IV deste código, o interessado deverá habilitar-se ao recebimento da respectiva indenização.

Art. 253. Nos 30 (trinta) dias seguintes ao término do prazo previsto no artigo anterior, o responsável deverá efetuar aos habilitados os respectivos pagamentos com recursos próprios ou com o provenientes do seguro (art. 250).

Art. 254. Para os que não se habilitarem tempestivamente ou cujo processo esteja na dependência de cumprimento, pelo interessado, de exigências legais, o pagamento a que se refere o artigo anterior deve ocorrer nos 30 (trinta) dias seguintes à satisfação daquelas.

Art. 255. Esgotado o prazo a que se referem os arts. 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento, poderá o interessado promover, judicialmente, pelo procedimento sumariíssimo (art. 275, II, letra e do CPC), a reparação do dano.

SEÇÃO III

Da Responsabilidade por Dano a Passageiro

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

I — de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II — de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN).

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital para a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro

transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 259. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

SEÇÃO IV

Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (arts. 262 a 266).

SEÇÃO V

Da Responsabilidade por Danos à Carga

Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN) por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (arts. 239, 241 e 244).

Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (art. 245 e parágrafo único).

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:

I — que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;

II — que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:

- a) natureza ou vício próprio da mercadoria;
- b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;
- c) ato de guerra ou conflito armado;
- d) ato de autoridade pública referente à carga.

Art. 265. A não ser que o dano atinja o valor de todos os volumes, compreendidos pelo conhecimento de transporte aéreo, somente será considerado, para efeito de indenização, o peso dos volumes perdidos, destruídos, avariados ou entregues com atraso.

Art. 266. Poderá o expedidor propor ação contra o primeiro transportador e contra aquele que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, e o destinatário contra este e contra o último transportador.

Parágrafo único. Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário.

CAPÍTULO II

Da Responsabilidade por Danos em Serviços Aéreos Gratuitos

Art. 267. Quando não houver contrato de transporte (arts. 222 a 245), a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I — no serviço aéreo privado (arts. 177 a 179), o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos arts. 257 e 269 deste Código, devendo contratar seguro correspondente (art. 178, §§ 1º e 2º);

II — no transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo público, observa-se o disposto no art. 256, § 2º, deste Código;

III — no transporte gratuito realizado pelo Correio Aéreo Nacional, não haverá indenização por danos a pessoa ou bagagem a bordo, salvo se houver comprovação de culpa ou dolo dos operadores da aeronave.

§ 1º No caso do item III deste artigo, ocorrendo a comprovação de culpa, a indenização sujeita-se aos limites previstos no capítulo anterior, e no caso de ser comprovado o dolo, não prevalecem os referidos limites.

§ 2º Em relação a passageiros transportados com infração do § 2º do art. 178 e art. 221, não prevalecem os limites deste Código.

CAPÍTULO III

Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Prevalece a responsabilidade do explorador quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.

§ 2º Exime-se o explorador da responsabilidade se provar que:

I — não há relação direta de causa e efeito entre o dano e os fatos apontados;

II — resultou apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

III — a aeronave era operada por terceiro, não preposto nem dependente, que iludiu a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

IV — houve culpa exclusiva do prejudicado.

§ 3º Considera-se a aeronave em voo desde o momento em que a força-motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em voo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em área aeroportuária.

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I — para aeronaves com o peso máximo de 1.000 (mil) quilogramas, à importância corres-

pondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN (Obrigação do Tesouro Nacional);

II — para aeronaves com peso superior a 1.000 (mil) quilogramas, à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN (Obrigação do Tesouro Nacional), acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN (Obrigação do Tesouro Nacional) por quilograma que exceder a 1.000 (mil).

Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de aeronavegabilidade ou documento equivalente.

Art. 270. O explorador da aeronave pagará aos prejudicados habilitados 30% (trinta por cento) da quantia máxima, a que estará obrigado, nos termos do artigo anterior, dentro de 60 (sessenta) dias a partir da ocorrência do fato (arts. 252 e 253).

§ 1º. Exime-se do dever de efetuar o pagamento o explorador que houver proposto ação para isentar-se de responsabilidade sob a alegação de culpa predominante ou exclusiva do prejudicado.

§ 2º. O saldo de 70% (setenta por cento) será rateado entre todos os prejudicados habilitados, quando após o decurso de 90 (noventa) dias do fato não pender qualquer processo de habilitação ou ação de reparação do dano (arts. 254 e 255).

Art. 271. Quando a importância total das indenizações fixadas exceder ao limite de responsabilidade estabelecido neste capítulo, serão aplicadas as regras seguintes:

I — havendo apenas danos pessoais ou apenas danos materiais, as indenizações serão reduzidas proporcionalmente aos respectivos montantes.

II — havendo danos pessoais e materiais, metade da importância correspondente ao limite máximo de indenização será destinada a cobrir cada espécie de dano; se houver saldo, será ele utilizado para complementar indenizações que não tenham podido ser pagas em seu montante integral.

Art. 272. Nenhum efeito terão os dispositivos deste capítulo sobre o limite de responsabilidade quando:

I — o dano resultar de dolo ou culpa grave do explorador ou de seus prepostos;

II — seja o dano causado pela aeronave no solo to, se inconveniente ou impossível a recuperação;

III — o dano seja causado a terceiros na superfície, por quem esteja operando ilegal ou ilegítimamente à aeronave.

CAPÍTULO IV

Da Responsabilidade por Abaloamento

Art. 273. Considera-se provenientes de abaloamento os danos produzidos pela colisão de duas ou mais aeronaves, em voo ou em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em voo.

Art. 274. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abaloamento cabe ao explorador ou proprietário da aeronave causadora, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto.

Art. 275. No abaloamento em que haja culpa concorrente, a responsabilidade dos exploradores é solidária, mas proporcional à gravidade da falta.

Parágrafo único. Não se podendo determinar a proporcionalidade, responde cada um dos exploradores em partes iguais.

Art. 276. Constituem dano de abaloamento, sujeitos a indenização:

I — os causados a pessoas e coisas a bordo das aeronaves envolvidas;

II — sofridos pela aeronave abalada;

III — os prejuízos decorrentes da privação de uso da aeronave abalada;

IV — os danos causados a terceiros, na superfície.

Parágrafo único. Incluem-se no ressarcimento dos danos as despesas, inclusive judiciais, assumidas pelo explorador da aeronave abalada, em consequência do evento danoso.

Art. 277. A indenização pelos danos causados em consequência do abaloamento não excederá:

I — aos limites fixados nos arts. 257, 260 e 262, relativos a pessoas e coisas a bordo, elevados ao dobro;

II — aos limites fixados no art. 269, referente a terceiros na superfície, elevados ao dobro;

III — ao valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao evento, se inconveniente ou impossível a recuperação;

IV — ao décimo do valor real da aeronave abalada imediatamente anterior ao evento, em virtude da privação de seu uso normal.

Art. 278. Não prevalecerão os limites de indenização fixados no artigo anterior:

I — se o abaloamento resultar de dolo ou culpa grave específico do explorador ou de seus prepostos;

II — se o explorador da aeronave causadora do abaloamento tiver concorrido, por si ou por seus prepostos, para o evento, mediante ação ou omissão violadora das normas em vigor sobre o tráfego aéreo;

III — se o abaloamento for consequência de aposseamento ilícito ou uso indevido da aeronave, sem negligência do explorador ou de seus prepostos, os quais, neste caso, ficarão eximidos de responsabilidade.

Art. 279. O explorador de cada aeronave será responsável, nas condições e limites previstos neste código, pelos danos causados:

I — pela colisão de duas ou mais aeronaves;

II — por duas ou mais aeronaves, conjunta ou separadamente.

Parágrafo único. A pessoa que sofrer danos, ou os seus beneficiários, terão direito a ser indenizados, até a soma dos limites correspondentes a cada uma das aeronaves, mas nenhum explorador será responsável por soma que exceda os limites aplicáveis às suas aeronaves, salvo se sua responsabilidade for limitada, por ter sido provado que o dano foi causado por dolo ou culpa grave (§ 1º do art. 248).

CAPÍTULO V

Da Responsabilidade do Construtor Aeronáutico e das Entidades de Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 280. Aplicam-se, conforme o caso, os limites estabelecidos nos arts. 257, 260, 262, 269 e 277, à eventual responsabilidade:

I — do construtor de produto aeronáutico brasileiro, em relação à culpa pelos danos decorrentes de defeitos de fabricação;

II — da administração de aeroportos ou da administração pública, em serviços de infra-estrutura, por culpa de seus operadores, em acidentes que causem danos a passageiros ou coisas.

CAPÍTULO VI

Da Garantia de Responsabilidade

Art. 281. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação:

I — aos danos previstos neste título, com os limites de responsabilidade civil nele estabelecidos (art. 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1º do art. 257 e parágrafo único do art. 262);

II — aos tripulantes e viajantes gratuitos equipados para este efeito, aos passageiros (art. 256, § 2º);

III — ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos serviços aéreos privados (arts. 178, § 2º, e art. 267, I);

IV — ao valor da aeronave.

Parágrafo único. O recebimento seguro exime o transportador da responsabilidade (art. 250).

Art. 282. Exigir-se-á do explorador de aeronave estrangeira, para a eventual reparação de danos a pessoas ou bens no espaço aéreo ou no território brasileiro:

a) apresentação de garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras;

b) o cumprimento das normas estabelecidas em convenções ou acordos internacionais, quando aplicáveis.

Art. 283. A expedição ou revalidação do certificado de aeronavegabilidade só ocorrerá diante da comprovação do seguro, que será averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro e respectivos certificados.

Parágrafo único. A validade do certificado poderá ser suspensa, a qualquer momento, se comprovado que a garantia deixou de existir.

Art. 284. Os seguros obrigatórios, cuja expiração ocorrer após o início do voo, considerar-se-ão prorrogados até o seu término.

Art. 285. Sob pena de nulidade da cláusula, nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, não poderá haver exclusão de riscos resultantes do transporte aéreo.

Parágrafo único. Em se tratando de transporte aéreo, as apólices de seguros de vida ou de seguros de acidentes não poderão conter cláusulas que apresentem taxas ou sobretaxas maiores que as cobradas para os transportes terrestres.

Art. 286. Aquele que tiver à reparação do dano o direito de exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável (arts. 250 e 281, parágrafo único).

CAPÍTULO VII

Da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional

Art. 287. Para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, as quantias estabelecidas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte serão convertidas em moeda nacional, na forma de regulamento expedido pelo Poder Executivo.

TÍTULO IX

Das Infrações e Providências Administrativas

CAPÍTULO I

Dos Órgãos Administrativos Competentes

Art. 288. O Poder Executivo criará órgãos com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

§ 2º Não se compreendem na competência do órgão a que se refere este artigo as infrações sujeitas à legislação tributária.

§ 3º **Do órgão de que trata o caput do presente artigo farão parte um (1) representante dos aeroviários e um (1) dos aeronautas, indicados pelas respectivas categorias.**

CAPÍTULO II

Das Providências Administrativas

Art. 289. Na infração aos preceitos deste código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

- I — multa;
- II — suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- III — cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- IV — detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;
- V — intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

Art. 290. A autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este código.

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

Art. 292. É assegurado o direito a ampla defesa e a recurso a quem responder a procedimentos instaurados para a apuração e julgamento

das infrações às normas previstas neste código e em normas regulamentares.

§ 1º O mesmo direito será assegurado no caso de providências administrativas necessárias à apuração de fatos irregulares ou delituosos.

§ 2º O procedimento será sumário, com efeito suspensivo.

Art. 293. A aplicação das providências ou penalidades administrativas, previstas neste título, não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades, de penalidades cabíveis.

Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste código.

Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.

Art. 296. A suspensão será aplicada para período não superior a 180 (cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogada uma vez por igual período.

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita a multa e, na hipótese de reincidência, a suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:

I — aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;

- II — às leis e regulamentos relativos a:
 - a) entrada e saída de aeronaves;
 - b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;
 - c) entrada ou saída de passageiros;
 - d) tripulação ou carga;
 - e) despacho;
 - f) imigração;
 - g) alfândega;
 - h) higiene;
 - i) saúde;

III — às tarifas, itinerários, frequências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;

IV — à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

CAPÍTULO III

Das Infrações

Art. 299. Será aplicada multa de 100 (cem) até 1.000 (um mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I — procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II — execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III — cessação ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV — transferência direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

V — fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI — recusa de exibição, de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

VII — prática reiterada de infrações graves;

VIII — atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX — atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

Art. 300. A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurado defesa ao infrator.

Art. 301. A suspensão poderá ser por prazo até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I — infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronaves sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro — RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevoo;

i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressaltados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso, ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;

m) trasladar aeronave sem licença;

n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;

o) realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

p) realizar voo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar voo por instrumentos com aeronave não-homologada para esse tipo de operação;

t) realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

u) realizar voo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de voo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofrequência não-autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II — Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função, para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência a salvamento;

l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;

m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

n) infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;

s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;

t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radiotelefônicas;

u) ministrar instruções de voo sem estar habilitado.

III — Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos;

a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro — RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

c) permitir o exercício em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;

d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio ("pool") ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;

g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;

h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;

i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art. 180);

j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;

k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;

l) recusar a exigência de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;

m) desprezar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de Lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV — infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não-prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, em liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V — infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regularmente, qualquer defeito

ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de efeitos e mau funcionamento.

VI—Infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não-compreendidas nos grupos anteriores;

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não-homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições, regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagens aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro — RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de avaliação sem autorização da autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário operador ou aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV

Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da polícia federal, nos seguintes casos:

I—se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II—se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III—para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV—para verificação de sua carga no caso de restrição legal (art. 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art. 21);

V—para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º A autoridade mencionada no parágrafo anterior responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo anterior, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as nações, a autoridade aeronáutica poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la.

§ 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga não puser em risco a segurança pública ou a paz entre as nações, poderá a autoridade aeronáutica fazer a aeronave rebomar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga.

§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade aeronáutica reter o material bélico e fazer rebomar a aeronave na forma do disposto no parágrafo anterior.

Art. 305. A aeronave pode ser interditada:

I—nos casos do art. 302, I, alínea a) até n); II, alíneas c), d) g) e j); III, alíneas a), e), f) e V, alíneas a) a e);

II—durante a investigação de acidente em que estiver envolvida.

§ 1º Efetuada a interdição, será lavrado o respectivo auto, assinado pela autoridade que a realizou e pelo responsável pela aeronave.

§ 2º Será entregue ao responsável pela aeronave cópia do auto a que se refere o parágrafo anterior.

Art. 306. A aeronave interditada não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.

Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de polícia ou saúde.

Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros; ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.

Art. 308. A apreensão da aeronave dar-se-á para preservar a eficácia da detenção ou interdição, e consistirá em mantê-la estacionada, com ou sem remoção para hangar, área de estacionamento, oficina ou lugar seguro (arts. 155 e 309).

Art. 309. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento a ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas nesta Lei.

Art. 310. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interditada ou apreendida será imediatamente liberada.

Art. 311. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito a indenização.

CAPÍTULO V

Da Custódia e Guarda de Aeronave

Art. 312. Em qualquer inquérito ou processo administrativo ou judicial, a custódia, guarda ou depósito de aeronave far-se-á de conformidade com o disposto neste Capítulo.

Art. 313. O explorador ou o proprietário de aeronaves entregues em depósito ou a guarda de autoridade aeronáutica responde pelas despesas correspondentes.

§ 1º Incluem-se no disposto neste artigo:

I—os depósitos decorrentes de apreensão;

II—os sequestros e demais medidas processuais acautelatórias;

III—a arrecadação em falência, qualquer que seja a autoridade administrativa ou judiciária que a determine;

IV—a apreensão decorrente de processos administrativos ou judiciários.

§ 2º No caso do § 2º do art. 303, o proprietário ou o explorador da aeronave terá direito à restituição do que houver pago, acrescida de juros compensatórios e indenizações por perdas e danos.

§ 3º No caso do parágrafo anterior, caberá ação regressiva contra o Poder Público cuja autoridade houver agido com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 314. O depósito não excederá o prazo de 2 (dois) anos.

§ 1º Se, no prazo estabelecido neste artigo não for autorizada a entrega da aeronave, a autoridade aeronáutica poderá efetuar a venda pública pelo valor correspondente, para ocorrer às despesas com o depósito.

§ 2º Não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Ministério da Aeronáutica, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro — RAB.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica ao depósito decorrente de processo administrativo de natureza fiscal.

Art. 315. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.

TÍTULO X

Dos Prazos Extintivos

Art. 316. Prescreve em 6 (seis) meses, contados da tradição da aeronave, a ação para haver abatimento do preço da aeronave, adquirida com vício oculto, ou para rescindir o contrato e reaver o preço pago, acrescido de perdas e danos.

Art. 317. Prescreve em 2 (dois) anos a ação:

I—por danos causados a passageiros, bagagem ou carga transportada, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte;

II—por danos causados a terceiros na superfície, a partir do dia da ocorrência do fato;

III—por danos emergentes no caso de abaloamento a partir da data da ocorrência do fato;

IV—para obter remuneração ou indenização por assistência e salvamento, a contar da data da conclusão dos respectivos serviços, ressalvado o disposto nos parágrafos do art. 61;

V — para cobrar créditos, resultantes de contratos sobre utilização de aeronave, se não houver prazo diverso neste Código, a partir da data que se tornem exigíveis;

VI — de regresso, entre transportadores, pelas quantias pagas por motivo de danos provenientes de abaloamento, ou entre exploradores, pelas somas que um deles haja sido obrigado a pagar, nos casos de solidariedade ou ocorrência de culpa, a partir da data do efetivo pagamento;

VII — para cobrar créditos de um empresário de serviços aéreos contra outro, decorrentes de compensação de passagens de transporte aéreo, a partir de quando se torne exigíveis;

VIII — por danos causados por culpa da administração do aeroporto ou da Administração Pública (art. 280), a partir do dia da ocorrência do fato;

IX — do segurado contra o segurador, contado o prazo do dia em que ocorreu o fato, cujo risco estava garantido pelo seguro (art. 281);

X — contra o construtor de produto aeronáutico, contado da ocorrência do dano indenizável.

Parágrafo único. Os prazos de decadência e de prescrição, relativamente à matéria tributária, permanecem regidos pela legislação específica.

Art. 318. Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo começará a correr da data em que tiver conhecimento mas não poderá ultrapassar de 3 (três) anos a partir do evento.

Art. 319. As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autonzar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos prazos definidos no Código Tributário Nacional.

Art. 320. A intervenção e liquidação extrajudicial deverão encerrar-se no prazo de 2 (dois) anos.

Parágrafo único. Ao término do prazo de 2 (dois) anos, a partir do primeiro ato, qualquer interessado ou membro do Ministério Público, poderá requerer a imediata venda dos bens em leilão público e o rateio do produto entre os credores, observados as preferências e privilégios especiais.

Art. 321. O explorador de serviços aéreos públicos é obrigado a conservar, pelo prazo de 5 (cinco) anos, os documentos de transporte aéreo ou de outros serviços aéreos.

TÍTULO XI

Disposições Finais e Transitórias

Art. 322. Fica autorizado o Ministério da Aeronáutica a instalar uma Junta de Julgamento da Aeronáutica com a competência de julgar, administrativamente, as infrações e demais questões dispostas neste Código, e mencionadas no seu art. 1º preenchendo assim as atribuições do órgão referido no art. 288.

§ 1º A Junta de Julgamento da Aeronáutica será composta de 5 (cinco) membros, sendo 1 (um) oficial superior da Aeronáutica, 2 (dois) advogados de elevados conhecimentos jurídicos, 1 (um) representante das empresas aéreas e 1 (um) representante dos aeronautas, todos designados pelo Ministro da Aeronáutica, sendo os dois últimos indicados pelas respectivas associações de classe.

§ 2º O Presidente e o Vice-Presidente serão eleitos pelos membros da Junta, em eleição e por voto secreto, no momento de sua instalação.

§ 3º Os membros civis da Junta de Julgamento da Aeronáutica terão mandato de 6 (seis) anos e o militar de 2 (dois) anos, não podendo ser reconduzidos.

§ 4º O Poder Executivo, através de decreto, regulamentará a organização e o funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica.

Art. 323. Este Código entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 324. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, o Decreto-Lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, a Lei nº 5.448, de 4 de junho de 1968, a Lei nº 5.710, de 7 de outubro de 1971, a Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.350, de 7 de julho de 1976, a Lei nº 6.833, de 30 de setembro de 1980, a Lei nº 6.997, de 7 de junho de 1982, e demais disposições em contrário.

* Em destaque as partes vetadas

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg) — Designo relator da mensagem lida o nobre Deputado Sigmarina Seixas.

O Sr. Primeiro-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 194, 1987-CN

É lida a seguinte

MENSAGEM Nº 194, de 1987-CN

(Nº 806/86, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos arts. 59, § 1º, e 81, item IV, da Constituição Federal, resolvi vetar parcialmente, o Projeto de Lei nº 7.634, de 1986 (nº 54, de 1986, no Senado), que "dispõe sobre os órgãos de administração do Ministério Público do Distrito Federação e dá outras providências", por considerá-lo inconstitucional e contrário ao interesse público.

Incidem os vetos sobre os dispositivos abaixo na forma manifestada pelo Ministério da Justiça:

Incisos VIII do art. 5º, e I e V do art. 11 por não se adaptar ao texto da Lei Complementar nº 40 que se aplica também ao Ministério Público do Distrito Federal.

Incisos III e IV do art. 21 por inconstitucionalidade, eis que geram aumento de despesa, em confronto com o art. 57 da Constituição Federal.

As expressões "as normas da Lei Complementar nº 35, de 14 de março de 1979 e sucessivamente" por se referir à Lei Orgânica da Magistratura, de evidente impropriedade para o caso".

Essas as razões que me levaram a vetar, parcialmente, o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 22 de dezembro de 1986. — José Sarney.

* PROJETO A QUE SE
REFERE O VETO

PL Nº 7.634, de 1986,
na Câmara dos Deputados

PLC Nº 54, de 1986,
no Senado Federal

Dispõe sobre os órgãos do Ministério Público do Distrito Federal e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Ministério Público do Distrito Federal é integrado pelos seguintes órgãos:

I — de administração superior:

1. Procuradoria Geral de Justiça;
2. Colégio de Procuradores;
3. Conselho Superior do Ministério Público;

e

4. Corregedoria Geral do Ministério Público.

II — de execução:

1. No segundo grau de jurisdição:

a) Procurador-Geral de Justiça;

b) Procuradores de Justiça.

2. No primeiro grau de jurisdição:

a) Promotores de Justiça;

b) Promotores de Justiça Substitutos

§ 1º O Ministério Público tem autonomia administrativa e financeira, dispondo de dotação orçamentária global e própria.

§ 2º O numerário correspondente às dotações destinadas ao Ministério Público será entregue em quotas segundo a programação financeira do Tesouro.

Art. 2º O Procurador-Geral de Justiça terá prerrogativas e representação de Secretário de Governo do Distrito Federal e será processado, nos crimes comuns e de responsabilidade, perante o Tribunal de Justiça, salvo as exceções de ordem constitucional.

Art. 3º O Colégio de Procuradores, órgão deliberativo de administração superior do Ministério Público, é integrado pelos Procuradores de Justiça em exercício e presidido pelo Procurador-Geral de Justiça.

Parágrafo único. O Secretário do Colégio de Procuradores será um Promotor de Justiça eleito anualmente por seus pares

Art. 4º O Colégio de Procuradores reunir-se-á, ordinariamente, uma vez por trimestre, e, extraordinariamente, por convocação do Procurador-Geral de Justiça ou por proposta de pelo menos metade de seus membros.

§ 1º É dever dos Procuradores de Justiça comparecer às reuniões, das quais se lavrará ata circunstanciada, na forma regimental.

§ 2º As deliberações do Colégio de Procuradores serão tomadas por maioria simples de votos, presente a maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Presidente o voto de desempate.

Art. 5º São atribuições do Colégio de Procuradores:

I — elaborar seu Regimento Interno;

II — deliberar, mediante proposta do Procurador-Geral de Justiça, ou de metade de seus integrantes, sobre qualquer questão de natureza institucional do Ministério Público;

III — eleger metade do Conselho Superior do Ministério Público;

IV — elaborar lista triplíce para designação do Corregedor-Geral do Ministério Público;

V—dar posse aos membros do Conselho Superior e ao Corregedor-Geral do Ministério Público;

VI—julgar os pedidos de revisão de processos administrativos;

VII—julgar os recursos interpostos das decisões do Procurador-Geral de Justiça, nas sindicâncias e processos administrativos; e

VIII—deliberar sobre o afastamento de membros do Ministério Público para frequentar cursos ou seminários de aperfeiçoamento e estudos, no País ou no exterior.

Art. 6º O Conselho do Ministério Público, órgão de deliberação de administração superior, ao qual compete fiscalizar e superintender a atuação dos membros do Ministério Público e velar pelos seus princípios institucionais, é constituído pelo Procurador-Geral, que o presidirá; pelo Corregedor-Geral e quatro Procuradores de Justiça.

§ 1º A rotatividade na composição do Conselho Superior será assegurada pela inelegibilidade dos que o integram uma vez, até que todos os demais Procuradores de Justiça venham a ser nele investidos.

§ 2º O mandato dos membros do Conselho Superior será de 2 (dois) anos, com início em primeiro de janeiro do ano seguinte à eleição, renovável anualmente a composição do órgão à razão de metade, observado o disposto no parágrafo único do art. 25 desta lei.

§ 3º A cada Conselheiro titular corresponderá um suplente.

§ 4º O Conselheiro suplente que haja substituído o titular, por mais de 1 (um) ano, é inelegível para o biênio subsequente.

Art. 7º Os Conselheiros serão eleitos em escrutínio secreto, metade pelo Colégio de Procuradores e a outra metade pelos demais membros do Ministério Público.

Art. 8º As eleições serão realizadas na primeira quinzena de dezembro, de acordo com as instruções baixadas pelo Procurador-Geral de Justiça, observadas as seguintes normas:

I—publicação de aviso no órgão oficial, fixando data e horário para a votação a realizar-se na sede da Procuradoria Geral de Justiça;

II—adoção de medidas que assegurem o sigilo do voto;

III—proibição de voto por procuração;

IV—apuração logo após o encerramento das votações; e

V—proclamação imediata dos eleitos.

§ 1º A eleição dos Conselheiros titulares precederá a eleição dos respectivos suplentes.

§ 2º Em caso de empate, será considerado eleito o mais antigo no segundo grau; persistindo o empate, o mais antigo na carreira, e, em caso de igualdade, o mais idoso, respeitada a rotatividade legal.

Art. 9º Os Suplentes substituem os membros do Conselho Superior em seus afastamentos, sucedendo-os em caso de vaga.

Art. 10. O Conselho Superior reunir-se-á, ordinariamente, uma vez por semana, em dia e hora previamente estabelecidos, e, extraordinariamente, quando convocado por seu Presidente ou por proposta da metade de seus membros.

§ 1º As deliberações do Conselho Superior serão tomadas por maioria simples de votos, presente a maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Presidente o voto de desempate.

§ 2º Das reuniões do Conselho Superior será lavrada ata circunstanciada, na forma regimental.

Art. 11. São atribuições do Conselho Superior do Ministério Público:

I—deliberar sobre recomendações, sem caráter normativo, a serem feitas aos órgãos do Ministério Público para desempenho de suas funções, nos casos em que se mostrar conveniente a atuação uniforme;

II—elaborar seu Regimento Interno;

III—elaborar e apresentar ao Procurador-Geral de Justiça as normas do concurso para ingresso na carreira;

IV—indicar os representantes do Ministério Público que integrarão comissões de concurso;

V—deliberar sobre o afastamento de membro do Ministério Público para exercer cargo, emprego ou função, de nível superior ou equivalente, na administração direta ou indireta;

VI—opinar sobre pedidos de reintegração, reversão e aproveitamento de membros do Ministério Público;

VII—deliberar sobre afastamento de membro do Ministério Público de primeiro grau, nos casos de correção, sindicância ou processo administrativo;

VIII—deliberar nos processos que tratem de suspensão ou demissão de membro do Ministério Público;

IX—deliberar sobre instauração de sindicância, correção extraordinária e de processo administrativo e indicar membros da instituição para as respectivas comissões;

X—julgar sindicância, processo administrativo e correção relativos a atos de membros do Ministério Público;

XI—decidir sobre o resultado de estágio probatório;

XII—exercer a inspeção do Ministério Público, zelando pela eficiência e correção de seus membros no desempenho de suas funções;

XIII—indicar, em lista tripla, os candidatos à promoção por merecimento, ouvido previamente o Corregedor-Geral;

XIV—conhecer das reclamações sobre listas de antiguidade;

XV—obstar promoção por antiguidade pelo voto de 2/3 (dois terços) dos seus membros;

XVI—opinar sobre qualquer assunto de interesse institucional do Ministério Público, desde que solicitado o seu pronunciamento pelo Procurador-Geral; e

XVII—deliberar sobre a aplicação das normas administrativas e financeiras que digam respeito ao Ministério Público.

Art. 12. A Corregedoria Geral é o órgão fiscalizador das atividades funcionais e da conduta dos membros do Ministério Público.

§ 1º A Corregedoria Geral manterá prontuário atualizado referente a cada membro do Ministério Público.

§ 2º Os serviços de correção do Ministério Público serão permanentes, ordinários ou extraordinários.

Art. 13. O Corregedor-Geral será designado pelo Procurador-Geral de Justiça dentre os mem-

bro do Colégio de Procuradores, por este indicados em lista tripla.

Parágrafo único. O Corregedor-Geral será substituído em suas faltas ou impedimentos, por um dos demais componentes da lista tripla, a critério do Procurador-Geral de Justiça.

Art. 14. Para as funções de Corregedor-Geral, não poderá ser designado Procurador de Justiça que houver exercido, no semestre anterior, as funções de Procurador-Geral de Justiça ou estiver exercendo as de membro eleito do Conselho Superior.

Art. 15. O Corregedor-Geral tomará posse perante o Colégio de Procuradores.

Art. 16. O Corregedor-Geral será auxiliado por até 2 (dois) Promotores de Justiça, designados, a seu pedido, pelo Procurador-Geral de Justiça.

Art. 17. Ao Corregedor-Geral do Ministério Público incumbem:

I—realizar, mensalmente, correções ordinárias para verificação da regularidade e eficiência dos serviços afetos ao Ministério Público;

II—proceder, de ofício ou por recomendação do Procurador-Geral, ou do Conselho Superior, as correções extraordinárias;

III—efetuar sindicância determinadas pelo Procurador-Geral ou pelo Conselho Superior;

IV—presidir as comissões de processo administrativo instaurado pelo Procurador-Geral ou pelo Conselho Superior;

V—apresentar ao Conselho Superior relatório das correções e sindicâncias;

VI—baixar instruções de caráter funcional para Promotores, mediante aprovação do Procurador-Geral, ou por determinação do Conselho Superior;

VII—supervisionar a inspeção dos Promotores aos estabelecimentos penais e Delegacias de Polícia;

VIII—requisitar, de qualquer repartição pública, ou órgão federal, estadual ou municipal da administração direta ou indireta, ou de entidade particular, certidões e esclarecimentos necessários ao exercício de suas funções;

IX—propor, fundamentadamente, ao Conselho Superior, o afastamento de qualquer dos membros do Ministério Público de primeiro grau, sujeitos a correção, sindicância ou processo administrativo;

X—desempenhar as funções que lhe forem delegadas pelo Conselho Superior do Ministério Público;

XI—organizar os serviços de estatística pertinentes à atuação dos Promotores junto às Varas Criminais e Cíveis;

XII—participar das sessões do Conselho Superior, com direito a voto salvo em julgamento de sindicância ou processo administrativo em que haja funcionado, quando será ouvido apenas para informações;

XIII—orientar a organização dos assentamentos funcionais dos membros do Ministério Público; e

XIV—supervisionar o levantamento das necessidades de pessoal ou material nos serviços afetos ao Ministério Público, dando ciência dos resultados ao Procurador-Geral.

Art. 18. Além das garantias asseguradas pela Constituição Federal, os membros do Ministério Público gozarão das seguintes prerrogativas:

I — receber o tratamento e usar das prerrogativas e da representação dispensados aos membros do Poder Judiciário perante os quais oficiem;

II — usar as vestes talares e as insígnias privativas do Ministério Público;

III — tomar assento no estrado central, imediatamente à direita dos juizes do primeiro grau de jurisdição ou de Presidente de Tribunal, Seção ou Turma;

IV — ter vista pessoal dos autos após distribuição ao Pleno, Seções ou Turmas, e intervir nas sessões de julgamento para sustentação oral, sem limitação de prazo, ou para esclarecer matéria de fato;

V — receber intimação pessoal, nos autos, em qualquer processo e grau de jurisdição;

VI — ser ouvido como testemunha em qualquer processo ou inquérito, em dia, hora e local previamente ajustados com o juiz ou com a autoridade competente;

VII — não ser recolhido preso antes de sentença transitada em julgado, senão em sala especial; e

VIII — não ser preso, senão por ordem judicial escrita, salvo em flagrante de crime inafiançável, caso em que a autoridade fará imediata comunicação e apresentação do membro do Ministério Público ao Procurador-Geral de Justiça.

Parágrafo único. Quando, no curso de investigação, houver indício de prática de infração penal por parte de membro do Ministério Público, a autoridade policial remeterá imediatamente os respectivos autos do Procurador-Geral de Justiça.

Art. 19. O Promotor de Justiça Substituto, designado para substituir ou auxiliar o Promotor de Justiça, oficiará nos processos em curso na respectiva Vara e, nessa qualidade, fará jus aos vencimentos e vantagens atribuídos ao cargo de Promotor de Justiça.

Art. 20. O membro do Ministério Público somente poderá afastar-se do cargo para:

I — exercer cargo eletivo ou a ele concorrer;

II — exercer outro cargo, emprego ou função, de nível equivalente ou superior na administração direta ou indireta; e

III — frequentar cursos ou seminários de aperfeiçoamento e estudo, no País ou no exterior.

Parágrafo único. Não será permitido o afastamento durante o estágio probatório.

Art. 21. Além do vencimento e gratificações já assegurados na legislação vigente, farão jus os membros do Ministério Público às seguintes vantagens:

I — auxílio-moradia;

II — gratificação de magistério, por aula professada em curso oficial de preparação para a carreira ou escola oficial de aperfeiçoamento;

III — gratificação por participação em concurso; e

IV — auxílio-transporte.

§ 1º No caso de não utilização ou de falta de imóvel funcional, fará jus o titular ao auxílio-moradia, mensal, de 30% (trinta por cento) do respectivo vencimento.

§ 2º As gratificações de magistério e de participação em concurso serão fixadas nas mesmas bases previstas na legislação federal para a categoria de nível superior equivalente.

§ 3º As aulas dos cursos mantidos pelo Ministério Público não ultrapassarão, anualmente, 240 (duzentas e quarenta) horas.

§ 4º Os membros do Conselho Superior farão jus a uma gratificação pelo comparecimento às sessões ordinárias do Conselho, segundo o disposto na legislação vigente.

§ 5º As sessões extraordinárias do Conselho não serão remuneradas.

Art. 22. As vantagens transitórias previstas nos parágrafos do artigo anterior somente serão devidas pelo efetivo exercício das funções institucionais ou administrativas no Ministério Público.

Art. 23. Os serviços administrativos do Ministério Público serão organizados em quadro próprio.

Art. 24. Nos casos omissos desta lei, aplicam-se, supletivamente, as normas da Lei Complementar nº 35, de 14 de março de 1979, e, sucessivamente, as normas gerais referentes aos funcionários civis e da União.

Art. 25. Os membros do Conselho Superior permanecerão em exercício até a posse dos novos titulares e suplentes.

Parágrafo único. Na primeira composição do Conselho Superior, após a publicação desta lei, o mandato de metade dos respectivos membros menos votados será de 1 (um) ano.

Art. 26. Aplicam-se ao Ministério Público dos Territórios Federais, no que couber, as disposições desta lei.

Parágrafo único. O membro do Ministério Público dos Territórios Federais, enquanto em efetivo exercício em circunscrição judiciária do interior, fará jus a uma gratificação de 30% (trinta por cento) de seu vencimento; se a distância ultrapassar 200 (duzentos) quilômetros da respectiva capital, a gratificação será de 50% (cinquenta por cento).

Art. 27. Poderão inscrever-se no concurso de ingresso na carreira do Ministério Público bacharéis em Direito, que possuam bons antecedentes; comprovada idoneidade moral; prática forense de, no mínimo, 2 (dois) anos; e contem 45 (quarenta e cinco) anos de idade.

Parágrafo único. Independência do limite de idade para os fins deste artigo o ocupante de cargo público de provimento efetivo, ou de emprego na administração pública, nomeado ou admitido por concurso público.

Art. 28. A carreira do Ministério Público do Distrito Federal é integrada pela lotação numérica decorrente das disposições do Decreto-lei nº 2.267, de 13 de março de 1985.

Art. 29. Os mandatos de segurança contra ato emanado dos órgãos superiores da administração do Ministério Público serão processados e julgados pelo Tribunal de Justiça do Distrito Federal.

Art. 30. O membro do Ministério Público, licenciado para tratamento da própria saúde, não perderá sua posição na lista de antiguidade.

Art. 31. Ao membro do Ministério Público assegurar-se-á, de acordo com sua antiguidade, a escolha da Promotoria de Justiça, junto às circunscrições judiciárias.

Art. 32. Os membros do Ministério Público dos Territórios Federais poderão requerer remoção para o Distrito Federal após 4 (quatro) anos de efetivo exercício na proporção de 1/5 (um quinto) das vagas existentes, observados os critérios de antiguidade e merecimento, ressalvada a posição de antiguidade, na Classe, dos atuais Promotores de Justiça do Distrito Federal.

Parágrafo único. A remoção referida neste artigo somente ocorrerá após a promoção do último ocupante da atual Classe de Promotor Substituto.

Art. 33. As despesas com a execução desta lei correrão à conta das dotações próprias, consignadas no orçamento do Ministério Público do Distrito Federal.

Art. 34. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se as disposições em contrário.

* Em destaque as partes vetadas

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— Designo relator da mensagem lida o nobre Senador Nabor Júnior.

O Sr. Primeiro-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 195, de 1987 — CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM Nº 195, de 1987-CN (Nº 807/86, na origem)

Exm^{as} Srs. Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a V. Ex^a que, nos termos dos arts. 59, § 1º, e 81, item IV, da Constituição Federal, resolvi vetar, parcialmente, o Projeto de Lei da Câmara nº 116/85 (nº 2.246/83, na Casa de origem), que "institui o Pró-Fruti — Programa Nacional de Arborização Urbana com Árvores Frutíferas, e determina outras providências".

Incide o veto sobre os arts. 3º e 7º, que considero inconstitucional, pela análise efetuada.

A inconstitucionalidade está fundada no fato de que a proposição interfere no peculiar interesse do Município que é o problema de urbanização, ocorrendo interferência da União, em assunto municipal.

Por outro lado, a implantação de programa de vulto, como o pretendido, implica despesa a cobrir, e o Município, para arcar com tais despesas, teria que buscar cobertura orçamentária, através da criação de encargos para o contribuinte.

E a criação de tais encargos é da única e exclusiva competência do Município, conforme estabelece a letra a, do inciso II, do art. 15, da Constituição Federal.

Assim, criando o projeto obrigações para os Estados e Municípios, estaria quebrando a autonomia administrativa dessas Unidades da Federação, confrontando, portanto, com o que dispõe o art. 3º da Constituição.

São estas as razões que me levaram a vetar, parcialmente, o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Srs. Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 22 de dezembro de 1986. — **José Sarney**.

* PROJETO A QUE SE
REFERE O VETO

PL nº 2.246, de 1983, na
Câmara dos Deputados
PLC nº 116, de 1985, no
Senado Federal

Institui o Pró-Fruti — Programa Nacional de Arborização Urbana com Árvores Frutíferas, e determina outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído, nos termos desta lei, o Pró-Fruti — Programa Nacional de Arborização Urbana com Árvores Frutíferas, a ser desenvolvido, em caráter permanente, mediante iniciativa e colaboração da população e entidades privadas com o poder público.

Art. 2º O objetivo do Pró-Fruti é implantar a arborização urbana por espécies de árvores e arbustos que, além de sua função ecológica, ornamental e de purificação do ar, sirva de alimento à população.

Art. 3º As Prefeituras Municipais, com a colaboração das Secretarias de Agricultura dos Estados, coordenarão os trabalhos em cada município, solicitando auxílio às escolas de agronomia, casas de agricultura e outros órgãos ou entidades agrícolas da região, para a seleção das espécies frutíferas mais adequadas, de preferência nativas, em função, primordialmente, do clima, solo, altitude e época de plantio.

Parágrafo único. As entidades mencionadas neste artigo deverão ser solicitadas a colaborar com assistência técnica, doação de material básico e implantação de viveiros de mudas.

Art. 4º A população deverá ser convidada para participar de todas as fases de implantação do Pró-Fruti, e cada família instada a plantar e cuidar das árvores localizadas em frente a sua casa, sendo-lhe deferida a opção dentre as espécies disponíveis.

Parágrafo único. O trato das árvores, a colheita e a distribuição dos frutos ficarão a cargo da comunidade, que se autogestionará nesses trabalhos, nas respectivas ruas, praças ou em outros locais públicos, estimulando-se e treinando-se a participação coletiva.

Art. 5º As escolas das redes pública e privada, de qualquer nível de ensino, deverão realizar atividades integradas na orientação dos alunos, relativamente ao Pró-Fruti, quando possível em suas próprias instalações, estimulando a produção de mudas e orientando os alunos quanto às espécies de árvores a serem plantadas e aos cuidados necessários ao desenvolvimento e à conservação das mesmas.

Parágrafo único. Somente terão direito a usufruir de recursos provenientes do salário-educação os estabelecimentos de ensino que, comprovadamente, estiverem incorporados ao Pró-Fruti.

Art. 6º As sociedades de bairro, clubes, de serviço, associações de classe, entidades religiosas, associações comunitárias em geral, devem ser convidadas para participar da campanha de

divulgação do Pró-Fruti e de motivação para o seu incremento.

Art. 7º As Prefeituras Municipais somente poderão obter auxílio ou empréstimo financeiro de origem federal se, mediante legislação própria, estabelecerem a obrigatoriedade de inclusão, nos projetos de construção civil ou de urbanização, de plantio de árvores frutíferas.

Art. 8º Aplica-se a penalidade disposta na alínea n do art. 26 da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965, a quem, por qualquer modo ou meio, depredar, maltratar, lesar, arrancar, ou malar árvores ou arbustos plantados em logradouros públicos ou em propriedades alheias.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10. Revogam-se as disposições em contrário.

* Em destaque as partes vetadas

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rellemborg)
— Designo relator da mensagem lida o nobre Deputado Jorge Arbage.

O Sr. Primeiro-Secretário irá proceder à leitura da Mensagem Presidencial nº 196, 1987—CN.

É lida a seguinte

MENSAGEM

Nº 196, de 1987—CN
(Nº 809/86, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos artigos 59, § 1º, e 81, inciso IV, da Constituição Federal, resolvi vetar totalmente, por considerar contrário ao interesse público, o Projeto de Lei da Câmara nº 88, de 1986 (nº 6.101, de 1985, na Casa de origem), que "acrescenta parágrafo único ao art. 18 da lei que regula a ação popular".

Assim se manifestou o Ministério da Justiça a respeito da matéria:

"Referido diploma legal trata de ação popular e do respectivo processo. O acréscimo pretendido tem a seguinte redação:

"Art. 18.

Parágrafo único. A sentença que declarar a nulidade ou a anulação do ato reporá a coisa em seu estado anterior."

A proposição reflete justa preocupação com o retorno ao estado anterior do patrimônio público lesado após a prolação da sentença anulatória do ato impugnado.

A matéria é da competência legislativa da União, de livre disposição do Congresso Nacional, não havendo reserva de iniciativa para qualquer dos Poderes.

Primeiramente, observa-se que a redação dada à proposta não parece alcançar os fins a que se destina. A menção à reposição da coisa em seu estado anterior pode facilmente ensejar sérias dúvidas ao interpretar quanto à aplicabilidade do dispositivo aos atos puramente negociais ou aos administrativos típicos, como nas hipóteses do pagamento indevido ou da nomeação de funcio-

nários em desacordo com as normas devidas, já que a expressão importa tecnicamente conceito específico de uma parcela da realidade.

No mérito, o projeto não convence quanto à relevância de sua proposição.

Pois, via regra, o retorno ao estado anterior já decorre, direla e imediatamente, da anulação do ato.

Assim prevê o art. 158 do Código Civil, de induzida aplicação à espécie:

"Anulado o ato, restituir-se-ão as partes ao estado em que antes dele se achavam e, em não sendo possível restituí-las, serão indenizadas com o equivalente"

No caso da ação popular, diversas hipóteses poderão se concretizar com a decretação da invalidade do ato (art. 11).

A primeira delas é que a simples decretação desta invalidade já represente, por si só, a restituição ao estado anterior, o que se daria, por exemplo, com a anulação de determinada nomeação de funcionário feita em desconformidade com as prescrições legais.

Outra é que o retorno à situação anterior compreende a restituição de dinheiro aos cofres públicos, por ter o ato anulado consistido em gastos exorbitantes e desnecessários. Neste caso, a questão tem desfecho apenas com a devolução do Tesouro da quantia gasta indevidamente.

Poderá ainda ocorrer que a volta ao estado pré-existente ao ato lesivo demande o fazimento ou o desfazimento de alguma coisa pelo poder público. Nesta hipótese a sentença anulatória será título executivo de obrigação de fazer e à sua realização será compelida a parte vencida.

Por derradeiro, é possível dar-se que, por impossível a restituição das coisas à situação anterior, que através do fazimento ou do desfazimento, ou ainda pela devolução de tais ou quais bens ao patrimônio público, a questão se resolva, nos termos do disposto no mencionado artigo 158 da lei civil, na indenização das perdas e danos.

Para todas as hipóteses, entretanto, existe o princípio básico, estampado no Código Civil, mas aplicável analogamente aos casos em exame, de que a nulidade do ato importa retorno ao estado anterior. Sem o que, aliás, seria inócua a própria anulação.

Diante disso, não se afigura necessária a introdução do dispositivo contido no projeto à lei que regula a ação popular.

Muito menos com o argumento de que é preciso barrar a possibilidade de repetição do ato já uma vez anulado, pois a proposição não tem este condão. Da mesma forma como seria inócua dispositivo que, por exemplo, proibisse o cometimento de crimes.

A conduta encontra sanção civil estipulada pelo art. 11 da Lei nº 4.717, de 1965, bastante, senão para impedir, para inibir a ação eventualmente lesiva ao patrimônio público.

Assim, não vislumbrando justificativa para que prospere a intenção do nobre autor, opino pelo veto do projeto."

Estas as razões pelas quais resolvi vetar o referido projeto de lei, ora submetido à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 22 de dezembro de 1986. — **José Sarney**.

PROJETO A QUE SE
REFERE O VETO

**PL nº 6.101, de 1985,
na Câmara dos Deputados
PLC nº 88, de 1986,
no Senado Federal**

**Acrescenta parágrafo único ao art. 18
da lei que regula a ação popular.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 18 da Lei nº 4.717, de 29 de junho de 1985, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 18.
Parágrafo único. A sentença que declarar

a nulidade ou a anulação do ato repará a coisa em seu estado anterior."

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— Designo relator da mensagem lide o nobre Senador João Lobo.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— Os relatores, ora designados, deverão apresentar os respectivos relatórios na Sessão Conjunta do Congresso Nacional a ser convocada para a discussão das matérias.

O prazo de tramitação se encerrará em 26 de outubro próximo.

O SR. ADYLSON MOTTA — Sr. Presidente, peço a palavra, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— Concedo a palavra ao nobre Deputado Adylson Motta, pela ordem.

O SR. ADYLSON MOTTA — Sr. Presidente, com base no § 2º do Regimento Comum, solicito a V. Exª, dada a evidente falta de **quorum**, o encerramento da presente sessão.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— É regimental o requerimento de V. Exª. Efetivamente, não existe 1/6 de Srs. Senadores e Deputados em plenário; nestas condições, declaro encerrada a presente sessão.

(Levanta-se a sessão às 19 horas e 9 minutos)

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

PREÇO DE ASSINATURA

(Inclusa as despesas de correio)

SEÇÃO I (Câmara dos Deputados)

Semestral	Cz\$ 264,00
Despesa c/ postagem	Cz\$ 66,00
(Via Terrestre)	
TOTAL	330,00
Exemplar Avulso	2,00

SEÇÃO II (Senado Federal)

Semestral	Cz\$ 264,00
Despesa c/ postagem	Cz\$ 66,00
(Via Terrestre)	
TOTAL	330,00
Exemplar Avulso	2,00

Os pedidos devem ser acompanhados de Cheque pagável em Brasília ou Ordem de Pagamento pela Caixa Econômica Federal - Agência - PS - CEGRAF, conta corrente nº 920001-2, a favor do:

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

Praça dos Três Poderes — Caixa Postal 1.203 — Brasília — DF.
CEP: 70.160

REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA Nº 94

Está circulando o nº 94 (abril/junho de 1987) da Revista de Informação Legislativa, periódico trimestral de pesquisa jurídica, editado pela Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal.

Este número, com 368 páginas, contém as seguintes matérias:

A Constituição do Império — Paulo Bonavides
A Constituição de 1934 — Josaphat Marinho
A transição constitucional brasileira e o Anteprojeto da Comissão Afonso Arinos — Jorge Miranda
Mudança social e mudança legal: os limites do Congresso Constituinte de 87 — José Reinaldo de Lima Lopes
A Constituição em questão — Eduardo Silva Costa
O bicentenário da Constituição americana — Ricardo Arnaldo Malheiros Fiuza
Constituinte e a segurança pública — José Alfredo de Oliveira Baracho
Relações exteriores e Constituição — Paulo Roberto de Almeida
Os novos Estados como novos atores nas relações internacionais — Sérgio França Danese
O Ministério Público Federal e a representação judicial da União Federal — Edylcéa Tavares Nogueira de Paula
Constituinte e meio ambiente — Paulo Affonso Leme Machado

Interesses difusos: a ação civil pública e a Constituição — Alvaro Luiz Valery Mirra
Suspensão da executividade das leis — Carlos Roberto Pellegrino
Natureza das decisões do Tribunal de Contas — J. Cretella Júnior
Apontamentos sobre imunidades tributárias à luz da jurisprudência do STF — Parte 2: A imunidade tributária dos partidos políticos e das instituições de educação — Ruy Carlos de Barros Monteiro
Dias feriados — Sebastião Baptista Affonso
Do voto distrital — Paulo Gadelha
A liberdade de culto no pleito de 15-11-86 — Jessé Torres Pereira Júnior
Derecho penal y derecho sancionador en el ordenamiento jurídico español — Miguel Polaino Navarrete
Asistencia religiosa. Derechos religiosos de sancionados a penas privativas de libertad — Antonio Beristain
Integração do preso (condenado) no convívio social — o modelo da APAC de São José dos Campos — Armida Bergamini Miotto

A venda na Subsecretaria
de Edições Técnicas
(Telefone: 211-3578)
Senado Federal, anexo I
— 22º andar
Praça dos Três Poderes
70160 - Brasília - DF

**PREÇO DO
EXEMPLAR:
Cz\$ 40,00**

Assinatura
para 1987:
Cz\$ 160,00
(números 93 a 96)

Os pedidos deverão ser acompanhados de cheque nominal à Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal ou de vale postal remetido à Agência da ECT Senado Federal — OGA 470775.

Atende-se, também, pelo sistema de reembolso postal.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Quadro Comparativo

(5ª edição — 1986)

— Comparação de cada dispositivo do texto constitucional vigente consolidado ao texto originário da Constituição de 1967 e à Constituição de 1946.

— Notas explicativas das alterações.

— Índice temático da Constituição vigente.

Preço: Cz\$ 80,00

À venda na Subsecretaria de Edições Técnicas.— Senado Federal (Anexo I, 22º andar, fone: 211-3578)

Encomendas mediante vale postal ou cheque visado pagável em Brasília, a favor da Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal. (Brasília, DF — CEP: 70160)

Atende-se também pelo reembolso postal.

Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal 07/1203
Brasília — DF

EDIÇÃO DE HOJE: 48 PÁGINAS

PREÇO DESTA EXEMPLAR: Cz\$ 2,00