



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

ANO LXXIII SUP. B AO Nº 147, TERÇA-FEIRA, 4 DE DEZEMBRO DE 2018

ATAS DE COMISSÃO TEMPORÁRIA DO SENADO FEDERAL

BRASÍLIA - DF



COMPOSIÇÃO DA MESA DO SENADO FEDERAL

Senador Eunício Oliveira (MDB-CE)

Presidente

Senador Cássio Cunha Lima (PSDB-PB)

1º Vice-Presidente

Senador João Alberto Souza (MDB - MA)

2º Vice-Presidente

Senador José Pimentel (PT-CE)

1º Secretário

Senador Gladson Cameli (PP-AC)

2º Secretário

Senador Antonio Carlos Valadares (PSB-SE)

3º Secretário

Senador Zeze Perrella (MDB-MG)

4º Secretário

SUPLENTES DE SECRETÁRIO

1º - Senador Eduardo Amorim (PSDB-SE)

2º - Senador Sérgio Petecão (PSD-AC)

3º - Senador Davi Alcolumbre (DEM-AP)

4º - Senador Cidinho Santos (PR-MT)



Publicado sob a responsabilidade da Presidência do Senado Federal (Art. 48, RISF)

Luiz Fernando Bandeira de Mello Filho

Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal

Ilana Trombka

Diretora-Geral do Senado Federal

Roberta Lys de Moura Rochael

Diretora da Secretaria de Atas e Diários

Quésia de Farias Cunha

Diretora da Secretaria de Registro e Redação Parlamentar

Patrícia Gomes de Carvalho Carneiro

Coordenadora de Elaboração de Diários

Alessandro Pereira de Albuquerque

Diretor da Secretaria de Tecnologia da Informação - Prodases

Deraldo Ruas Guimarães

Coordenador de Registros e Textos Legislativos de Plenários



ELABORADO PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA DO SENADO FEDERAL
SECRETARIA DE ATAS E DIÁRIOS

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 – ATAS DE COMISSÃO TEMPORÁRIA DO SENADO FEDERAL

1.1 – COMISSÃO DE ESPECIALISTAS DE REFORMA DO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

Ata da 9 ^a Reunião, realizada em 12 e 13 de setembro de 2017.	4
Ata da 10 ^a Reunião, realizada em 6 de dezembro de 2017.	39
Ata da 11 ^a Reunião, realizada em 7 de novembro de 2018.	41





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

ATA DA 9ª REUNIÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA, REALIZADA NOS DIAS 12 E 13 DE SETEMBRO DE 2017, NO SENADO FEDERAL, ANEXO II, ALA SENADOR NILO COELHO, PLENÁRIO Nº 2 E ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 19.

Às dez horas e quarenta e oito minutos do dia doze de setembro de dois mil e dezessete, no Anexo II, Ala Senador Nilo Coelho, Plenário nº 2, sob a Presidência do Senador Pedro Chaves, reúne-se a COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 com a presença dos Senadores Wilder Morais, Ana Amélia e José Medeiros. Deixam de comparecer os Senadores Vicentinho Alves, José Maranhão, Flexa Ribeiro, Paulo Rocha, Lasier Martins, Randolph Rodrigues, Jorge Viana, Hélio José, Acir Gurgacz e Roberto Rocha. Havendo número regimental, a reunião é aberta. O Senador José Maranhão inicia a leitura do Relatório sobre o PLS nº 258, de 2016. Às doze horas e quarenta e nove minutos, a reunião é suspensa e a reabertura é agendada para o dia treze de setembro de dois mil e dezessete. Às onze horas e cinquenta e nove minutos do dia treze de setembro de dois mil e dezessete, no Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 19, sob a Presidência do Senador Pedro Chaves, a reunião é reaberta. Passa-se à apreciação da pauta: **Deliberativa. ITEM 1 - PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016 - Não Terminativo** - que: "Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica." **Autoria:** Comissão Diretora (CDIR). **Relatoria:** Sen. José Maranhão. **Relatório:** Pela aprovação nos termos do substitutivo. **Resultado:** Lido o relatório e concedida vista coletiva. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e quarenta e três minutos. Após aprovação, a presente Ata será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador Pedro Chaves

Vice-Presidente da COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016

Esta reunião está disponível em áudio e vídeo no link abaixo:

<http://www12.senado.leg.br/multimidia/eventos/2017/09/13>





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Senhores e senhoras, o nosso bom-dia. Srªs Senadoras, Srs. Senadores, meu caro Relator José Maranhão, é um prazer. Vamos dar início à nossa reunião.

Havendo número regimental, eu declaro aberta a 9ª Reunião da Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à apresentação do relatório sobre o PLS nº 258, de 2016, cujo Relator na Comissão é o Senador José Maranhão.

Aprovação da ata.

Nos termos do art. 111 do Regimento Interno, coloco em votação as Atas da 7ª e 8ª Reuniões, solicitando a dispensa de sua leitura.

Os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se encontram. (Pausa.)

As atas estão aprovadas.

Antes de passar a palavra para o Relator para apresentar o seu relatório, lembro a todos que o texto inicial desse projeto de lei foi elaborado por uma comissão do Senado, composta por 25 especialistas no tema, que trabalhou por dez meses, realizando 18 reuniões para produzir o texto.

Esta Comissão, por sua vez, trabalhou a partir desse projeto de lei, buscando aperfeiçoá-lo. Para instrução desse importante projeto de lei, esta Comissão realizou nada menos do que sete audiências públicas no Senado, com a presença de 47 convidados, que representaram diversas entidades relacionadas ao assunto e trouxeram as suas contribuições para a melhoria do novo Código de Aeronáutica.

É com muito prazer que eu concedo a palavra ao Relator, Senador José Maranhão.

Obrigado.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB. Como Relator.) – Sr. Presidente, senhoras e senhores aeronautas aqui presentes, técnicos, cientistas da aviação, comandantes de aviação, nós vamos passar a fazer a leitura do relatório, que não parece ser muito pequeno, porque realmente o assunto, como todos sabem, é complexo e de fundamental importância para o desenvolvimento da aviação nacional.

Relatório.

Proposições Analisadas.

Esta Comissão tem a atribuição específica de analisar, nos termos do art. 374 do Regimento Interno do Senado Federal, o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

de Aeronáutica, de autoria da Comissão Diretora do Senado Federal, fruto da Comissão de Especialistas criada pelo Ato do Presidente de Senado Federal nº 11, de 2015, bem como outras vinte e quatro proposições legislativas, em tramitação nesta Casa, que envolvem matérias relacionadas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, a seguir listadas, e que foram anexadas ao projeto principal, por força do disposto no art. 374, inciso II, do Regimento Interno.

São as seguintes as proposições analisadas.

Projeto de Lei do Senado nº 537, de 2009, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre o embarque e o desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, de autoria do Senador Eduardo Azeredo.

Projeto de Lei do Senado nº 135, de 2011, que altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, para estimular a utilização de combustíveis de origem vegetal na aviação brasileira, de autoria do Senador Pedro Taques.

Projeto de Lei do Senado nº 278, de 2011, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), e dá outras providências, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo, de autoria da Senadora Ângela Portela.

Projeto de Lei do Senado nº 360, de 2011, que dispõe sobre a concessão e exploração de infraestrutura aeroportuária, de autoria do Senador Vital do Rêgo.

Projeto de Lei do Senado nº 499, de 2011, que altera a Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin.

Projeto de Lei do Senado nº 22, de 2013, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Proteção e Defesa do Consumidor), e a Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência e dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica, para proteger direitos dos usuários do transporte aéreo e dispor sobre infrações econômicas na exploração de linhas aéreas, de autoria da Senadora Ângela Portela.

Projeto de Lei do Senado nº 46, de 2013, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar a instalação, nos aeroportos públicos, de sistema de vídeo destinado ao monitoramento da colocação das bagagens dos passageiros nas esteiras de restituição, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin.

Projeto de Lei do Senado nº 381, de 2013, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre o atendimento do passageiro com necessidade de assistência especial, de autoria do Senador Humberto Costa.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Projeto de Lei do Senado nº 61, de 2014, que acrescenta parágrafo ao art. 26 da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e dá outras providências, para vedar a adoção de medidas de suspensão ou cancelamento de certificados sem os padrões estabelecidos no inciso XXX, do art. 8º, de autoria do Senador Vicentinho Alves.

Projeto de Lei do Senado nº 62, de 2014, que altera o Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de balões, de autoria do Senador Vicentinho Alves.

Projeto de Lei do Senado nº 173, de 2014, que altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, que institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC); altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a legislação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); cria a Secretaria de Aviação Civil, cargos de Ministro de Estado, cargos em comissão e cargos de Controlador de Tráfego Aéreo; autoriza a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários; altera as Leis nºs 11.182, de 27 de setembro de 2005, 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 11.526, de 4 de outubro de 2007, 11.458, de 19 de março de 2007, 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e a Medida Provisória nº 2.185-35, de 24 de agosto de 2001; e revoga dispositivos da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998, para disciplinar a aplicação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil no fomento à aviação regional, de autoria do Senador Eduardo Braga.

Projeto de Lei do Senado nº 357, de 2014, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para incluir definições de veículos aéreos não tripulados e proibir a sua operação de forma autônoma ou para o transporte de pessoas, animais ou artigos perigosos, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin.

Projeto de Lei do Senado nº 399, de 2014, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para expandir a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo, de autoria da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Projeto de Lei do Senado nº 2, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo, de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

Projeto de Lei do Senado nº 101, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre obrigações das empresas aéreas em indenizar os valores pagos aos passageiros/consumidores, nos casos de atraso e cancelamento de voo, sem o



**SENADO FEDERAL**

Secretaria-Geral da Mesa

prejuízo das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos, de autoria do Senador Reguffe.

Projeto de Lei do Senado nº 289, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para tornar obrigatório que empresas estrangeiras que operem transporte internacional de passageiros no País tenham, pelo menos, um comissário de bordo que fale a língua portuguesa em cada aeronave, de autoria do Senador Gladson Cameli.

Projeto de Lei do Senado nº 306, de 2015, que estabelece diretrizes para o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANTs), suas subcategorias, os especiais ou experimentais, bem como de aeromodelos no espaço aéreo brasileiro, de autoria do Senador Davi Alcolumbre.

Projeto de Lei do Senado nº 330, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir o investimento estrangeiro na aviação civil, de autoria do Senador Raimundo Lira.

Projeto de Lei do Senado nº 516, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir que empresas de transporte aéreo regular de países do Mercado Comum do Sul (Mercosul) operem no País, de autoria do Senador Walter Pinheiro.

Projeto de Lei do Senado nº 551, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para limitar o acréscimo de preço, na mesma faixa tarifária, em caso de remarcação de bilhete de passagem aérea pelo passageiro, de autoria do Senador Raimundo Lira.

Projeto de Lei do Senado nº 638, de 2015, que altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e dá outras providências para incluir previsão de exercício de competências relativas a aeródromos através de convênios com órgãos estaduais, de autoria do Senador Otto Alencar.

Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 660, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar que, no mercado interno de aviação, somente poderão ser usadas aeronaves com até 15 (quinze) anos de operação e para proibir a importação de aeronaves com mais de três anos de operação, de autoria do Senador Raimundo Lira.

Projeto de Lei do Senado nº 132, de 2016, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para incluir nos contratos de transporte aéreo o direito de despachar bagagens sem ônus, no limite que especifica, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Projeto de Lei do Senado nº 382, de 2016, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para remover as limitações à origem do investimento na aviação civil, de autoria do Senador Gladson Cameli.

O PLS nº 258, de 2016, recebeu 350 emendas no prazo regimental.

1.2 PLS nº 258, de 2016.

Composto de 374 artigos, o PLS nº 258 de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, é dividido em 12 Títulos: Título I – Introdução; Título II – Do Espaço Aéreo e seu uso para Fins Aeronáuticos; Título III – Da Regulação de Infraestrutura Aeronáutica e dos Serviços Aéreos; Título IV – Da Infraestrutura de Aviação Civil; Título V – Das Aeronaves; Título VI – Da Tripulação; Título VII – Dos Serviços Aéreos; Título VIII – Do Contrato de Transporte Aéreo; Título IX – Da Responsabilidade Civil; Título X – Das Sanções; Título XI – Dos Prazos Extintivos; Título XII – Disposições Finais e Transitórias.

Neste documento, para simplificação, sempre que nos referirmos a PLS ou projeto, estaremos nos referindo ao PLS nº 258, de 2016. A referência ao CBA, ou ao CBA vigente, diz respeito ao Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Observa-se que o PLS possui uma extensão maior em número de dispositivos que o CBA vigente hoje com apenas 324 artigos. Quanto à divisão em títulos, divide-se a Lei nº 7.565, de 1986, em somente 11 títulos. Não obstante a semelhança na maioria dos temas escolhidos para os títulos, o PLS inovou ao trazer um título específico para a Regulação, que é o Título III.

É importante situar que o Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, é anterior à promulgação da Constituição Federal de 1988, do Código de Defesa do Consumidor, da Lei de Licitações, da lei de criação da Agência Nacional de Aviação Civil, bem como de diversas reformas que afetaram o marco regulatório da prestação de serviços públicos ou privados.

1.2.1 Título I

No Título 1 do PLS, com 11 artigos (no CBA, são 10 artigos), manteve-se a divisão em dois capítulos: um para Disposições Gerais e outro para Disposições de Direito Internacional Privado. O PLS inicialmente apresenta os princípios gerais de aplicação do Direito Aeronáutico. Enquanto o CBA, de 1986, considerava autoridades aeronáuticas competentes os órgãos do Ministério da Aeronáutica definidos em seus regulamentos, o PLS atualiza as atribuições relacionando quatro autoridades: autoridade de aviação civil, autoridade aeronáutica, autoridade de investigação Sipaer e a autoridade aeroportuária. A preocupação em atualizar as atribuições das diferentes autoridades ocorre em todos os demais títulos do PLS.

1.2.2 Título II





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O Título II do PLS trata do espaço aéreo brasileiro. Compreende 16 artigos (art. 12 ao art. 27), enquanto o CBA possui título com tema sobre o assunto em 14 artigos. Trata-se neste título das questões relativas à soberania do Espaço Aéreo, do controle de tráfego e regras de entrada e saída do espaço aéreo brasileiro. Mantiveram, em regra geral, as normas e diretrizes adotadas no CBA e que estão hoje vigentes.

A prática de balonismo com a utilização de balões sem dirigibilidade ou controle de azimute ou de altitude fica vedada como regra geral estabelecida no art. 16 do PLS, com as exceções apresentadas no §2º para as práticas destinadas à pesquisa científica, previsão meteorológica, proteção do meio ambiente ou outras finalidades de interesse público.

O art. 26 trata das tarifas decorrentes da utilização do espaço aéreo. Não há no CBA artigo equivalente. O PLS incorpora a matéria que atualmente é tratada na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. Como novidade, o PLS deixa de prever a isenção de tarifas de navegação para as aeronaves em voo de experiência ou instrução.

1.2.3 Título III

O Título III, que trata da regulação da infraestrutura aeronáutica e dos serviços aéreos, compreende apenas quatro artigos (art. 28 ao art. 31), enquanto no CBA a matéria não é tratada. São definidos os princípios que devem orientar a atuação da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.

O art. 31 trata da obrigação de realização de audiências públicas previamente à iniciativa ou alteração de atos normativos que impliquem em afetação de direitos, interesses ou obrigações de agentes econômicos, trabalhadores do setor ou usuários da infraestrutura aeronáutica ou de serviços aéreos. O procedimento da consulta pública é detalhado nos aspectos de publicidade das informações, direito de participação e manifestação dos interessados na audiência. Estabelece obrigações mais claras no processo de decisão da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica, que deverão apresentar exposição de motivos que fundamentem as respostas às contribuições. Inova o PLS ainda ao tornar privativa do órgão máximo da estrutura do agente regulador a expedição de ato normativo, sendo vedada a delegação de competência.

1.2.4 Título IV

O Título IV – Da Infraestrutura da Aviação Civil – é o mais extenso do PLS, com 114 artigos (do art. 32 ao art. 145), divididos em 10 capítulos, enquanto o CBA trata do tema em título com 81 artigos. Houve, naturalmente um acréscimo.

É criada uma nova categorização dos regimes de exploração dos aeródromos civis. Fica definida a categoria de aeródromo civil de uso particular que não admite exploração comercial. A exploração





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

de aeródromos civis passa a ser de duas formas: em regime público – pela União ou mediante concessão – ou em regime privado, quando construído, administrado e explorado em regime privado pelo seu proprietário, mediante autorização vinculada.

O projeto propõe a alteração da figura da autoridade aeroportuária – hoje definida por decreto do Poder Executivo e integrada por representantes de diversos órgãos e entidades – que passa a ser atribuída somente à administração do aeródromo.

O projeto propõe a criação de um Conselho de Administração Aeroportuária em cada aeródromo civil explorado em regime público. O funcionamento, atribuições e composição serão regulamentados em ato do Poder Executivo, garantindo-se a representação às autoridades que atuam no aeroporto, às empresas de transporte aéreo público, domésticas e internacionais, às empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo, à aviação geral e às empresas com estabelecimentos comerciais no aeroporto.

O PLS apresenta nova subseção sobre Regime Tarifário, na seção que trata de aeródromos civis explorados em regime público. Assim como hoje estabelecido pela Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos e serviços do aeródromo estará sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada. Os preços podem ser tarifas aeroportuárias ou preços específicos. Relacionam-se nos arts. 57 a 59 a especificação das tarifas e as isenções aplicáveis a elas.

No art. 95, que é parte do capítulo sobre o Sistema de Segurança de Voo, cria-se a vedação em regra geral à fabricação ou montagem de aeronaves experimentais: em série, com finalidade econômica; ou de construção amadora. As exceções e limites a essa regra serão definidas pela autoridade de aviação civil.

O capítulo sobre o Sistema de Registro de Aviação Civil Brasileiro (RAB) traz procedimentos atualizados, sendo uma das razões que justificam ter-se renomeado o sistema que o CBA denominava Registro Aeronáutico Brasileiro, mantida a sigla RAB.

O PLS passa a tratar de aeronaves não tripuladas, sendo previsto o registro simplificado para aquelas de peso até 150 kg.

1.2.5 Título V

O Título V – Das Aeronaves – consiste de 68 artigos (art. 146 ao art. 214), enquanto o CBA tratava do tema em título composto de 50 artigos.

Uma das inovações apresentadas é a previsão de certificado de aeronavegabilidade especial para: aeronave experimental; aeronave com características especiais, destinada à missão de segurança





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

pública, de defesa civil ou de fiscalização; e aeronave que deve ter sua utilização limitada, por razões técnicas ou operacionais, nos termos das normas aplicáveis.

O PLS insere no capítulo sobre contrato de aeronaves uma seção tratando do intercâmbio aeronaves ou de motores destinados a aeronaves, para regulamentar no âmbito do novo Código Brasileiro de Aeronáutica essa importante modalidade de contrato.

Os arts. 200 a 206 detalham o procedimento para execução da alienação fiduciária em garantia de bens móveis em geral, assim como os respectivos mecanismos de execução da garantia, que hoje se encontra detalhadamente regulada no Decreto-Lei nº 911, de 1º de outubro de 1969. Esse diploma legal vem sendo aplicado ao longo dos anos e atualmente há sólida jurisprudência acerca da execução de referida garantia em juízo, o que confere maior segurança jurídica ao credor e ao devedor quando o negócio é entabulado.

Por esse motivo foi feita opção de incorporar os comandos ao PLS.

Os demais capítulos e seções neste título, não obstante os detalhamentos e atualizações terminológicas, guardam similaridade com o que está disposto no CBA vigente.

1.2.6 Título VI

O Título VI – Da Tripulação – compreende 23 artigos (art. 215 ao art. 228), enquanto o CBA trata do tema em 15 artigos.

O PLS deixa de trazer o comando expresso no CBA vigente que a função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é reservada a brasileiros natos e naturalizados. Entretanto, não há comando abolindo a reserva de mercado de trabalho para brasileiros. Entenderam os autores do projeto que o assunto poderia ser tratado em lei específica sobre o exercício da profissão de aeronauta. Dessa forma, ainda que sancionado o novo CBA que o PLS propõe, continuaria a viger a reserva de mercado garantida pela Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984 (Lei do Aeronauta).

Inova o PLS ao estabelecer no art. 223 que o comandante da aeronave poderá tomar quaisquer medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados, inclusive desembarcar qualquer pessoa ou restringir a liberdade de qualquer pessoa, inclusive mediante imobilização, até o próximo pouso da aeronave, desde que as atitudes estejam comprometendo a boa ordem, a disciplina ou colocando em risco os demais passageiros, os tripulantes ou a segurança da aeronave. O parágrafo único desse artigo enumera 18 condutas que podem pôr em risco a segurança do voo.

1.2.7 Título VII





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O Título VII – Dos Serviços Aéreos – compreende 33 artigos (art. 229 ao art. 261), enquanto o CBA apresenta o tema em 48 artigos.

O projeto estabelece que o transporte aéreo público, regular ou não regular, será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão. O CBA vigente estabelece que 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.

Importante inovação do PLS é o art. 239, que estabelece que a autorização para prestação de transporte aéreo público será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

Deixa de existir qualquer restrição ao capital estrangeiro, ao contrário do que define o CBA de que o capital estrangeiro somente poderá deter participação inferior a 20% nas empresas prestadoras de serviço aéreos públicos.

1.2.8 Título VIII

O Título VIII abrange 25 artigos (art. 262 ao art. 287), enquanto o CBA trata do tema em 24 artigos.

O Título VIII versa sobre o contrato de transporte aéreo. Depreende-se do art. 262 que o objeto desse contrato é o transporte de pessoas ou coisas, mediante pagamento, por meio de aeronave. O transporte aéreo nacional, entendido como tal as situações em que o ponto de partida e destino se encontram no Território nacional, sem qualquer ponto intermediário no exterior, será regido pelo Código ora proposto. Já o transporte aéreo internacional será regido pelos acordos e tratados internacionais celebrados pelo Brasil, estabelecendo a incidência apenas supletiva do proposto Código.

As regras gerais do contrato de transporte aéreo estão previstas no Capítulo I (arts. 262 a 268) do referido Título VII. O Código proposto estabelece patamares mínimos de responsabilidade para o transportador, que poderá, nos termos do contrato, aumentar os níveis de responsabilidade ou mesmo excluir seus limites. É proposto que o bilhete de passagem pode ser emitido de forma eletrônica, bem como o transportador pode contratar outro transportador para executar o serviço de transporte.

O Capítulo II (arts. 269 a 283) do Título VII trata do transporte de pessoas e das respectivas bagagens. Mencionamos as seguintes regras propostas:

- as informações do contrato – inclusive preço, condições para cancelamento, alteração e reembolso – devem ser informadas previamente;





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

• as tarifas de embarque e de conexão devem ser apresentadas de forma destacada na passagem, de modo que seja possível verificar qual o preço do contrato de transporte aéreo e qual os preços das mencionadas tarifas;

• na ausência de menção do prazo de validade do bilhete de passagem, há presunção absoluta de que o bilhete é válido por um ano;

• o transportador poderá estabelecer a antecedência mínima a que deve o passageiro comparecer ao embarque, que prevalecerá sobre o ato da autoridade da aviação civil;

• será considerada novação a hipótese em que o passageiro foi reacomodado em outro voo dentro do período de quatro horas do horário marcado, isento de qualquer sanção administrativa;

• o reembolso do valor da passagem obedecerá às condições do contrato, sendo garantido ao passageiro o reembolso integral dentro do prazo de 24 horas a contar da aquisição;

• hipóteses em que o passageiro não terá direito a qualquer reembolso: interrupção em aeroporto de escala, por vontade do passageiro; pedido de cancelamento sem antecedência mínima de sete dias da data da viagem; não comparecer com a antecedência mínima estabelecida para o embarque; ou caso tenha sido estabelecida cláusula de não reembolso.

• o passageiro portador de necessidade especial terá tratamento prioritário;

• no que se refere ao transporte de bagagens, as regras da autoridade de aviação civil devem ser observadas, sendo obrigatória a emissão de um comprovante de bagagem por cada volume despachado;

• o recebimento sem protesto presume que as bagagens foram entregues em perfeito Estado.

Destacamos que o art. 269 estabelece que o transportador poderá franquear o transporte de bagagens dentro de limites de peso por ele próprio estabelecidos e oferecer tarifas para venda de bilhetes de acordo com a franquia aplicável, desde que informado nas condições tarifárias. A definição de franquia de bagagem não existe no CBA vigente, e, sim, nas Condições Gerais de Transporte Aéreo, regulamento da Agência Nacional de Aviação Civil, e que teve recente atualização, abolindo a franquia de bagagem despachada obrigatória de 23 kg em voos domésticos e de 2 volumes de 32 kg em voos internacionais.

O Capítulo III (arts. 284 a 287) estabelece as regras para o transporte de cargas, que podem abranger até mesmo o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, uma vez que o contrato se inicia com o recebimento da carga pelo transportador aéreo e termina com a entrega no armazém do aeroporto ou ao destinatário indicado no documento de transporte. Mencionamos as seguintes regras propostas:





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

- o expedidor da carga deve informar eventuais condições especiais que devem ser observadas durante o transporte, sendo de sua responsabilidade o correto acondicionamento;
- em caso de dano, o ônus da prova é do expedidor;
- a carga somente será considerada extraviada após sete dias da data prevista ou caso o transportador reconheça a perda da carga;
- o protesto por avaria deve ser feito no prazo de sete dias a contar do recebimento da carga, sem o qual se presume o recebimento em bom estado;
- é de quinze dias o protesto por atraso, a contar da data em que foi colocada a carga à disposição do destinatário;
- na ausência de protesto, o transportador só responde por dolo.

1.2.9 Título IX.

O Título IX – Da Responsabilidade Civil – compreende 28 artigos, enquanto o CBA trata do tema em 42 artigos. Diversos procedimentos previstos no CBA vigente tornaram-se desnecessários de serem replicados no título do PLS sobre responsabilidade civil, uma vez que o novo Código Civil, de 2002, já regulamenta satisfatoriamente a matéria.

O capítulo I deste título trata da responsabilidade contratual. É digno de registro o que estabelece o art. 290: o transportador será responsável pelo dano ocasionado por atraso ou cancelamento de voo, ou pelo atraso na entrega da bagagem ou carga, salvo motivo de caso fortuito ou força maior. E em seu parágrafo único foram enumeradas as situações de que constituem caso fortuito ou força maior: (i) limitações de voo decorrentes de condições climáticas; (ii) restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, da autoridade aeroportuária ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública; (iii) ocorrências mecânicas com a aeronave fora dos padrões previsíveis e evitáveis, que impeçam o voo com as necessárias condições de segurança operacional; e (iv) outras causas imprevisíveis, inevitáveis ou fora do controle do transportador.

Destaca-se ainda o art. 298, que estabelece limite de responsabilidade do transportador por dano decorrente da destruição, perda ou avaria na devolução da bagagem despachada, ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo. A finalidade do artigo do PLS é dirimir dúvida existente hoje sobre a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor, que nega a limitação de responsabilidade, ou da Convenção de Montreal (sucessora da Convenção de Varsóvia), que estabelece um valor máximo de indenização por quilo de bagagem. Os autores do PLS fazem a opção por limitar a responsabilidade ao valor estipulado no item 2 do art. 22 da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal).





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

1.2.10 Título X

O Título X – Das Sanções – compreende 45 artigos (art. 317 ao art. 361), enquanto o CBA tratou do tema em 28 artigos.

Enquanto o CBA vigente prevê cinco tipos de providências administrativas em resposta às infrações, o PLS relaciona 11 sanções possíveis. Acrescentam-se as seguintes sanções: advertência, caducidade, suspensão temporária, embargo de obra ou atividade, demolição de construção, e perdimento de aeronave.

Os arts. 355 a 359 especificam sanções penais para cinco condutas, matéria que inexiste no CBA vigente.

1.2.11 Título XI

O Título XI – Dos Prazos Extintivos – compreende quatro artigos (art. 362 ao art. 366), matéria tratada no CBA em 6 artigos.

1.2.12 Título XII

O Título XII – Disposições Finais e Transitórias – consiste de sete artigos (art. 367 ao art. 374).

Destaca-se o art. 368 que estabelece que o órgão gestor do Fundo Nacional de Aviação Civil priorizará a aplicação dos recursos destinados ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos aos aeródromos civis situados na área da Amazônia Legal ou em regiões remotas, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.

Esse artigo é muito importante porque – aqui, todos sabem –, geralmente, os recursos gerados pela cobrança de tarifas aeroportuárias e de navegação são – vou usar uma expressão popular – “abiscoitados” pelo Governo Federal para fazer saldo primário. Isso é um crime até de natureza fiscal, porque se sabe que a tarifa está sempre relacionada, vinculada à cobrança de uma prestação de serviço, e, se essas tarifas são pagas pelos que utilizam a aviação, elas têm de retornar em benefícios à própria aviação.

O prazo de vigência é estabelecido em noventa dias da sua publicação oficial pelo art. 371.

1.3 Proposições anexadas (art. 374, Inciso II, RISF)

Como são 22 propostas legislativas a analisar, para evitar excessivas repetições, desde logo consignamos que as proposições atendem aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade de que trata o art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, pois tratam de matéria de transporte, e o





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Congresso Nacional, por sua vez, tem poderes para legislar sobre as matérias de competência da União (CF, art. 48, *caput*).

Quanto à juridicidade, os projetos cumprem os requisitos formais, uma vez que: i) o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos, edição de lei, é o adequado; ii) as disposições que apresentam inovam o ordenamento jurídico; iii) possuem o atributo da generalidade; iv) são dotados de potencial coercitividade; e v) são adequadas aos princípios diretores do Direito.

1.3.1 PLS nº 537, de 2009

O propósito da iniciativa é incluir no Código Brasileiro de Aeronáutica um dispositivo específico determinando que, nos aeroportos que não disponham de pontes de embarque ou quando a aeronave estacionar em posição remota, serão oferecidos sistema eletromecânico de elevação e meio de transporte entre o terminal de passageiros e a aeronave, aptos a efetuar, com conforto e segurança, atendidas as normas técnicas pertinentes, o embarque e o desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos termos de regulamentação específica.

É uma coisa do jeitinho brasileiro. Algumas companhias já têm esses elevadores apropriados, mas só em casos excepcionais, quando elas entendem que o passageiro é uma figura importante socialmente, esse meio é utilizado, o que é realmente um absurdo.

A proposição tramitou na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), onde recebeu parecer favorável com a Emenda nº 01 – CI. Na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) também recebeu parecer favorável com aprovação da Emenda 01–CI/CDH. A matéria encontrava-se na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) antes de ser enviada à Ceaero.

1.3.2 PLS nº 135, de 2011

O projeto de autoria do Senador Pedro Taques acrescenta os §§ 4º a 6º ao art. 67 da Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir o uso de álcool combustível e biodiesel em aeronaves com matrícula brasileira, convertidas em oficinas credenciadas pela autoridade aeronáutica, segundo padrões e procedimentos por ela estabelecidos; estabelece ainda que as referidas aeronaves não poderão ser exportadas, operadas fora do Território nacional ou exploradas em serviços de transporte comercial de passageiros.

A matéria recebeu parecer pela rejeição na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e encontrava-se na CCJ antes de ser anexada ao PLS nº 258, de 2016. O Senador Acir Gurgacz havia elaborado relatório pela aprovação na CCJ, que não chegou a ser votado.

1.3.3 PLS nº 278, de 2011





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O PLS nº 278, de 2011, altera a Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para determinar que as empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular possam explorar quaisquer linhas aéreas, mediante prévia autorização da autoridade aeronáutica, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado; estabelece que a autorização para exploração de linha aérea regular será formalizada por meio de Horário de Transporte (Hotran), que indicará horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos; preconiza que as normas estabelecidas no Hotran integram as Condições Gerais de Transporte vigentes entre a empresa e os passageiros; impõe a obrigatoriedade de a desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, serem comunicadas à autoridade aeronáutica com antecedência mínima de três meses; veda à empresa que desistir da exploração de linha aérea autorizada para explorá-la novamente em prazo inferior a dois anos; garante ao passageiro o direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem; faz constar do contrato de transporte aéreo as Condições Gerais de Transporte, que serão fixadas pela autoridade aeronáutica; determina que as Condições Gerais de Transporte especifiquem os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos; atribui à autoridade aeronáutica a obrigação de disciplinar e fiscalizar a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar propaganda enganosa quanto às tarifas, ou a inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia; altera a Lei nº 11.182/2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), para vedar a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência.

O projeto encontrava-se na CAE, em tramitação conjunta com o PLS nº 22, de 2013, antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016.

1.3.4 PLS nº 360, de 2011

O projeto, de autoria do Senador Vital do Rêgo, pretende disciplinar a concessão da exploração de infraestrutura aeroportuária e de infraestrutura aeronáutica acessória; dispõe que a licitação da concessão para a exploração de aeródromo poderá admitir, caso haja previsão em edital, a participação em consórcio, que deverá se constituir em sociedade de propósito específico antes da celebração do contrato de concessão; veda a participação de empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo, direta ou indiretamente, no capital votante da concessionário de aeródromo em percentual igual ou superior a 10%, bem como a participação da concessionária ou de seus sócios, direta ou indiretamente, no capital votante de empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo, em percentual igual ou superior a este, salvo em decisão fundamentada da autoridade de aviação civil; dispõe que a autoridade de aviação civil poderá estabelecer restrições, limites ou condições





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

quanto à obtenção da concessão, a fim de preservar a competição entre aeroportos; estabelece que o prazo de concessão será de até 35 anos, podendo ser prorrogado uma única vez, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de riscos não assumidos pela concessionária no contrato de concessão, mediante justificativa; dispõe que a concessão de aeródromos poderá abranger os serviços de controle de tráfego aéreo prestados por Torre de Controle de Aeródromo (TWR) e de Controle de Aproximação (APP), observadas as normas do sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro; determina que as tarifas aeroportuárias aplicadas pela concessionária serão limitadas ao teto determinado pela autoridade de aviação civil; dispõe que o critério de julgamento da licitação será o de maior valor oferecido pela outorga ou menor valor da contraprestação a ser paga pela Administração Pública; caso a proposta vencedora ofereça um pagamento pela outorga, adotar-se-á o regime de concessão comum; caso a proposta vencedora requeira uma contraprestação da Administração Pública, adotar-se-á o regime de concessão patrocinada; dispõe que os recursos provenientes do pagamento pela outorga nas concessões comuns constituirão receita do Fundo Nacional de Aviação Civil, sendo que os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil poderão ser destinados ao pagamento de contraprestação da Administração Pública, nas concessões patrocinadas.

Nas concessões comuns, constituirão receita do Fundo Nacional de Aviação Civil, sendo que os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil poderão ser destinados ao pagamento de contraprestação da Administração Pública, nas concessões patrocinadas.

Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto encontrava-se na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

1.3.5 PLS nº 499, de 2011

O projeto, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin, pretende acrescentar parágrafo ao art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, para exigir a presença de pelo menos um agente da autoridade aeronáutica em cada aeródromo de médio e de grande porte integrante do sistema aeroportuário brasileiro, nos termos da legislação vigente.

Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto encontrava-se na CCJ, onde havia sido apresentado relatório favorável do Senador Eduardo Amorim.

1.3.6 PLS nº 22, de 2013

O projeto, de autoria da Senadora Ângela Portela, acrescenta art. 14-A ao Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.079, de 1990), para garantir ao consumidor o recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e o reembolso do valor pago pelo bilhete em caso de cancelamento de voo pela companhia aérea. Altera a Lei nº 12.529, de 2011 (que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência), para acrescentar, entre as competências da Secretaria de Acompanhamento Econômico, a de propor a revisão da autorização para exploração de linha aérea em caso de





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

manipulação de tarifas ou de práticas que visem à eliminação da concorrência (art. 19, IX), e para equiparar à infração contra a ordem econômica de cessação das atividades da empresa sem justa causa (art. 36, §3º, XVII) a desistência ou suspensão de exploração de linha aérea autorizada sem prévia comunicação com antecedência mínima de três meses, ficando a empresa aérea impedida de retomar a exploração da linha aérea antes de dois anos (art. 36-A).

O projeto encontrava-se na CAE em tramitação conjunta com o PLS 287, de 2011, antes de ser anexado ao PLS 258, de 2016.

1.3.7 PLS 46/2013.

O PLS 46/2013, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin altera a Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica para determinar a instalação nos aeroportos públicos de sistemas de vídeo destinados ao monitoramento da colocação das bagagens dos passageiros nas esteiras de restituição. Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto encontrava-se na CCJ, onde havia sido apresentado o relatório, favorável, do Senador Paulo Paim.

1.3.8 PLS 381, de 2013.

O projeto de autoria do Senador Humberto Costa incorpora ao CBA, medidas voltadas para o atendimento do passageiro com necessidade de assistência especial.

Foram aproveitados no PLS nº 381, de 2013, dispositivos constantes da Resolução 280, de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil que dispõe sobre a matéria. Estabelece-se um procedimento específico que visa a assegurar que toda a comunicação entre empresa e passageiro ocorra com antecedência à viagem. Para evitar o constrangimento aos passageiros, veda-se a recusa da prestação do serviço ao passageiro já despachado, ou seja, que já tiver passado pelo *check-in*. O desrespeito a esse procedimento passa a ser considerado uma infração administrativa imputável à empresa prestadora dos serviços aéreos, sujeita a multa a ser aplicada pela autoridade de Aviação Civil, que é a Anac.

Antes de ser anexado ao PLS 258, de 2016, o projeto encontrava na CDH.

Peço vênia aos presentes pelo relatório. Não pode ser diferente, porque nós estamos tratando de um código, que é uma lei maior, abaixo apenas da Constituição.

1.3.9 PLS 61, de 2014.

O projeto, do Senador Vicentinho Alves, acrescenta parágrafo ao art. 26 da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e dá outras providências, para vedar a adoção de medidas de suspensão ou cancelamento de certificados sem os padrões estabelecidos no inciso XXX do art. 8º.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

A agência tem atuado, em muitos casos, com base no art. 45 da Lei 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Esse dispositivo permite que, “em caso de risco iminente”, a Administração Pública adote motivadamente providências acauteladoras sem a prévia manifestação dos interessados. Sua aplicação indiscriminada tem resultando na interrupção por meses das atividades de empresas de transporte aéreo, levando-os a arcar com grandes prejuízos ou mesmo resultando no encerramento de suas atividades.

Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto encontrava-se na CCJ.

1.3.10 PLS nº 62, de 2014.

O projeto, do Senador Vicentinho Alves, altera o Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de balões, de autoria do Senador Vicentinho Alves.

Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto recebeu parecer favorável da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e encontrava-se na CCJ.

1.3.11 PLS nº 173, de 2014.

O projeto, de autoria do Senador Eduardo Braga, altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para disciplinar a aplicação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) no fomento à aviação regional.

O projeto, que recebeu parecer favorável e substitutivo na CAE, encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016.

1.3.12 PLS nº 357, de 2014

O PLS nº 357, de 2014, da Senadora Vanessa Grazziotin, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para incluir definições de veículos aéreos não tripulados e proibir a sua operação de forma autônoma ou para o transporte de pessoas, animais ou artigos perigosos.

O projeto encontrava-se na CCJ antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016.

1.3.13 PLS nº 399, de 2017.

O projeto, de autoria da Comissão de Serviços de Infraestrutura, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para expandir a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo dos atuais 20% para 49%.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O projeto encontrava-se na CCJ antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016.

O projeto do Senador Flexa Ribeiro altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo. Dessa forma, a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo passaram de 20% para 100%.

Eu consulto a assessoria, chamaria o assessor da Comissão, Dr. Cícero.

Eu tenho a impressão de que isso aqui já foi citado. Acho que é repetição.

Esse projeto do Flexa Ribeiro já foi.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Aqui ainda é o parecer.

(Intervenções fora do microfone.) (Pausa.)

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – 1.3.14. PLS nº 2, de 2015. Projeto do Senador Flexa Ribeiro.

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para revogar as restrições de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo. Dessa forma, a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo passaria de 20% para 100%.

O projeto encontrava-se na CCJ antes de ser anexado ao PLS 258, de 2016, onde haviam sido apresentados relatório favorável pelo Senador Ricardo Ferraço e voto em separado, pela rejeição, do Senador Randolfe Rodrigues.

Eu acho que fiz essa mesma leitura aí.

(Intervenções fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Como os projetos anexados ao Código já tinham sido nominados aqui, nós vamos passar agora à Análise.

2. Análise.

A análise da proposição será dividida em quatro partes: a primeira parte, (capítulo 2.1) destinada às considerações sobre o PLS. Na segunda parte (capítulo 2.2) analisaremos as proposições que foram anexadas ao PLS e devem receber parecer da CEAERO.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Na terceira e na quarta parte será feita uma análise sequencial dos dispositivos que receberam propostas de alteração. No capítulo 2.3 serão analisadas as emendas rejeitadas ou prejudicadas. E por fim, analisaremos no capítulo 2.4 as emendas total ou parcialmente acolhidas, acrescentando, quando houver, a proposta do Relator.

Por razões de sistematização, a organização dos capítulos 2.3 e 2.4 será feita sob títulos que indicarão o dispositivo do PLS enfocado bem como as emendas incidentes.

2.1 O PLS Nº 258, de 2016.

Do ponto de vista de sua admissibilidade, o PLS nº 258, de 2016, preenche as exigências legais e regimentais. A proposição atende ao requisito da juridicidade e não afronta dispositivo constitucional. Isso porque compete à União legislar sobre Direito Aeronáutico, nos termos do art. 22, inciso I, da Constituição Federal, e a tramitação do PLS nº 258, de 2016, segue as regras do art. 374 do Regimento Interno do Senado Federal, que trata da apreciação de projetos de código.

Quanto ao mérito, entendemos que, de um modo geral, o texto do projeto de Código atende às finalidades de modernização, adequação às novas regras da Constituição Federal da República, criando um sistema mais aberto à eficiência e competição no setor de aviação civil.

Destaque-se que nenhuma das emendas ou sugestões apresentadas pretendeu alterar a sistematização adotada no código, ou adoção de princípios e diretrizes essencialmente diferentes do que foi adotado. Dessa forma o trabalho de relatoria pôde focar nas propostas pontuais que eliminaram lacunas e tornaram mais claro o texto.

Nas questões que apresentavam divergências entre as emendas, procuramos eliminar a possibilidade de injustiças ou barreiras à eficiência que afetassem os consumidores, profissionais ou empreendedores da aviação.

A seguir procederemos à análise das proposições anexadas, e em seguida, em ordem crescente dos artigos, apresentamos os motivos que levaram à rejeição e prejudicialidade das emendas apresentadas.

E, por fim, no capítulo 2.4 passa-se à revisão dos artigos, novamente em ordem crescente, apresentando as emendas acolhidas, bem como propostas que fazemos para o texto. 2.2 Proposições Analisadas.

2.2.1 PLS nº 537, de 2009.

O propósito da iniciativa é incluir no Código Brasileiro de Aeronáutica um dispositivo específico determinando que nos aeroportos que não disponham de pontes de embarque ou quando a aeronave estacionar em posição remota serão oferecidos sistema eletromecânico de elevação e meio





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

de transporte entre o terminal de passageiros e a aeronave, aptos a efetuar, com conforto e segurança, atendidas as normas técnicas pertinentes, o embarque e o desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos termos de regulamentação específica.

Entendemos que a disponibilização de meios de acesso para pessoas com necessidade especial hoje está devidamente regulamentada. Não há justificativa para ser especificada no Código Brasileiro de Aeronáutica medida específica, como a instalação de sistemas eletromecânicos de elevação. Ademais, está estabelecido no art. 280, § 3º do PLS nº 258, de 2016, que será conferido ao passageiro portador de necessidade especial tratamento preferencial em todas as fases da execução do contrato de transporte, desde a sua apresentação para o embarque até o momento da devolução de sua bagagem. Esta diretriz possui alcance maior que o cuidado para o deslocamento entre sala de embarque e aeronave, pretendido pelo PLS 537, de 2009.

Assim, opinamos pela rejeição do PLS nº 537, de 2009.

Aliás, aqui eu faço uma observação: esse tipo de cuidado, de zelo com o passageiro... A maior finalidade do transporte aéreo é atender ao passageiro, não é a preocupação em reduzir custos da empresa em detrimento do passageiro. Isso a Anac já deveria ter feito. A Anac é uma agência que tem poderes muito amplos e poderia perfeitamente já ter instituído a obrigatoriedade da utilização desses dispositivos em favor dos passageiros.

Eu tenho visto o sofrimento de alguns passageiros portadores de dificuldades ao subir aquela escada ou chegar mesmo a um *finger*. Então, evidentemente, se a Anac tivesse mais sensibilidade para os problemas que lhes são atinentes, esse problema não precisaria entrar na redação do Código Brasileiro de Aeronáutica.

2.2.2 PLS nº 135, de 2011.

O projeto, de autoria do Senador Pedro Taques, acrescenta os §§ 4º a 6º ao art. 67 da Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir o uso de álcool combustível e biodiesel em aeronaves com matrícula brasileira, convertidas em oficinas credenciadas pela autoridade aeronáutica, segundo padrões e procedimentos por ela estabelecidos; estabelece ainda que as referidas aeronaves não poderão ser exportadas, operadas fora do Território nacional ou exploradas em serviços de transporte comercial de passageiros.

Já é permitida a utilização desse tipo de combustível em aeronaves agrícolas, com resultados excepcionais e absoluta segurança técnica e operacional, tanto assim que as estatísticas de acidentes aeronáuticos motivados por falhas de combustível não têm registrado acidentes dessa natureza.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Com relação à cautela em relação a aeronaves de passageiros, eu acho prudente que ainda sejam adotados esses cuidados, mesmo porque nos aeroportos brasileiros não existe uma rede de abastecimento adequada para essa finalidade.

O PLS nº 258, de 2016, estabelece no art. 91, que compete à autoridade de aviação civil promover a segurança de voo, devendo estabelecer requisitos e padrões mínimos de segurança relativos a, entre outros, aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos, inclusive com respeito ao projeto, à construção, à inspeção, à manutenção, ao reparo e à sua operação.

Não caberia estabelecer em lei que aeronaves pudessem contornar a necessidade de homologação dos componentes, mediante, como proposto, autorização prévia para que oficinas pudessem realizar a modificação do tipo de combustível utilizado. Entendemos que deve ser mantida a exigência de homologação por parte da Autoridade de Aviação Civil, a fim de que ocorra a verificação dos requisitos e padrões mínimos de segurança.

Isso é um preceito na aviação nacional, no capítulo da segurança da aviação. Evidentemente, a autoridade aeronáutica brasileira, mesmo a Anac, para fazer uma autorização desse tipo, teria que consultar os fabricantes dos motores, até porque qualquer modificação em motor está sujeita ao projeto original de fabricação e, na aviação internacional, não existe esse tipo de permissão, que foge aos padrões internacionais adotados.

No caso dos motores utilizados pela aviação agrícola, eu não sei até que ponto os fabricantes dos motores Continental e Lycoming estariam de acordo com essa mudança de combustível. Agora, na prática, o álcool etílico tem se revelado um combustível muito eficiente do ponto de vista calórico e do ponto de vista de segurança também, mas acho prudente que essa autorização não possa ser estendida a outro tipo de aviação, como a aviação executiva, a experimental mesmo, ou a aviação regular, com esse tipo de combustível.

Em face do exposto, opinamos pela rejeição do PLS nº 135, de 2011.

2.2.3 PLS nº 278, de 2011.

O Projeto pretende determinar que as empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular possam explorar quaisquer linhas aéreas, mediante prévia autorização da autoridade aeronáutica, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado; estabelece que a autorização para exploração de linha aérea regular será formalizada por meio de Horário de Transporte (HOTRAN), que indicará horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos; preconiza que as normas estabelecidas no HOTRAN integram as Condições Gerais de Transporte vigentes entre a empresa e os passageiros; impõe a obrigatoriedade de a desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, serem comunicadas à autoridade aeronáutica com





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

antecedência mínima de três meses; veda à empresa que desistir da exploração de linha aérea autorização para explorá-la novamente em prazo inferior a dois anos [...].

Essa é uma regra para evitar o que vem ocorrendo: as companhias aéreas, arbitrariamente e ao seu talante, cancelam voos sem uma autorização prévia da Anac, que, por sua vez, não comunica a ninguém, aos usuários, que aquele voo vai ser transferido. Muitas vezes, para uma empresa organizada ou para um cidadão mesmo, a autorização do transporte aéreo faz parte do organograma de trabalho dessas empresas.

Então, não é crível que uma empresa possa mudar arbitrariamente, sem prévio conhecimento dos seus clientes, dos passageiros, os horários de seus voos quando bem entender; quando, por exemplo, vendeu poucas passagens. Sei lá qual é o motivo, mas o certo é que elas cancelam frequentemente o voo sem dar absolutamente satisfação a ninguém.

Houve uma pessoa, quando nós estávamos discutindo isso, que disse: "Se a gente apertar muito, as companhias vão embora." Eu me preocupei em dizer: "Mas vão embora para onde?" Onde é, fora do Brasil, que a autoridade aeronáutica é tão frouxa a ponto de não usar o poder e o direito que tem de impor às empresas obrigações com relação à regularidade do transporte aéreo? Uma das características fundamentais do transporte aéreo é a regularidade. E como é que as companhias têm o direito de alterar essa regularidade de acordo com os seus interesses sem uma comunicação à autoridade aeronáutica? Eu não acredito que a Anac esteja recebendo essa comunicação e a esteja sonegando aos eventuais passageiros daquela linha que foi modificada. Eu acho que as companhias precisam ter, sim, obrigações com os seus clientes, com os seus passageiros, que são a razão de existir dessas próprias companhias.

Então, esse artigo, na verdade, visa coibir esse abuso que está se tornando frequente demais, muito frequente.

E muitas vezes essas mudanças não estão relacionadas sequer com o potencial daquela linha aérea. Eu tenho viajado, por exemplo, no meu Estado, que é um Estado pequeno... E gostaria de conhecer essa estatística porque, na prática, os aviões em que eu viajo de João Pessoa para Brasília, de Brasília para João Pessoa e de João Pessoa para São Paulo estão sempre lotados. Então, há alguma razão especial aí que o passageiro não tem o direito de saber, e ninguém se preocupa em corrigir isso. Eu acho esse dispositivo, que foi de iniciativa do Relator, absolutamente necessário para a regularidade e a eficiência do transporte aéreo.

Outro dispositivo importante é o que garante o exercício do poder de polícia da autoridade aeronáutica de fiscalizar a questão das tarifas aéreas. Não existe outro órgão senão a própria Anac para regular.

Aqui temos algumas informações que eu gostaria de ler. (Pausa.)





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

[...]veda à empresa que desistir da exploração de linha aérea autorização para explorá-la novamente em prazo inferior a dois anos; garante ao passageiro o direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem; faz constar do contrato de transporte aéreo as Condições Gerais de Transporte, que serão fixadas pela autoridade aeronáutica; determina que as Condições Gerais de Transporte especifiquem os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos; atribui à autoridade aeronáutica a obrigação de disciplinar e fiscalizar a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar propaganda enganosa quanto às tarifas, ou a inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia; altera a Lei nº 11.182, de 2005 – que Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - Anac –, para vedar a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência.

Entendemos que a matéria proposta pelo PLS nº 278, de 2011, para o art. 193 da Lei nº 7.565, não justifica ser matéria cabível para um Código Brasileiro de Aeronáutica. Trata-se de regular as autorizações de horário de pouso e decolagem, que está circunscrito às competências da Anac, de acordo com art. 8º, inciso XIX, da Lei nº 11.182, de 2005.

Quanto à matéria proposta para o art. 222 e para o art. 229 da Lei nº 7.565, de 1986, no substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, serão observadas as regras propostas pela Emenda nº 79. Assim, opinamos pela rejeição do PLS nº 278, de 2011.

2.2.4 PLS nº 360, de 2011.

O Projeto, de autoria do Senador Vital do Rêgo, pretende estabelecer um marco regulatório para a concessão dos aeroportos. Atualmente, a matéria é regulamentada pelas leis que regem as concessões em geral, tais como a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e a Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Em novembro de 2011, foi editado o Decreto nº 7.624, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária por meio de concessões.

O novo Código Brasileiro de Aeronáutica deverá estabelecer as diretrizes para os regimes de exploração dos aeródromos, sem, entretanto, esmiuçar o procedimento licitatório. A proposta do PLS nº 360, de 2011 – de trazer para a esfera legal o balizamento hoje tratado no Decreto nº 7.624, de 2011 –, merece ser mais bem discutida e deliberada pelas comissões competentes do Senado Federal e, caso aprovada, converter-se em lei específica sobre a concessão dos aeroportos.

Portanto, opinamos pela desapensamento do PLS 360, de 2011.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

(Intervenções fora do microfone.) (Pausa.)

Eu vou ler aqui esse final.

Como nós temos sessão no plenário, eu quero sugerir ao Presidente que nós suspendamos esta reunião e convoquemos outra para amanhã, no mesmo horário, para prosseguirmos com a leitura do parecer, porque aqui nós ainda temos um volume superior ao que já foi lido.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Eu acolho a sugestão do Relator. Vamos, então, suspender apenas a nossa reunião de hoje na Comissão. Amanhã convocamos para o mesmo horário: 10 horas e 30 minutos. Espero todos aqui.

Muito obrigado pela presença.

Declaro suspensa, então, a reunião – não está encerrada, está suspensa, o.k.?

Obrigado.

(Iniciada às 10 horas e 48 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 49 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Meus caríssimos Senadores e Senadoras; meu caro Relator, amigo José Maranhão, nós estávamos em um compromisso inadiável. Então, estamos hoje substituindo o nosso Presidente, Senador Vicentinho, aqui na Presidência.

Nós interrompemos ontem, suspendemos o trabalho; vamos dar continuidade hoje, com o nosso caríssimo Relator, José Maranhão.

Peço as minhas scuse.

Com a palavra o Relator.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Dando continuidade à apresentação do relatório final desta Comissão ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

2.2.5 PLS nº 499, de 2011

O projeto, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin, pretende acrescentar parágrafo ao art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, para exigir a presença de pelo menos um agente da autoridade aeronáutica em cada aeródromo de médio e de grande porte integrante do sistema aeroportuário brasileiro, nos termos da legislação vigente.

Entendemos que esse regramento de alocação de pessoal está dentro das competências de organização interna do Poder Executivo. Caberá à autoridade de aviação civil gerenciar a sua mão de





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

obra disponível, otimizando-a entre fiscalização presencial ou remota, vigilância continuada ou mobilizada em ações fiscais.

Portanto, opinamos pela rejeição do PLS nº 499, de 2011.

2.2.6 PLS nº 22, de 2013

O projeto, de autoria da Senadora Angela Portela, acrescenta o art. 14-A ao Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.079, de 1990), para garantir ao consumidor o recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e o reembolso do valor pago pelo bilhete em caso de cancelamento de voo pela companhia aérea. Altera a Lei nº 12.529, de 2011 (que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência), para acrescentar, entre as competências da Secretaria de Acompanhamento Econômico, a de propor a revisão da autorização para exploração de linha aérea em caso de manipulação de tarifas ou de práticas que visem à eliminação da concorrência (art. 19, IX), e para equiparar à infração contra a ordem econômica de cessação das atividades da empresa sem justa causa (art. 36, § 3º, XVII) a desistência ou suspensão de exploração de linha aérea autorizada sem prévia comunicação com antecedência mínima de três meses, ficando a empresa aérea impedida de retomar a exploração da linha antes de dois anos (art. 36-A).

O PLS nº 22, de 2013, propõe alterações no Código de Defesa do Consumidor e na lei que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Entendemos que a proposta tangencia a matéria tratada no Código Brasileiro de Aeronáutica, mas é regulada por esses outros documentos legais.

Opinamos pelo desapensamento do PLS 22, de 2013.

2.2.7 PLS nº 46, de 2013.

O PLS nº 46, de 2013, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin, altera a Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar a instalação, nos aeroportos públicos, de sistema de vídeo destinado ao monitoramento da colocação de bagagens dos passageiros nas esteiras de restituição.

Entendemos que não há justificativa para ser especificado no Código Brasileiro de Aeronáutica tal exigência. A necessidade de equipamentos e dispositivos para melhor operação de infraestrutura aeroportuária poderá constar de regulamentos infralegais que levem em conta o porte do aeroporto e nível de serviço esperado.

Opinamos pela rejeição do PLS nº 46, de 2013.

2.2.8 PLS nº 381, de 2013.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O projeto, de autoria do Senador Humberto Costa, incorpora ao CBA medidas voltadas ao atendimento do passageiro com necessidade de assistência especial. Foram aproveitados no PLS 381, de 2013, dispositivos constantes da Resolução 280, de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que dispõe sobre a matéria. Estabelece-se um procedimento específico que visa assegurar que toda a comunicação entre empresa e passageiro ocorra com antecedência à viagem. Para evitar constrangimento aos passageiros, veda-se a recusa de prestação do serviço ao passageiro já despachado, ou seja, que já tiver passado pelo *check-in*. O desrespeito a esse procedimento passa a ser considerado uma infração administrativa imputável à empresa prestadora dos serviços aéreos, sujeita a multa a ser aplicada pela autoridade de aviação civil, que é a ANAC.

Entendemos que os procedimentos para transporte de passageiro com necessidade de assistência especial hoje estão devidamente regulamentados. Não há justificativa para ser especificado no Código Brasileiro de Aeronáutica tal detalhamento. Ademais, como diretriz, está estabelecido no art. 280, §3º, do PLS nº 258, de 2016, que será conferido ao passageiro portador de necessidade especial tratamento preferencial em todas as fases da execução do contrato de transporte, desde a sua apresentação para o embarque até o momento da devolução de sua bagagem.

Assim, opinamos pela rejeição ao PLS nº 381, de 2013.

2.2.9 PLS nº 61, de 2014.

O projeto, do Senador Vicentinho Alves, acrescenta parágrafo ao art. 26 da Lei 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e dá outras providências, para vedar a adoção de medidas de suspensão ou cancelamento de certificados sem os padrões estabelecidos no inciso XXX, do artigo 8º. A agência tem atuado, em muitos casos, com base no art. 45 da Lei 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Esse dispositivo permite que “em caso de risco iminente”, a Administração Pública adote motivadamente providências acauteladoras, sem a prévia manifestação do interessado. Sua aplicação indiscriminada tem resultado em interrupção por meses das atividades de empresas de transporte aéreo, levando-as a arcar com grandes prejuízos ou mesmo resultando no encerramento de suas atividades.

Não está claro como a proposta pretende aperfeiçoar a reforma para evitar o problema citado na justificação. Entendemos que a proposta não inova no ordenamento jurídico, uma vez que propõe que a autoridade de aviação civil cumpra dispositivo já positivado na própria lei de criação da agência reguladora.

Pelos motivos expostos, opinamos pela rejeição do PLS 61, de 2014.

2.2.10 PLS nº 62, de 2014.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O projeto, do Senador Vicentinho Alves, altera o Anexo III da Lei 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de balões, de autoria do Senador Vicentinho Alves.

Entendemos que a proposta tangencia a matéria tratada no Código Brasileiro de Aeronáutica, mas o valor das taxas aplicáveis é regulado pela Lei 11.182, de 2005.

Opinamos pelo desapensamento do PLS nº 62, de 2014.

2.2.11 PLS nº 173, de 2014.

O projeto, de autoria do Senador Eduardo Braga, altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para disciplinar a aplicação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil no fomento à aviação regional.

Entendemos que a proposta, embora relativa à aviação civil, trata do Desenvolvimento da Aviação Regional, que possui legislação específica. Assim, opinamos pelo desapensamento do PLS nº 173, de 2014.

2.2.12 PLS nº 357, de 2014.

O PLS nº 357, de 2014, da Senadora Vanessa Grazziotin, pretende incluir definições de veículos aéreos não tripulados e proibir a sua operação de forma autônoma ou para o transporte de pessoas, animais ou artigos perigosos.

O PLS nº 258, de 2016, trata a matéria no art. 101, das Aeronaves Não Tripuladas. No substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, será acolhida a Emenda nº 337, que estabelece que o projeto, fabricação, operação, manutenção de aeronaves não tripuladas estará condicionado ao atendimento à regulamentação específica da autoridade de telecomunicações, da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.

Pelo exposto, opinamos pela rejeição do PLS nº 357, de 2014.

2.2.13 PLS nº 399, de 2014.

O PLS nº 399, de 2014, da Comissão de Serviços de Infraestrutura pretende expandir a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo, dos atuais 20% para 49%.

A abertura ao capital estrangeiro é uma importante e modernizante característica do PLS nº 258, de 2016, para trazer investimento e ganhos resultantes da competição para a aviação civil brasileira. Em seu art. 239, o PLS nº 258, de 2016, estabelece de forma sucinta que a autorização para exploração





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

de transporte aéreo público somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

Dessa forma, opinamos pela rejeição do PLS nº 399, de 2014.

2.2.14 PLS nº 2, de 2015.

O PLS nº 2, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, propõe revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo. Dessa forma, a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo passaria dos atuais 20% para 100%.

A ideia do projeto em análise já se encontra contemplada no art. 239 do PLS nº 258 de 2016, e foi mantida no substitutivo que apresentamos.

Em face do exposto, opinamos pela prejudicialidade do PLS nº 2, de 2015.

2.2.15 PLS nº 101 de 2015.

O projeto, de autoria do Senador Reguffe, altera a Lei nº 7.565, de 1986 (CBA), para dispor sobre obrigações das empresas aéreas em indenizar os valores pagos aos passageiros, nos casos de atraso e cancelamento de voo, sem o prejuízo das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos.

Quanto à matéria, no substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, serão observadas as regras propostas pela Emenda nº 79.

Assim, opinamos pela rejeição do PLS nº 101, de 2015.

2.2.16 PLS nº 289, de 2015.

O projeto, do Senador Gladson Cameli, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para tornar obrigatório que empresas estrangeiras que operem transporte internacional de passageiros no País tenham, pelo menos, um comissário de bordo que fale a língua portuguesa, em cada aeronave.

Não entendemos cabível a exigência de idioma para comissário a bordo de aeronaves de empresas de transporte aéreo estrangeiras. No substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, serão observadas as regras propostas pela Emenda nº 76, relativas à tripulação. Assim, opinamos pela rejeição do PLS nº 289, de 2015.

2.2.17 PLS nº 306, de 2015.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O projeto, de autoria do Senador Davi Alcolumbre, estabelece diretrizes para o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados – VANTs, suas subcategorias, os especiais ou experimentais, bem como de aeromodelos no espaço aéreo brasileiro, de autoria do Senador Davi Alcolumbre.

O PLS nº 258, de 2016, trata a matéria no art. 101, das Aeronaves Não Tripuladas.

No substitutivo que apresentamos ao PLS 258, de 2016, será acolhida a Emenda 337, que estabelece que o projeto, a fabricação, a operação e a manutenção de aeronaves não tripuladas estarão condicionados ao atendimento à regulamentação específica da autoridade de telecomunicações, da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.

Pelo exposto, opinamos pela rejeição do PLS nº 306, de 2015.

2.2.18 PLS nº 330, de 2015.

O projeto, do Senador Raimundo Lira, visa a permitir o investimento estrangeiro na aviação civil, condicionando-se que as empresas de transporte aéreo possuam a presidência e, no mínimo, a metade das diretorias-executivas confiadas a brasileiros.

A ideia do projeto em análise de abrir o mercado ao capital estrangeiro já se encontra contemplada no art. 239 do PLS 258, de 2016, e foi mantida no substitutivo que apresentamos. Quanto à exigência de reserva de cargos de direção a brasileiros, não entendemos que seja razoável a aplicação de tal restrição.

Assim, opinamos pela rejeição do PLS nº 330, de 2015.

2.2.19 PLS nº 516, de 2015.

O projeto, do Senador Walter Pinheiro, altera a Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir que empresas de transporte aéreo regular de países do Mercado Comum do Sul (Mercosul) operem no País.

Em seu art. 239, o PLS nº 258, de 2016, estabelece, de forma sucinta, que a autorização para exploração de transporte aéreo público somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. Entendemos que a retirada de barreiras ao capital estrangeiro na aviação brasileira amplia sobremaneira a competição interna no setor. A capacidade regulatória, entretanto, não pode abrir mão de que a empresa operadora esteja estabelecida sob lei brasileira.

Dessa forma, opinamos pela rejeição do PLS nº 516, de 2014.

2.2.20 PLS nº 551, de 2015.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O projeto, do Senador Raimundo Lira, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para criar novo artigo, estabelecendo que, no caso de alteração de voo solicitada pelo passageiro no prazo estabelecido no contrato de transporte aéreo doméstico regular, o eventual acréscimo de preço para alocação do passageiro em novo voo nas poltronas reservadas para a mesma faixa tarifária não poderá exceder ao valor do bilhete vendido. O art. 279 do PLS nº 258, de 2016, estabelece que quando o passageiro solicitar alteração de itinerário, de voo ou de data da viagem, antes ou após o seu início, o transportador poderá substituir o bilhete de passagem e realizar os ajustes de preços que ocorrerem no período de validade do bilhete, ficando sujeito à disponibilidade de assentos e às demais condições de venda aplicáveis ao bilhete originalmente adquirido. Entendemos que esta regra deve ser mantida, de forma a não viabilizar a liberdade das empresas de transporte aéreo para realizarem vendas promocionais. Caso o PLS nº 551, de 2015, fosse aprovado, o consumidor seria penalizado com a falta de acesso à compra antecipada de bilhetes a preços mais acessíveis.

Dessa forma, opinamos pela rejeição do PLS nº 551, de 2015.

2.2.21 PLS nº 638, de 2015.

O PLS nº 638, de 2015, de autoria do Senador Otto Alencar, altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, e dá outras providências, para incluir previsão de que as competências relativas à homologação de aeródromos possam ser exercidas também por meio de convênios com órgãos estaduais.

O PLS nº 258, de 2016, trata a matéria no art. 37. A competência é atividade especializada típica da autoridade de aviação civil, não se justificando a delegação.

No nosso entendimento, o PLS nº 638, de 2015, deve ser rejeitado.

2.2.22 PLS nº 660, de 2015.

O PLS nº 660, do Senador Raimundo Lira, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar que, no mercado interno de aviação, somente poderão ser usadas aeronaves com até quinze anos de operação, e para proibir a importação de aeronaves com mais de três anos de operação.

Entendemos que não há justificativa para ser especificada no Código Brasileiro de Aeronáutica tal exigência. Existe regulamentação sobre revisões, inspeções e manutenção periódicas que visam a manter a segurança operacional das aeronaves, nas respectivas categorias a que se destinam.

Ademais, cumpre acrescentar que o rigoroso cumprimento da proposta do Senador Raimundo Lira implicaria uma diminuição considerável na frota brasileira de aeronaves em operação, já que



**SENADO FEDERAL**

Secretaria-Geral da Mesa

muitas aeronaves têm idade inferior à estabelecida no regramento sugerido pelo Senador Raimundo Lira.

Nós sabemos que a vida útil de uma aeronave é muito mais longa do que outros produtos industriais, pela forma rigorosa com que eles são planejados, executados e a qualidade excepcional dos materiais utilizados. Mesmo em países que são industrialmente líderes na fabricação de aeronaves, muitas aeronaves com idade aquém da idade estabelecida na Emenda do Senador Raimundo Lira estão voando e contribuindo para o desenvolvimento nacional.

Seria um preciosismo exagerado pensar em desativar ou proibir de voar aeronaves com a idade superior à estabelecida na emenda do Senador Raimundo Lira.

Opinamos pela rejeição do PLS nº 660, de 2015.

2.2.23 PLS nº 132, de 2016.

O projeto, da Senadora Vanessa Grazziotin, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para incluir nos contratos de transporte de passageiros o direito de despachar bagagens, sem ônus, no limite que específica.

Diferentemente do que propõe o PLS nº 132, de 2016, no substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, permite-se ao transportador franquear limite de peso, desde que estabelecido nas condições tarifárias.

Opinamos pela rejeição do PLS nº 132, de 2016.

2.2.24 PLS nº 382, de 2016

O projeto, do Senador Gladson Cameli, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para remover as limitações à origem do investimento na aviação civil.

A ideia do projeto em análise já se encontra contemplada no art. 239 do PLS nº 258 de 2016, e foi mantida no substitutivo que apresentamos.

Em face do exposto, opinamos pela prejudicialidade do PLS nº 382, de 2016.

Emendas Rejeitadas e Prejudicadas

Ao PLS foram apresentadas 350 emendas de diversos Parlamentares. Ressalto a contribuição através de emenda dos Senadores Vicentinho Alves, Lasier Martins, Paulo Bauer, Hélio José, Aloysio Nunes Ferreira, José Medeiros, Flexa Ribeiro, Ciro Nogueira, Randolfe Rodrigues, Paulo Rocha, Garibaldi Alves Filho, Pastor Valadares, Lindbergh Farias, Edison Lobão e Pedro Chaves.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Assim, tendo em vista que o texto das emendas já foi publicado e no parecer foram elencadas razões de aprovação e rejeição sobre elas, declino da leitura das emendas e passo ao voto.

Voto.

Em face do exposto, manifestamo-nos:

- pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do PLS nº 258, de 2016, no mérito pela aprovação, na forma da Emenda Substitutiva apresentada;
- pela prejudicialidade dos: PLS nº 2, de 2015; PLS nº 382, de 2016;
- pela rejeição dos: PLS nº 537, de 2009; PLS nº 135, de 2011; PLS nº 278, de 2011; PLS nº 499, de 2011; PLS nº 46, de 2013; PLS nº 381, de 2013; PLS nº 61, de 2014; PLS nº 357, de 2014; PLS 399, de 2014; PLS nº 101, de 2015; PLS nº 289, de 2015; PLS nº 306, de 2015; PLS nº 330, de 2015; PLS nº 516, de 2015; PLS nº 551, de 2015; PLS nº 638, de 2015; PLS nº 660, de 2015; e PLS nº 132, de 2016;
- pelo desapensamento dos: PLS nº 360, de 2011; PLS nº 22, de 2013; PLS nº 62, de 2014; e PLS nº 173, de 2014;
- pelo acolhimento integral das Emendas nºs 317 a 321, 323, 324, 327 a 329, 331, 332, 335 a 338, 340, 341, 344, 346, 348 a 350, do Senador Aloysio Nunes Ferreira; das Emendas nºs 3, 4, 5, 7, 10 e 14, do Senador Ciro Nogueira; das Emendas nºs 134 e 136 do Senador Edison Lobão; Emendas nºs 18, 19 e 30, do Senador Flexa Ribeiro; Emendas nºs 66 a 68, do Senador Garibaldi Alves Filho; Emendas nºs 94, 96, 99, 101, 103, 105, 108, 109, 111, 113, 117, 118, 123, 124, 126, 128, 130 e 132, do Senador Hélio José; Emendas nºs 220 a 231, 233 a 235, 237, 241 a 243, 246, e 290, do Senador José Medeiros; Emendas nºs 36, 39, 43, 293, 295, 298, 300 e 301; do Senador Lasier Martins; Emenda nº 76, do Senador Lindbergh Farias; Emendas nºs 72 e 75, do Senador Pastor Valadares; Emendas nºs 253, 259, 264, 274, 276, 279, 281 a 284 e 286, do Senador Paulo Bauer; Emendas nºs 140 e 141, do Senador Paulo Rocha; Emendas nºs 80, 81, 82 e 87, do Senador Randolfe Rodrigues; Emendas nos 143 a 148, 151 a 156, 161 a 163, 165, 167, 169 a 172, 175, 176, 178 a 184, 187 a 189, 192, 194 a 196, 199, 202 a 207, 211, 214 a 219, 289, 304, 306, 311, 314 e 315, do Senador Vicentinho Alves;
- pelo acolhimento parcial das Emendas nºs 322, 325, 330, 339 e 345, do Senador Aloysio Nunes Ferreira; Emendas nºs 22, 25, 32 e 33, do Senador Flexa Ribeiro; Emendas nºs 69 e 70, do Senador Garibaldi Alves Filho; Emendas nºs 92, 107, 112, 116 e 125, do Senador Hélio José; Emendas nºs 40, 42, 57 e 297, do Senador Lasier Martins; Emendas nºs 77 e 79, do Senador Lindbergh Farias, Emendas nºs 73 e 91, do Senador Pastor Valadares; Emendas nºs 257, 258, 261, 266, 287 e 288, do Senador Paulo Bauer; Emenda nº 142, do Senador Pedro Chaves; Emenda nºs 88 e 90, do Senador Randolfe Rodrigues; e Emendas nºs 160, 166, 190, 200, 307, 309 e 313, do Senador Vicentinho Alves;





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

– pela prejudicialidade da Emenda nº 135, do Senador Edison Lobão; Emendas nºs 24, 26, 27, 29 e 303, do Senador Flexa Ribeiro; Emendas nºs 93 e 129, do Senador Hélio José; Emenda nº 236, do Senador José Medeiros; Emendas nºs 46 e 291, do Senador Lasier Martins; Emendas nºs 263, 267 a 269, do Senador Paulo Bauer; e Emenda nº 89, do Senador Randolfe Rodrigues;

– pela rejeição das Emendas nºs 326, 333, 334, 342, 343 e 347, do Senador Aloysio Nunes Ferreira; Emendas nºs 6, 8, 9, 11 a 13, 15 e 16, do Senador Ciro Nogueira; Emendas nºs 17, 20, 21, 23, 28 e 31, do Senador Flexa Ribeiro; Emenda nº 71, do Senador Garibaldi Alves Filho; Emendas nºs 95, 97, 98, 100, 102, 104, 106, 110, 114, 115, 119 a 122, 127, 131 e 133, do Senador Hélio José; Emendas nºs 232, 238 a 240, 244 e 245, do Senador José Medeiros; Emendas nºs 34, 35, 37, 38, 41, 44, 45, 47 a 56, 58 a 65, 292, 294, 296, 299, 302 e 316, do Senador Lasier Martins; Emenda nº 78, do Senador Lindbergh Farias; Emenda nº 74, do Senador Pastor Valadares; Emendas nºs 247 a 252, 254 a 256, 260, 262, 265, 270 a 273, 275, 277, 278, 280 e 285, do Senador Paulo Bauer; Emendas nºs 1, 2, 137 a 139, do Senador Paulo Rocha; Emendas nºs 81, 82, 84 a 86, do Senador Randolfe Rodrigues; Emendas nºs 149, 150, 157 a 159, 164, 168, 173, 174, 177, 185, 186, 191, 193, 197, 198, 201, 208 a 210, 212, 213, 305, 308, 310 e 311, do Senador Vicentinho Alves.

Tudo sem prejuízo dos ajustes técnicos, de mérito e redacionais previstos no Substitutivo a seguir.

Considerando que o substitutivo já foi publicado e disponibilizado no site do Senado, peço seja dado como lido o texto da presente emenda.

É o parecer.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Vamos apreciar então a ata.

Em discussão. (Pausa.)

Em votação. (Pausa.)

Aprovada.

Lido o relatório...

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Aprovado o parecer, não é?

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – E o parecer...

O relatório eu não poderei aprovar porque há a concessão de vista de ofício.

Então, lido o relatório, concedo vista coletiva do relatório apresentado.



**SENADO FEDERAL**

Secretaria-Geral da Mesa

Nada mais havendo a tratar, antes de encerrar a presente reunião, convido a todos para a reunião de apreciação do relatório apresentado ao PLS nº 258, de 2016, que será realizada em data a ser comunicada posteriormente.

Agradeço a presença de todos e ao Relator pelo seu trabalho exaustivo, detalhado e de uma qualidade excepcional. Agradeço muito.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Sr. Presidente, eu queria ainda dirigir um agradecimento a V. Ex^ª e aos Senadores, alguns ausentes, mas que tomarão conhecimento dos motivos da reunião por meio da ata a ser publicada e da própria gravação dos nossos trabalhos, e um agradecimento especialíssimo à nossa Consultoria, que cuidou tecnicamente, com zelo, com carinho e dedicação integral, do aperfeiçoamento das emendas, especialmente na parte de técnica legislativa e redacional. E eu o faço na pessoa do nosso Consultor Jurídico, Dr. Cícero, que não tem se furtado a oferecer a esta Comissão e a esta relatoria, em especial, os recursos da sua inteligência, da sua competência técnica e jurídica.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Então, declaro encerrada a presente reunião, registrando que, posteriormente, comunicaremos a data da próxima reunião para a discussão do relatório e eventual apresentação de emendas.

Muito obrigado.

(Iniciada às 11 horas e 59 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 43 minutos.)





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

ATA DA 10ª REUNIÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 06 DE DEZEMBRO DE 2017, QUARTA-FEIRA, NO SENADO FEDERAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO N° 15.

Às onze horas e quarenta e quatro minutos do dia seis de dezembro de dois mil e dezessete, no Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 15, sob a Presidência do Senador Vicentinho Alves, reúne-se a COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 com a presença dos Senadores Pedro Chaves, Flexa Ribeiro, Paulo Rocha, Lasier Martins, Hélio José, Cidinho Santos, Wellington Fagundes, Dário Berger, Ataídes Oliveira, Paulo Paim e José Pimentel. Deixam de comparecer os Senadores José Maranhão, Randolfe Rodrigues, Jorge Viana, Acir Gurgacz e Roberto Rocha. Havendo número regimental, a reunião é aberta. Passa-se à apreciação da pauta: **Deliberativa. ITEM 1 - PROJETO DE LEI DO SENADO N° 258, de 2016 - Não Terminativo** - que: "Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica." **Autoria:** Comissão Diretora (CDIR). **Relatoria:** Sen. José Maranhão. **Relatório:** Pela aprovação nos termos do substitutivo. **Resultado:** Adiado. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às onze horas e quarenta e seis minutos. Após aprovação, a presente Ata será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador Vicentinho Alves

Presidente da COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Bom dia a todos os Senadores e Senadoras e a todos que nos visitam nesta reunião.

Havendo número regimental, declaro aberta a 10ª Reunião da Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.



**SENADO FEDERAL**

Secretaria-Geral da Mesa

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à apresentação de complemento do relatório sobre o PLS nº 258, de 2016, pelo Relator da Comissão, o Senador José Maranhão. De modo que, na ausência do Relator até o presente momento, nós vamos suspender a reunião, já com o pleito registrado do Senador Pedro Chaves, que irá pedir vista devido a várias alterações. Portanto, fica...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Vincentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Portanto, encerramos a presente reunião, aguardando uma posição do Relator, o Senador José Maranhão, para uma nova data, que informaremos, naturalmente, a todos que estão aqui presentes.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 11 horas e 43 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 44 minutos.)



**SENADO FEDERAL**

Secretaria-Geral da Mesa

ATA DA 11ª REUNIÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 07 DE NOVEMBRO DE 2018, QUARTA-FEIRA, NO SENADO FEDERAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 3.

Às onze horas e cinquenta e oito minutos do dia sete de novembro de dois mil e dezoito, no Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 3, sob a Presidência do Senador Vicentinho Alves, reúne-se a COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 com a presença dos Senadores Pedro Chaves, José Maranhão, Flexa Ribeiro, Hélio José, Acir Gurgacz, Ataídes Oliveira, Valdir Raupp, José Agripino, Ronaldo Caiado, José Pimentel, Antonio Carlos Valadares, Fátima Bezerra, Paulo Paim, Cidinho Santos e Wellington Fagundes. Deixam de comparecer os Senadores Paulo Rocha, Lasier Martins, Randolfe Rodrigues, Jorge Viana e Roberto Rocha. Havendo número regimental, a reunião é aberta. Passa-se à apreciação da pauta: **Deliberativa. ITEM 1 - PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016 - Não Terminativo** - que: "Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica." **Autoria:** COMISSÃO DIRETORA DO SENADO FEDERAL (CDIR). **Relatoria:** Senador José Maranhão. **Relatório:** Pela aprovação nos termos do substitutivo. **Resultado:** Aprovado o Relatório, que passa a constituir o Parecer nº 1/2018-CEAERO, pela aprovação do PLS nº 258, de 2016, nos termos da Emenda nº 351-CEAERO (Substitutivo). Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e quarenta e sete minutos. Após aprovação, a presente Ata será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com as notas taquigráficas.

Senador Vicentinho Alves

Presidente da COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016

Esta reunião está disponível em áudio e vídeo no link abaixo:

<http://www12.senado.leg.br/multimidia/eventos/2018/11/07>



SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Bom dia a todos.

Inicialmente, eu convido todos os convidados e os presentes que quiserem se assentar aqui na frente, é um prazer. Nossa coronel, todos estão convidados para chegarem mais próximo.

Havendo número regimental, declaro aberta a 11ª Reunião da Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à deliberação do PLS nº 258, de 2016.

Ressalto que, em 13 de setembro de 2017, foi lido o relatório e concedida vista coletiva aos membros desta Comissão.

Assim, concedo a palavra ao eminente comandante Relator, Senador José Maranhão, figura emblemática do Congresso Nacional, da aviação, um grande paraibano e um grande brasileiro.

Com a palavra V. Exa.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB. Como Relator.) – Agradeço ao Presidente Vicentinho sobretudo pelo emblemático, que eu também fiquei sem entender.

Eu não sei se eu teria que ler todo o relatório – já foi lido.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Pode resumir, Senador Maranhão, porque já foi lido. Seria mais lá para a conclusão.

Antes de mais nada, eu quero registrar as presenças ilustres aqui, Senador Maranhão, do nosso Comandante Rangel, lá de Barreiras, seu amigo, nosso amigo, que candidatou-se ao Senado, apoiou Bolsonaro e teve mais de meio milhão de votos na Bahia, mais de 500 mil votos – então, parabéns, Rangel –, e o Prefeito da nossa primeira capital do Tocantins, na cidade de Miracema, nosso Prefeito Saulo, nosso amigo, nosso parente, nosso companheiro. Seja bem-vindo, Saulo, é um prazer tê-lo aqui conosco.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – Eu quero, inicialmente, cumprimentar os membros da Comissão, os técnicos...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Só para não ser injusto com o Prof. Georges, que estava ali e eu não tinha observado, que nos ajudou muito. Obrigado, Prof. Georges. Desde o primeiro momento até agora, você faz parte de tudo isso. Fica registrada a minha gratidão pessoal pela sua colaboração.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – Eu quero cumprimentar os técnicos, como já falei, os membros de entidades representativas de vários segmentos da aviação brasileira, especialmente na aviação geral, no setor de aviação experimental – *homebuilt*, como é chamada internacionalmente. Eu homenageio todos na pessoa do Prof. Georges, um homem que eu me acostumei a admirar pelo seu talento, pelo seu vasto conhecimento do Direito Aeronáutico, professor que o é da matéria.

De modo geral, quero cumprimentar também nossos companheiros da aviação que participaram, inclusive, de eleições. É importante a participação da sociedade através de seus vários segmentos na disputa eleitoral. Ganhar uma eleição é gratificante para quem disputa eleição e para quem sufragou o nome do candidato, mas muito mais do que desfrutar do prazer e, às vezes, até da glória de disputar eleição é cumprir um papel. A democracia festeja sempre com muita força o que nós chamamos de pluralismo político, o pensamento plural da sociedade. E àqueles que concorrem, independentemente muitas vezes até do resultado material, do número de votos obtidos numa eleição, muito mais importante do que isso é o cumprimento desse papel cidadão, desse papel democrático de participar da eleição, para que as eleições não sejam uma mera farsa em que os partidos maiores e tradicionais se acertam, como fazem aqui e alhures, e escolhem candidatos independentemente das preferências do eleitorado.

Eu o felicito pela resultado da eleição, com uma votação expressiva e uma votação que realmente significa esse princípio do pluralismo político.

Aqui nós estamos com o voto. Eu não sei, Sr. Presidente, se seria necessária a leitura completa do relatório. Eu vou apresentar um substitutivo para o relatório, mas, após a leitura, se qualquer dos presentes tiver alguma colocação a fazer, alguma opinião contrária, nós vamos facultar a palavra a todos, a fim de que este debate realmente se torne um debate democrático.

O voto é o seguinte: reiteramos os termos do relatório já apresentado e suas emendas e, pelas razões expostas nesse adendo, reparamos o voto. Em face do exposto, manifestamo-nos pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do PLS nº 258, de 2016; no mérito, pela aprovação, na forma da emenda substitutiva apresentada.

Diante do exposto, propomos a substituição de todo o texto anterior da emenda substitutiva pelo texto publicado pela Secretaria da Comissão.

Esse texto foi publicado – acredito – ontem pela Secretaria da Comissão.

Eu quero só o texto da emenda que foi feita agora sobre a área de segurança. (Pausa.)

Mas há uma mudança de texto sobre a área de segurança, e eu não a estou vendo aqui. (Pausa.)





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Cadê o texto? (Pausa.)

Mas não tem o texto. (Pausa.)

Aqui não é a redação do texto.

Que negócio mais mal feito! (Pausa.)

Qual é a página?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – Oh, meu caro! Como vai? Tudo bem?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – Mas não tem a redação do texto! Cadê a redação do texto? (Pausa.)

Mas devia estar aqui! Por que não está aqui? (Pausa.)

Por que está na internet e não está aqui? (Pausa.)

Eu não vou ler o relatório assim. (Pausa.)

Qual é a página? (Pausa.)

Não é isso aqui. (Pausa.)

Empreste-me uma caneta, por favor. (Pausa.)

Peço desculpas aos presentes pela interrupção da leitura.

No substitutivo, há um ponto que considero de importância fundamental: a emenda a que se refere o art. 65, da Zona de Proteção dos Aeródromos, porque esse assunto vem suscitando prejuízos a muitos aeródromos no Brasil, haja vista que aeródromos como alguns que conheço, que é o caso do aeródromo pertencente ao aeroclube do Estado da Paraíba, Aeroclube da Paraíba, que tem mais de 70 anos de construção numa zona inteiramente tranquila e pacífica, no que respeita qualquer obstáculo na área de construção e que agora, de repente, surgiu uma empresa de supermercado interessada na construção dentro da área de segurança do aeródromo, o que caracterizaria um obstáculo artificial, cujo interesse é de um grupo econômico forte, evidentemente.

Isso resultou na interdição do aeroclube. Ora, a pista do aeroclube tem 70 anos de construída, é um aeródromo público, onde funcionam uma escola de pilotagem e um aeroclube de grande tradição na história do aerodesportismo, escola de pilotagem, mecânica, etc, no Brasil inteiro. E, de repente, o





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

aeródromo está interditado já há algum tempo, sem solução definitiva, porque, por uma desídia da prefeitura municipal, foi a autorizada a construção de um prédio na área de escape do aeródromo, mas esse prédio já está construído há mais de dez anos e nunca interferiu em qualquer programa de segurança do aeródromo.

Então, nós achamos que seria importante que esse assunto fosse trazido para o texto do Código Brasileiro de Aeronáutica, que é uma lei fundamental para o desenvolvimento e disciplinamento de toda a atividade aeronáutica no Brasil.

Neste artigo das Zonas de Proteção do Aeródromo, as propriedades vizinhas – é o art. 65 – dos aeródromos, das instalações de auxílio à navegação aérea e de rotas de voo visual ou por instrumento estão sujeitas a restrições especiais. Nós concordamos inteiramente com essas restrições que são feitas em nome da própria segurança operacional de cada aeródromo, mas os próprios órgãos do Ministério da Aeronáutica responsáveis pela concessão dos planos de segurança dos aeródromos estabelecem formas de mitigar e incluem, nas cartas de aproximação de voo visual desses aeródromos, as condições de limitação da operação.

Então, nós incluímos uma emenda, a emenda que foi numerada como §2º do art. 66, que diz o seguinte: "Em situações excepcionais e desde que justificadamente não comprometam a segurança de voo, a autoridade aeronáutica poderá aprovar planos específicos de zonas de proteção, desde que a carta de aproximação visual identifique as superfícies limitadoras de obstáculos do aeródromo formadas pelos acidentes naturais e artificiais existentes".

Nós fizemos questão de especificar os acidentes naturais, que seriam os acidentes geográficos, e os artificiais, que são as construções construídos arbitrariamente e, às vezes, com má-fé pelas autoridades municipais, que autorizam construções dentro das áreas de segurança do aeródromo.

O Código Brasileiro de Aeronáutica não pode ignorar essas situações, que, aliás, administrativamente, têm sido consideradas pela autoridade aeronáutica, com as indicações nas cartas de aproximação visual desses aeródromos. Mas, já em outros, esse mesmo entendimento não tem ocorrido, razão por que nós entendemos que essas situações precisam estar devidamente normatizadas no Código Brasileiro de Aeronáutica para que as situações ocorrentes não possam ficar ao sabor dos humores da autoridade administrativa em cada momento da vida desses aeródromos.

O caso do aeródromo da Paraíba é um caso típico que justifica essas cautelas e essa necessidade de normatização definitiva no Código Brasileiro de Aeronáutica.

É claro que, aqui, nós estamos propondo uma equação em que o poder do setor aeronáutico fique com a prerrogativa de conceder ou não, sempre condicionado ao interesse de segurança no aeródromo.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

É preciso lembrar que essa preocupação com a zona de segurança do aeródromo, no meu entender, tem dois vieses: um, que é a segurança operacional das aeronaves e terceiros envolvidos; e outro, que é a preservação dos aeródromos, porque o que está ocorrendo é algo que nos preocupa muito. Essas ocorrências têm se repetido em várias partes do País. Está aqui o Prof. Georges, que é uma testemunha altamente respeitada da situação da Escolinha de Aviação de Goiânia, que está lá interditada, segundo o Prof. Georges me informou – as razões eu não conheço, mas parece que estão relacionadas com as questões relativas à segurança.

Então, é bom que haja, no Código Brasileiro da Aeronáutica, uma ressalva dessa situação concedendo, inclusive, à autoridade administrativa, à autoridade aeronáutica que administra todos os aeroportos ou que concede ou não os planos de segurança normas para dividir as situações em que isso ocorre. Porque, na prática, já está acontecendo isso.

No Aeródromo de Vitória da Conquista, eu vi essa decisão, se eu não me engano, do Decea, autorizando a operação do aeródromo desde que indicada nos planos de voo daqueles que se destinam ao aeródromo. O que nós estamos fazendo é trazendo para o Código Brasileiro de Aeronáutica uma norma disciplinando essa situação.

Então, esse foi um dos pontos que nós incluímos no nosso substitutivo. Eu espero que a Comissão o acolha, já que ele tem o escopo de aperfeiçoar o Código Brasileiro da Aeronáutica, que é o instrumento legal maior para normatização de toda a atividade da aviação civil no País.

Então, eu vou, mais uma vez, repetir aqui a leitura dessa emenda. Ela acrescenta ao art. 66 o §2º, que tem a seguinte redação:

Art. 66

.....
 §2º Em situações excepcionais e, desde que justificadamente não comprometa a segurança de voo, a Autoridade Aeronáutica poderá aprovar Plano Específico de Zona de Proteção desde que a Carta de Aproximação Visual identifique as superfícies limitadoras de obstáculos do aeródromo, formadas pelos acidentes naturais [são os acidentes geográficos] e artificiais existentes.

Porque é o que mais tem se criado: acidentes artificiais gerados por desídia das prefeituras que autorizam construção dentro da zona de segurança do aeródromo, inclusive, quando o aeródromo já tem zona de proteção devidamente aprovada pela autoridade aeronáutica, o que caracteriza um crime, um dolo, uma má-fé.

Mas nós temos que tomar essas providências, porque é uma coisa interessante, e o Presidente Vicentinho, que é piloto, conhece muito bem essa situação. Quando se constrói um aeródromo, e isso a gente verifica em vários Estados da Federação, é aquele foguetório, aquela festa, estão lá Prefeito,





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Vereadores, benfeiteiros da cidade, é um foguetório danado. Daqui a uns dias, a conveniência da politicagem começa a amolecer o princípio do respeito à segurança do próprio aeródromo e aí os Prefeitos autorizam a construção dentro da área de segurança.

Isso aconteceu quando eu fui Governador do Estado no aeródromo de Cajazeiras. Cajazeiras é uma das grandes cidades da Paraíba. Eu terminei de fazer a reconstrução do aeródromo, com o asfaltamento da pista e outros equipamentos, com as cercas etc... Oito meses depois, quando deixei o governo, começaram a invadir a área do aeródromo e, no meu segundo mandato de Governador, eu tive que construir outro aeródromo. Nós vivemos como os judeus errantes, em busca da terra prometida – em busca da terra prometida –, em que há segurança etc e tal.

Essa é a situação dos aeródromos do Brasil. E as autoridades aeronáuticas constituídas, a Anac, o Decea etc precisam olhar isso com firmeza, porque, daqui a pouco, vão nos restar apenas os grandes aeroportos, como Brasília, São Paulo... Em São Paulo mesmo, você tem o caso do Campo de Marte, que está lá há mais de dez anos, sempre acossado pelo interesse da construção civil e, agora, ultimamente, parece que houve algumas modificações. Eu fui procurado hoje aqui por alguns aeronautas, por alguns vibradores da aviação, falando dessa situação crítica em que se encontra o Aeródromo de Marte, que fica no bairro de Santana.

E nós temos outras e outras histórias. O Aeroclube do Brasil, que funcionava em Manguinhos, foi lá para Jacarepaguá. Agora já estão dizendo que vão tirar de Jacarepaguá. Por quê? As autoridades constituídas e que ocupam cargos, funções importantes precisam assumir o patrocínio dessa atitude de respeito à lei vigente.

Daí a nossa preocupação de trazer para o texto do Código Brasileiro de Aeronáutica, que estamos elaborando, esse dispositivo, que vai calçar as autoridades administrativas com mais autoridade para agirem com firmeza na proteção do interesse da aviação. Não se faz uma aviação forte se você não cuida da base da aviação, que são as escolas de aviação – as escolas de aviação.

O mundo inteiro sabe que os Estados Unidos realizam convenções e convenções de aviação e uma das mais importantes, que é seguramente a maior do mundo, é a convenção que é feita pela EAA, uma associação responsável pela aviação experimental ou a *homebuilt*. É o maior evento de aviação do mundo. E por que um País com a força, com o prestígio e sobretudo com a aviação bem estruturada que tem dá tanto valor à base da aviação? Porque não se faz aviação sem isso.

Nós temos aí, por exemplo, um caso interessante que é um exemplo duplo nessa questão da importância da aviação: a indústria aeronáutica brasileira. Temos a Embraer, uma grande indústria, indiscutivelmente. Mas a Embraer, que é uma grande indústria, não trouxe esse espírito novo que tem muita força no mundo inteiro da base da aviação, a formação de quadros, e também as pequenas indústrias que fornecem, que fabricam os produtos, os insumos dos quais são feitos os aviões. A





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Embraer é uma grande indústria, mas qual é a fábrica de turbina que o Brasil tem? Nenhuma. Não tem nenhuma fábrica de turbina. Os sistemas que compõem os grandes aviões da Embraer são sistemas todos importados. A aviação é toda importada, os motores são todos importados, a matéria-prima, as chapas de dural, que são fundamentais, são importadas. A menor coisa que se usa na aviação, inclusive em um produto que foi montado pela própria Embraer, os aviões da Piper, você não compra um parafuso que não seja importado, porque a coisa foi... Trataram da cúpula, mas esqueceram a base, que é a democratização da indústria aeronáutica, porque é dessa democratização que se faz o avião, para que o Brasil, um País com a extensão territorial que tem, possa utilizar na sua vida econômica e social aeronaves feitas evidentemente no Brasil. O Brasil já teve várias aeronaves de porte médio e pequeno feitas aqui no Brasil. Não tem mais nenhuma. Acabou tudo. Acabou tudo.

E eu acho que nós, nesta Comissão, temos a obrigação de olhar para esses aspectos, que são fundamentais. Não adianta dizer que a indústria brasileira aeronáutica é uma das grandes indústrias. Indiscutivelmente, não vamos negar essa realidade pujante da indústria aeronáutica brasileira, mas é preciso que outros olhares se voltem em favor da indústria aeronáutica. Das pessoas presentes neste auditório, eu posso identificar vibradores da aviação, que têm esse compromisso efetivo.

Esse foi o escopo que nos levou a adicionar esse §2º ao art. 66 do Código Brasileiro da Aeronáutica, que nós esperamos que seja aprovado agora nesta reunião.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Bom, pelo que ficou claro, as autoridades responsáveis por um aeródromo que não respeitarem as regras responderão por improbidade administrativa. É mais ou menos isso, não é, Senador?

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – É.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Para que a gente possa preservar os nossos aeródromos. Porque tudo o que o Senador Maranhão colocou aqui é uma realidade plena. Está ali Rangel, que conhece muito bem disso, está lá em Barreiras. Se nós não protegermos os nossos aeródromos, terminam eles fechando, e a municipalidade não tendo condições financeiras, econômicas de abrir outro. Então, a gente tem que proteger o que tem, que é de suma importância para uma comunidade, que são os nossos aeródromos.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – É, eu...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Eu conheço a realidade lá da Paraíba, que o senhor colocou aqui. É plenamente real. Temos, enfim, que proteger os aeródromos, para que as cidades cresçam, mas protegendo todos os aeródromos do nosso País.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Em Porto Nacional não é diferente. O nosso aeródromo ficou no centro – era muito longe, hoje ficou no centro –, o sítio é grande, e, se a gente não está lá, lutando, brigando, protegendo, já tinha perdido o nosso aeródromo, que tem um aeroclube de 1955, fundado, inclusive...

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – Da época do Aeroclube da Paraíba.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – É, fundado pelo meu saudoso pai, Comandante Vicentão, e que funciona até hoje graças, modéstia à parte – o Paulo sabe disso, o nosso assessor da Infraero, que tem nos ajudado muito lá; o pessoal da Anac também –, à gente, que mantém o aeroclube em plena ordem. Não é fácil manter hoje um aeroclube no Brasil, ainda mais com a idade de 1955; quer dizer, ele é mais velho que eu. De modo que esse relatório de V. Exa. merece aplausos de todos nós, não é, Senador Pedro Chaves?

O SR. PEDRO CHAVES (Bloco Moderador/PRB - MS. *Fora do microfone.*) – É um relatório imenso.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Demorou um pouco, mas saiu à altura do que todos nós estávamos aguardando – os Senadores, e naturalmente todos que aqui estão e os que não puderam vir.

Mais alguma...

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – Presidente, eu queria só, sem querer...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Não, tranquilo.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – ... aparteá-lo, e já aparteando... Essa palavra, esse verbo "demorar", "demorou tanto"... A pressa é inimiga da perfeição.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – É, tranquilo.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – Nós recebemos muitas sugestões, algumas das quais nos chegaram retardatariamente, e nós entendemos que era melhor demorar um pouco para discutir e inserir as sugestões que estávamos recebendo, porque o Código é definitivo. Não se faz um Código todo dia.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – É claro.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (Bloco Maioria/MDB - PB) – O Código é uma peça basilar para o desenvolvimento de toda a aviação e não pode ser objeto de improvisações. Então, eu preferi, dentro da filosofia desse princípio, que é geral mas se aplica muito bem à hipótese aqui, entender que a pressa é inimiga da perfeição, para poder acolher todas as sugestões que chegavam. E algumas chegavam de forma retardatária, mas sem perder o seu valor, sem perder a sua importância na busca de encontrar soluções definitivas para a situação da aviação no Brasil.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

A criação das agências, isso é o que eu queria falar, foi algo muito moderno, mas eu acho que nós estamos ainda num processo de aperfeiçoamento dessas agências. Elas estão usando o poder que têm de uma forma que representa até uma invasão das atribuições do Legislativo. O poder institucional que tem competência para fazer a lei é o Legislativo, e não uma agência, que é uma agência normativa. Então, ela fica na área das normas adjetivas e não na área das normas substantivas. E, por conta disso, tem trazido muito prejuízo à aviação.

Você veja agora a elevação escandalosa das tarifas aeroportuárias e de comunicação de rádio etc. Foi algo de mais de 2.000% de aumento. E consultou quem? Afinal de contas, somos uma democracia. Uma agência, com todas as atribuições que tem, não pode abusar dessas atribuições. Não consultou realmente.

E é uma coisa curiosa. Enquanto a gestão dos aeródromos e aeroportos do Brasil era prerrogativa do Poder Público, essas coisas não estavam acontecendo. Agora, de repente, quando a gestão dos aeródromos entra em licitação para privatização, vem essa pancada violenta em cima dos proprietários e em cima dos aeronautas. É realmente uma coisa escandalosa a nova tabela de tarifas operacionais nos aeródromos, mesmo nos aeródromos pequenos, como é o caso do aeródromo de Santa Rita – tarifas que representavam já um custo elevado para o desenvolvimento da aviação, especialmente aviação pequena, de aviação geral, incluído aí o táxi aéreo, as empresas regionais, e o passageiro sobretudo, porque isso cai nas costelas do passageiro.

Então, são coisas que o Congresso Nacional precisa estudar, porque uma coisa é uma lei que passa por toda essa triagem de elaboração, apresentação em plenário de projeto, pareceres de várias comissões correlatas, para, no final das contas, se elaborar uma lei que busca sempre como fundamento a justiça e a democracia no processo de elaboração. Outra coisa são alguns diretores da Anac se reunirem e, como ninguém mais sabe com quem mais, de repente decreta-se um aumento violento como esse que está ocorrendo nas tarifas aeroportuárias e nos usos de comunicação, inclusive. Se você, numa aeronave, liga o transmissor ou transceptor do seu avião e faz uma comunicação, você já vai pagar uma fábula de recursos.

Um proprietário de aeronave me mostrou duas faturas. A fatura antes desse aumento, com igual número de operações, que implicava um valor total, vamos dizer, não me lembro o número exato aqui, mas digamos R\$500. Essa fatura passou para R\$15 mil. Realmente, isso me parece um absurdo e algo que prejudica o desenvolvimento da aviação, especialmente daquela aviação que é basilar, porque forma os quadros para a aviação, os pilotos, os mecânicos e outros profissionais relacionados com o bom funcionamento da aviação.

Essa é uma observação que eu faço aqui, *en passant*, mas eu ainda vou fazer um discurso na tribuna do Senado, analisando essa situação e apelando para o próprio ministro da área, para fazer





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

uma revisão desse processo que realmente pode trazer muitos prejuízos ao desenvolvimento da aviação.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Quando eu digo "demorado", Senador Maranhão, não é apenas o seu relatório. Desde o início, quando nós começamos aqui... Não podemos deixar de registrar os nossos especialistas, que deram uma contribuição embrionária fantástica. Nós pegamos já, como se diz, do relatório deles, numa solenidade que tivemos aqui... E nós queremos, nesse instante – o Vice-Presidente Pedro Chaves, o senhor e eu –, agradecer a todos os especialistas que contribuíram com o início de tudo isso. Portanto, a demora é no conjunto, não é apenas no relatório.

Aqui também – V. Exa. não citou, mas é importante citar – vão se regulamentar as ações da Anac com relação a concurso. Não tem cabimento um veterinário passar num concurso da Anac e fazer inspeção de aeronave. Esse não é o País e a aviação que nós queremos. Respeitamos os veterinários, os médicos etc, mas cada qual no seu quadrado. Tendo, a partir de agora, aprovado o Código, vai haver critérios de concurso, com profissões afins.

Digo isso porque eu já vi, por exemplo, representante da Anac fazendo rampa, ou seja, fiscalização aqui em Brasília, Rangel. Ele não sabia o que é um profundo, o que é um leme, o que é nada! Pegava lá... "Não, mas falta o adesivo aqui." "Adesivo?" "Sim." "Vamos botar o adesivo." Não, mas é multa é R\$2 mil, R\$3 mil, por causa do adesivo." Quer dizer, é para justificar que ele estava trabalhando. Erradamente, porque ele poderia fazer de forma preventiva: uma aeronave não sai, põe esse adesivo. Desce aqui, onde faz o adesivo, e põe esse adesivo. Não afetaria em nada a segurança de voo, mas, se tinha que ter... Em resumo, vai haver regra.

O problema da Anac é que, na falta de um código, porque o último é de 1986 – quantos anos para cá? Antes da Constituinte, não é, Paulo? Nós não tínhamos regras, não tínhamos leis. Na falta disso, no vazio de leis, eles estavam confeccionando aí à vontade.

Agora, se Deus quiser, vai ser aprovado aqui hoje, no Plenário, vai para a Câmara... Esperamos que os Deputados Federais deem essa contribuição à aviação brasileira como um todo, e quem será o grande beneficiado disso é o povo brasileiro.

Considerando que já foi concedida vista coletiva do relatório, pergunto se há algum Senador ou Senadora que deseje discutir a matéria. (Pausa.)

Não havendo mais quem queira discutir, declaro encerrada a discussão.

Passa-se à votação da matéria.





SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Aqueles Senadores e aquelas Senadoras que concordam com o relatório apresentado permaneçam como se encontram. (Pausa.)

Aprovado o relatório, que passa a constituir... (Palmas.)

Obrigado.

Aprovado o relatório, que passa a constituir o Parecer nº 1.000-1/2018 da Comissão.

A matéria será encaminhada ao Plenário.

Antes de encerrar, nos termos do art. 111 do Regimento Interno, coloco em votação as Atas da 9ª e 10ª Reuniões e da presente reunião, solicitando a dispensa de leitura das mesmas.

As Sras. e os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se encontram. (Pausa.)

As atas estão aprovadas.

Antes de encerrar, quero, como Presidente desta Comissão – e naturalmente o nosso Vice, o Senador Pedro Chaves, e o Senador, nosso brilhante Relator, José Maranhão – mais uma vez, registrar os agradecimentos ao Professor Georges, especialista em Direito Aeronáutico, entusiasta da causa.

Registrando os agradecimentos, estaremos registrando estes nomes e alguns outros que porventura contribuíram, e não podemos citá-los, a ingressarem nos *Anais* do Senado neste momento histórico da aviação nacional: Leandro Machado Azevedo, da Assessoria Legislativa da Liderança, do nosso Partido, o PR; Cícero Crispim Marques Feitosa, consultor legislativo – ele está de férias, mas ficam registrados os agradecimentos; Paulo Antônio Figueiredo Azevedo e Rafael Dutra Drummond, ambos assessores nossos, que contribuíram muito; Ranilton Monteiro Neves, assessor do Senador José Maranhão. Onde está o Ranilton? Ele está ali, muito discreto. Muito obrigado, Ranilton; José Luiz de Mendonça Mahon Júnior, da assessoria do Senador Pedro Chaves, muitíssimo obrigado; Marcelo Lopes e Eduardo Bruno, Secretário e Coordenador desta Comissão. E, aí, Marcelo, estendo também ao Diogo Peixoto e à Evelyn Alves.

Em nome de todos vocês, ficam registrados os nossos agradecimentos a todos os servidores da Casa que contribuíram, para que a gente chegasse a esse final da melhor maneira possível.

Gostaria de agradecer às instituições que aqui estão representadas, através de você, Paulo, e do Coronel Gerson, da nossa Força Aérea.

Muitíssimo obrigado a todos vocês que acompanharam o dia a dia desta Comissão. Agradeço mais uma vez ao Comandante Rangel, que foi um dos palestrantes, muito preparado, muito qualificado, bom de acrobacia no RV-7.



**SENADO FEDERAL**

Secretaria-Geral da Mesa

Então, ficam os nossos agradecimentos.

Não havendo nada mais a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado a todos vocês.

(Palmas.)

(Iniciada às 11 horas e 58 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 46 minutos.)



Fale com o Senado
0800 61 2211

 /senadofederal
 @senadofederal

Secretaria-Geral da Mesa
Secretaria de Atas e Diários

SENADO
FEDERAL

