



DIÁRIO



República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLI — Nº 067

CAPITAL FEDERAL

QUINTA-FEIRA, 12 DE JUNHO DE 1986

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 93^a SESSÃO, EM 11 DE JUNHO DE 1986

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Ofício do Sr. 1º-Secretário da Câmara dos Deputados.

Encaminhando à revisão do Senado autógrafo do seguinte projeto:

— Projeto de Lei da Câmara nº 13/86 (nº 3.289/84, na Casa de origem), que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

1.2.2 — Pareceres encaminhados à Mesa

1.2.3 — Comunicação da Presidência

Designação da Comissão Especial, composta para estudar o Projeto de Lei da Câmara nº 13/86, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

1.2.4 — Leitura de projetos

— Projeto de Lei do Senado nº 144/86, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que introduz modificação na Consolidação das Leis do Trabalho, na parte que trata dos componentes variáveis do salário.

— Projeto de Lei do Senado nº 145/86, de autoria do Sr. Senador Jamil Haddad, que altera a redação dos artigos 6º e 23 do Código de Processo Penal.

1.2.5 — Requerimento

Nº 136/86, de autoria do Sr. Senador Hélio Gueiros e outros Srs. Senadores, solicitando que não seja realizada sessão do Senado no dia 12 do corrente, nem haja Expediente em sua Secretaria no período da tarde.

1.2.6 — Discursos do Expediente

SENADOR JORGE KALUME — Aniversário da Batalha Naval do Riachuelo e do Correio Aéreo Nacional.

SENADOR OCTÁVIO CARDOSO, como Líder — Declarações do Ministro Aureliano Chaves, publicadas em órgão da Imprensa, sobre a Coligação PFL, — PDS, em São Paulo, para apoiar a candidatura do Sr. Paulo Maluf.

SENADOR JAMIL HADDAD — Projeto de Lei do Senado nº 145/86, apresentado por S. Ex^a na presente sessão.

SENADOR NELSON CARNEIRO — Apelo em favor da reativação da antiga Fábrica Nacional de Motores, no Rio de Janeiro. Problema dos acidentes de trabalho no Estado do Rio de Janeiro. Defesa da aprovação de projeto de lei que proíbe a pesca da baileia nas costas brasileiras.

1.2.7 — Comunicação da Presidência

Convocação de sessão extraordinária a realizar-se hoje, às 18 horas e 30 minutos, com Ordem do Dia que designa.

1.2.8 — Requerimento

Nº 137/86, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, solicitando a retirada, em caráter definitivo, do Projeto de Decreto Legislativo nº 29/85.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Projeto de Lei da Câmara nº 205/85 (nº 6.332/85, na Casa de origem), que revoga o Decreto-lei nº 251, de 28 de fevereiro de 1967, e dá outras providências. (Em regime de urgência). Discussão encerrada após parecer da Comissão de Constituição e Justiça, ficando a votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei da Câmara nº 84/82 (nº 3.758/80, na Casa de origem), que altera dispositivos da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965, que institui o novo Código Florestal. Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei da Câmara nº 129/82 (nº 2.451/79, na Casa de origem), que confere à usina da Companhia Energética de São Paulo — CESP, em construção no Porto Primavera, a denominação de "Hidrelétrica Domingos Leonardo Cerávolo". Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei da Câmara nº 133/82 (nº 2.954/80, na Casa de origem), que altera dispositivos do Decreto-lei nº 986, de 21 de outubro de 1969, que "institui normas básicas sobre alimentos. Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei da Câmara nº 123/84 (nº 1.608/79, na Casa de origem), que disciplina o transporte de madeira em toros, por via fluvial. Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei do Senado nº 8/83, que dispõe sobre validade de concurso para cargo ou emprego na administração federal centralizada e descentralizada. Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei do Senado nº 52/83, que submete os órgãos da administração indireta ao poder investigatório das Comissões Parlamentares de Inquérito. Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei do Senado nº 174/83, que modifica disposição da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral). Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei do Senado nº 61/85, acrescentando dispositivo à Lei nº 5.010, de 30 de maio de 1966, que organiza a justiça federal de primeira instância. Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei do Senado nº 141/85, que altera dispositivos do Código Civil Brasileiro (Lei nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916), que "dispõe sobre a herança jacente e a sucessão legítima". Votação adiada por falta de quorum.

— Projeto de Lei do Senado nº 376/81, que determina a criação de Coordenações de Educação Ecológica no Ensino de 1º e 2º Graus e dá outras providências. Discussão encerrada, ficando a votação adiada por falta de quorum.

1.3.1 — Discursos após a Ordem do Dia

SENADOR CESAR CALS — Apelo em favor da tramitação urgente do Projeto de Lei da Câmara nº 168/85, que estabelece o salário mínimo profissional para os diplomados em Ciências Econômicas.

SENADOR NIVALDO MACHADO — Plano Nacional de Informática e Automação — PLANIN.

1.3.2 — Designação da Ordem do Dia da próxima sessão

1.4 — ENCERRAMENTO

2 — ATA DA 94^a SESSÃO, EM 11 DE JUNHO DE 1986

2.1 — ABERTURA

2.2 — EXPEDIENTE

2.2.1 — Mensagem do Senhor Presidente da República

Nº 170/86 (nº 222/86, na origem), restituindo autógrafo de projeto de lei sancionado.

EXPEDIENTE
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

LOURIVAL ZAGONEZ DOS SANTOS

Diretor-Geral do Senado Federal

JOSÉ LUCENA DANTAS

Diretor Executivo

JOÃO DE MORAIS SILVA

Diretor Administrativo

MÁRIO CÉSAR PINHEIRO MAIA

Diretor Industrial

PEDRO ALVES RIBEIRO

Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Via Superfície:

Anual Cz\$ 92,00

Semestral Cz\$ 46,00

Exemplar Avulso: Cz\$ 0,17

Tiragem: 2.200 exemplares.

2.2.2 — Pareceres encaminhados à Mesa

2.2.3 — Leitura de projeto

Projeto de Lei do Senado nº 146, de 1986, de autoria do Sr. Nelson Carneiro, que "introduz alteração na Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, que criou o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço".

2.2.4 — Comunicação da Presidência

Recebimento da Mensagem nº 171/86, pela qual o Senhor Presidente da República solicita autorização do Senado para que o Governo do Estado de Sergipe possa contratar operação de crédito.

2.3 — ORDEM DO DIA

Redação final do Projeto de Resolução nº 25/86, que aprova as contas do Governo do Distrito Federal, relativas ao exercício financeiro de 1984. Aprovada. À promulgação.

Projeto de Lei do Senado nº 138/86, que dispõe sobre a distribuição eventual de lucros a empregados. Aprovado, em 2º turno. À Câmara dos Deputados.

Projeto de Lei do Senado nº 4/84, que introduz alterações no art. 17 da Lei nº 5.107, de 13 de setembro

de 1966, para dispor sobre indenização dos aposentados espontaneamente e que contavam mais de dez anos de serviço na mesma empresa anteriormente a setembro de 1966. Aprovado, em 2º turno. À Comissão de Redação.

Projeto de Lei do Senado nº 46/85, que introduz modificações no Código Penal com vistas a ampliar a imunidade penal do advogado no exercício de sua atividade postulatória judicial. Aprovado, em 2º turno. À Comissão de Redação.

2.3.1 — Discursos após a Ordem do Dia

SENADOR MARTINS FILHO — Sugestões com vistas a ampliar as possibilidades do setor de produção, como fator fundamental para a estabilização econômica e o progresso social do País.

SENADOR ITAMAR FRANCO — Homenagem ao Coronel Carlos Alfredo Pellegrino, no momento em que se afasta da Assessoria Parlamentar do Ministério do Exército, para ocupar a função de Adido Militar das Forças Armadas na Colômbia.

SENADOR NELSON CARNEIRO — Plano de Trabalho do Projeto Rondon para o quinquênio

86/90, divulgado na plaquette "Participação e Desenvolvimento".

SENADOR ODACIR SOARES — Irregularidades que estariam ocorrendo no Estado de Rondônia.

2.3.2 — Designação da Ordem do Dia da próxima sessão

2.4 — ENCERRAMENTO

3 — DISCURSOS PRONUNCIADOS EM SSESÕES ANTERIORES

— Do Sr. João Calmon, proferido na sessão de 19-11-85.

— Do Sr. João Lobo, proferido na sessão de 5-6-86.

4 — MESA DIRETORA

5 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

6 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

Ata da 93ª Sessão, em 11 de junho de 1986

4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 47ª Legislatura

Presidência do Sr. José Fragelli

ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Jorge Kalume — Altevir Leal — Mário Maia — Eunicé Michiles — Raimundo Parente — Galvão Modesto — Odacir Soares — Gabriel Hermes — Hélio Gueiros — Alexandre Costa — João Castelo — Américo de Souza — Alberto Silva — João Lobo — Cesar Cals — Carlos Alberto — Moacyr Duarte — Martins Filho — Marcondes Gadelha — Milton Cabral — Nivaldo Machado —

Guilherme Palmeira — Carlos Lyra — Luiz Cavalcante — Lourival Baptista — Nelson Carneiro — Jamil Hadad — Itamar Franco — Alfredo Campos — Severo Gomes — Mauro Borges — Gastão Müller — José Fragelli — Afonso Camargo — Enéas Faria — Ivan Bonato — Lenoir Vargas — Carlos Chiarelli — Pedro Simon — Octávio Cardoso.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — A lista de presença acusa o comparecimento de 40 Srs. Senadores. Havia número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos. O Sr. 1º-Secretário procederá à leitura do Expediente.

É lido o seguinte

EXPEDIENTE

OFÍCIO

Do Sr. 1º-Secretário da Câmara dos Deputados, encaminhando à revisão do Senado autógrafo do seguinte projeto:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA**Nº 13 de 1986**

(Nº 3.289/84, na Casa de origem)

(De iniciativa do Senhor Presidente da República)

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**TÍTULO I
INTRODUÇÃO****CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II**DISPOSIÇÕES DE DIREITO INTERNACIONAL PRIVADO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 9º A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem (arts. 23, § 2º, 4º a 65).

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

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

- I** - excluem a competência de foro do lugar de destino;
- II** - visem à exonerar de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admite;
- III** - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código (arts. 246, 257, 260, 262, 269 e 277).

TÍTULO II
DO ESPAÇO AÉREO E SEU USO PARA FINS AERONÁUTICOS

CAPÍTULO I
DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

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

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

- I** - a navegação aérea;
- II** - o tráfego aéreo;
- III** - a infra-estrutura aeronáutica;
- IV** - a aeronave;
- V** - a tripulação;
- VI** - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.

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

CAPÍTULO II
DO TRÁFEGO AÉREO

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

§ 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (art. 3º, I) poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrissar no território subjacente.

§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (art. 177 a 179), mediante informações prévias sobre o voo planejado (art. 1º, § 4º).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a

levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

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

CAPÍTULO III

ENTRADA E SAÍDA DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO III DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

- I - o sistema aeroportuário (arts. 26 a 46);
- II - o sistema de proteção ao voo (arts. 47 a 65);
- III - o sistema de segurança de voo (arts. 66 a 71);
- IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (arts. 72 a 85);
- V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (arts. 86 a 93);
- VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (arts. 94 a 96);

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

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

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

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

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

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

CAPÍTULO II

DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

SEÇÃO I

DOS AERÓDROMOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 31. Consideram-se:

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

II - Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

III - Heliportos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

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

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

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

SEÇÃO II

DA CONSTRUÇÃO E UTILIZAÇÃO DE AERÓDROMOS

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

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

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

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da administração federal indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

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

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

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explora-

dos, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

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

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

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

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

SEÇÃO III DO PATRIMÔNIO AEROPORTUÁRIO

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

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

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

SEÇÃO IV

DA UTILIZAÇÃO DE ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

Art. 39. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

I - à sua própria administração;

II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;

III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;

IV - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;

V - ao terminal de carga aérea;

VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;

VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;

VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário.

IX - ao comércio apropriado para aeroporto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEÇÃO V DAS ZONAS DE PROTEÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III DO SISTEMA DE PROTEÇÃO AO VOO

SEÇÃO I DAS VÁRIAS ATIVIDADES DE PROTEÇÃO AO VOO

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

- I - de controle de tráfego aéreo;
- II - de telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea;
- III - de meteorologia aeronáutica;
- IV - de cartografia e informações aeronáuticas;
- V - de busca e salvamento;
- VI - de inspeção em vôo;
- VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;
- VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.

Art. 48. O serviço de telecomunicações aeronáuticas classifica-se em:

- I - fixo aeronáutico;
- II - móvel aeronáutico;
- III - de radionavegação aeronáutica;
- IV - de radiodifusão aeronáutica;

V - móvel aeronáutico por satélite;

VI - de radionavegação aeronáutica por satélite.

Parágrafo único. O serviço de telecomunicações aeronáuticas poderá ser operado:

a) diretamente pelo Ministério da Aeronáutica;

b) mediante autorização, por entidade especializada da administração federal indireta, vinculada àquele Ministério, ou por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações privadas de telecomunicações aeronáuticas.

SEÇÃO II

DA COORDENAÇÃO DE BUSCA, ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO

Art. 49. As atividades de Proteção ao Vôo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.

Art. 50. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

Art. 51. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

Art. 52. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em vôo ou pronta para partir.

Art. 54. Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica, encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em vôo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.

Art. 56. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.

Art. 57. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito à remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

I - considerar-se-ão, em primeiro lugar:

a) o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro;

b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga;

c) o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente;

II - em segundo lugar, o valor das coisas recuperadas.

§ 1º Não haverá remuneração:

a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil;

b) quando o socorro for prestado por aeronave pública.

§ 2º O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e convenções em vigor.

Art. 58. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.

Art. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 60. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.

Art. 61. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.

§ 1º Os interessados devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contado do dia do socorro.

§ 2º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio.

§ 3º Os interessados que deixarem fluir o prazo estabelecido no parágrafo primeiro sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 62. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 63. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave sem o consentimento do seu proprietário ou explorador.

Parágrafo único. Provada a negligência do proprietário ou explorador, estes responderão, solidariamente, pela remuneração.

Art. 64. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que:

I - os reclamantes concorreram voluntariamente ou por negligência para agravar a situação de pessoas ou bens a serem socorridos;

II - se, comprovadamente, furtaram ou tornaram-se cúmplices de furto, extravio ou atos fraudulentos.

Art. 65. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.

CAPÍTULO IV
DO SISTEMA DE SEGURANÇA DE VÔO

SEÇÃO I
DOS REGULAMENTOS E REQUISITOS DE SEGURANÇA DE VÔO

Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de vôo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e

II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.

§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.

Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de vôo;

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior;

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.

SEÇÃO II
DOS CERTIFICADOS DE HOMOLOGAÇÃO

Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de homologação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.

§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.

§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade.

§ 3º O disposto neste artigo e seus parágrafos primeiro e segundo aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.

Art. 69. A autoridade aeronáutica emitirá os certificados de homologação de empresa destinada à fabricação de produtos aeronáuticos, desde que o respectivo sistema de fabricação e controle assegure que toda unidade fabricada atenderão projeto aprovado.

Parágrafo único. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de homologação de empresa, na forma do respectivo Regulamento.

Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

§ 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.

§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.

§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção.

§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º do art. 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir.

Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.

CAPÍTULO V
SISTEMA DE REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO

SEÇÃO I

DO REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO

Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:

I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;

II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;

III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;

IV - promover o cadastramento geral.

§ 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro.

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.

Art. 73. Somente são admitidos a registro:

I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros;

II - documentos particularés, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas;

III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Supremo Tribunal Federal;

IV - cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.

Art. 74. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas:

I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro registro no País, mediante os elementos cons-

tantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver;

II - a inscrição:

- a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se instaura, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave;
- b) de documentos relativos à abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave;
- c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, seqüestro, penhora e apreensão de aeronave;

III - a averbação na matrícula e respectivo certificado das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia;

IV - a autenticação do Diário de bordo de aeronave brasileira;

V - a anotação de usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons costumes.

Art. 75. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.

Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.

Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas aprovadas pelo Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO II

DO PROCEDIMENTO DE REGISTRO DE AERONAVES

Art. 77. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo o número que lhes competir, observada a ordem de entrada.

Art. 78. O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta a preferência dos direitos dependentes do registro.

Art. 79. O título de natureza particular apresentado em via única será arquivado no Registro Aeronáutico Brasileiro, que fornecerá certidão do mesmo, ao interessado.

Art. 80. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob número de ordem mais baixo.

Art. 81. No Protocolo será anotada, à margem da prenotação, a exigência feita pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, com recurso à autoridade aeronáutica superior.

Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos trinta dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.

Art. 83. Em caso de permuta, serão feitas as inscrições nas matrículas correspondentes, sob um único número de ordem no Protocolo.

Art. 84. O Diário de bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas.

Parágrafo único. O Diário de bordo deverá ser encadernado e suas folhas numeradas, contendo na primeira e na última, respectivamente, o termo de abertura e encerramento com o número de suas páginas, devidamente autenticados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 85. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio ex officio ou a pedido da associação de classe interessada os costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei ou os bons costumes, após a manifestação dos órgãos jurídicos do Ministério da Aeronáutica.

CAPÍTULO VI

SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.

§ 1º Funcionará, dentro do sistema a que se refere o caput deste artigo, uma Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, que se incumbirá da investigação dos acidentes ocorridos com aeronaves, propondo as medidas tendentes a evitar novos acidentes.

§ 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

§ 3º Os membros da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos serão nomeados pelo Ministro da Aeronáutica.

§ 4º Da Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos farão parte, obrigatoriamente, além de representantes do Poder Público, um representante do operador da aeronave envolvida no acidente e um das entidades sindicais de aeroportos e de aeronautas, por elas indicados.

§ 5º O relatório do acidente investigado será integralmente fornecido, por cópia, aos interessados que o requererem.

§ 6º As conclusões do relatório do acidente investigado serão publicadas em órgão de divulgação do Departamento da Aviação Civil.

Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele interviver, comunicá-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente.

Art. 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave accidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica.

Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida.

Art. 91. As despesas de remoção e desinterdição do local do acidente aeronáutico, inclusive em aeródromo, correrão por conta do explorador da aeronave accidentada, desde que comprove a sua culpa ou responsabilidade.

Parágrafo Único. Caso o explorador não disponha de recursos técnicos ou não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou de seus restos, a administração do aeroporto encarregará-se-a dessa providência.

Art. 92. Em caso de acidentes aéreos ocorridos por atos delituosos, far-se-á a comunicação à autoridade policial para o respectivo processo.

Parágrafo único. Para o disposto no caput deste artigo, a autoridade policial, juntamente com as autoridades aeronáuticas, deverão considerar as infrações às Regulamentações Profissionais dos aeroviários e dos aeronautas, que possam ter ocorrido para o evento.

Art. 93. A correspondência transportada por aeronave accidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.

CAPÍTULO VII

SISTEMA DE FACILITAÇÃO, SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL E COORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

SEÇÃO I

DA FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Aeronáutica, tem por objetivo estudar as normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.

SEÇÃO II

DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.

§ 1º A Comissão mencionada no caput deste artigo tem como objetivos:

- I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;
- II - promover a coordenação entre:
 - a) os serviços de controle de passageiros;
 - b) a administração aeroportuária;
 - c) o policiamento;
 - d) as empresas de transporte aéreo;
 - e) as empresas de serviços auxiliares.

§ 2º Compete, ainda, à referida Comissão determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.

SEÇÃO III

DA COORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO CIVIL

Art. 96. O Poder Executivo regulamentará o órgão do sistema de coordenação do transporte aéreo civil, a fim de:

- I - propor medidas visando a:
 - a) assegurar o desenvolvimento harmônico do transporte aéreo, no contexto de programas técnicos e econômico-financeiros específicos;

b) acompanhar e fiscalizar a execução desses programas;

II - apreciar, sob os aspectos técnico-aeronáuticos e econômico-financeiros, os pedidos de importação e exportação de aeronaves civis e propor instruções para o incentivo da indústria nacional de natureza aeroespacial.

CAPÍTULO VIII

SISTEMA DE FORMAÇÃO E ADESTRAMENTO DE PESSOAL

SEÇÃO I

DOS AEROCLUBES

Art. 97. Aeroclube é toda Sociedade Civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

§ 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de:

- I - ensino e adestramento de pessoal de vôo;
- II - ensino e adestramento de pessoal da infraestrutura aeronáutica;
- III - recreio e desportos.

§ 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.

SEÇÃO II

DA FORMAÇÃO E ADESTRAMENTO DE PESSOAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (art. 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.

§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.

§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.

Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só podem funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo Único. O Poder Executivo baixará regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.

SEÇÃO III

DA FORMAÇÃO E ADESTRAMENTO DE PESSOAL DESTINADO À INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

Art. 100. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infra-estrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou imediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao vôo.

Parágrafo Único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica.

CAPÍTULO IX SISTEMA DE INDÚSTRIA AERONÁUTICA

Art. 101. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico ou relativo à proteção ao voo depende de registro e de homologação (arts. 66 a 71).

CAPÍTULO X DOS SERVIÇOS AUXILIARES

Art. 102. São serviços auxiliares:

I - as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos;

II - os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica.

§ 1º As concessões e as autorizações para as agências de cargas obedecerão aos requisitos estabelecidos no art. 181 desta Lei.

§ 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.

Art. 103. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de conformidade com lei específica.

Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.

CAPÍTULO XI

SISTEMA DE COORDENAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

Art. 105. Poderá ser instalado órgão ou Comissão com o objetivo de:

I - promover o planejamento integrado da infra-estrutura aeronáutica e sua harmonização com as possibilidades econômico-financeiras do País;

II - coordenar os diversos sistemas ou subsistemas;

III - estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas;

IV - coordenar os diversos registros e homologações exigidos por lei.

TÍTULO IV

DAS AERONAVES

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.

Parágrafo único. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade (arts. 72, I, 109 e 114), transferência por ato entre vivos (arts. 72, II e 115, IV), constituição de hipoteca (arts. 72, II e 138), publicidade (arts. 72, III e 117) e cadastramento geral (art. 72, V).

Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (art. 3º, I).

§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.

§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do poder público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.

§ 4º As aeronaves a serviço de entidades da Administração indireta Federal, Estadual ou Municipal são consideradas, para os efeitos deste Código, aeronaves privadas (art. 3º, II).

§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (art. 1º, § 5º).

CAPÍTULO II DA NACIONALIDADE, MATRÍCULA E AERONAVEGABILIDADE

SEÇÃO I

DA NACIONALIDADE E MATRÍCULA

Art. 108. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.

Art. 109. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

§ 1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente.

§ 2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.

Art. 110. A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade; ou pelo explorador, mediante o expresso consentimento do titular do domínio.

Parágrafo único. O consentimento do proprietário pode ser manifestado, por meio de mandato especial, em cláusula do respectivo contrato de utilização de aeronave, ou em documento separado.

Art. 111. A matrícula será provisória quando:

I - feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha o expresso mandato ou consentimento do titular do domínio da aeronave;

II - o vendedor reserva, para si a propriedade da aeronave até o pagamento total do preço ou até o cumprimento de determinada condição, mas consente, expressamente, que o comprador faça a matrícula.

§ 1º A ocorrência da condição resolutiva, estabelecida no contrato, traz como consequência o cancelamento da matrícula, enquanto a quitação ou a ocorrência de condição suspensiva autoriza a matrícula definitiva.

§ 2º O contrato de compra e venda, a prazo, desde que o vendedor não reserve para si a propriedade, enseja a matrícula definitiva.

Art. 112. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:

I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal (art. 75 e parágrafo único);

II - ex officio quando matriculada em outro país;
 III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.
 Art. 113. As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

SEÇÃO II

DO CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE

Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (arts. 20 e 68, § 2º).

§ 1º São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cassação.

§ 2º Poderão ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente.

CAPÍTULO III

DA PROPRIEDADE E EXPLORAÇÃO DA AERONAVE

SEÇÃO I

DA PROPRIEDADE DA AERONAVE

Art. 115. Adquire-se a propriedade da aeronave:

- I - por construção;
- II - por usucapião;
- III - por direito hereditário;
- IV - por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro;
- V - por transferência legal (arts. 145 e 190).

§ 1º Na transferência da aeronave estão sempre compreendidos, salvo cláusula expressa em contrário, os motores, equipamentos e instalações internas.

§ 2º Os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio, senão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 116. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver:

- I - construído, por sua conta;
- II - mandado construir, mediante contrato;
- III - adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa fé, sem interrupção nem oposição durante cinco anos;
- IV - adquirido por direito hereditário;
- V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial (art. 115, IV).

§ 1º Deverá constar da inscrição e da matrícula o nome daquele a quem, no título de aquisição, for transferida a propriedade da aeronave.

§ 2º Caso a inscrição e a matrícula sejam efetuadas por possuidor que não seja titular da propriedade da aeronave, deverá delas constar o nome do proprietário e a averbação do seu expresso mandato ou consentimento.

Art. 117. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro:

- I - as arrematações e adjudicações em hasta pública;

II - as sentenças de divórcio, de nulidade ou anulação de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves;

III - as sentenças de extinção de condomínio;

IV - as sentenças de dissolução ou liquidação de sociedades, em que haja aeronaves a partilhar;

V - as sentenças que, nos inventários, arrolamentos e partilhas, adjudicarem aeronaves em pagamento de dívidas da herança;

VI - as sentenças ou atos de adjudicação, assim como os formais ou certidões de partilha na sucessão legítima ou testamentária;

VII - as sentenças declaratórias de usucapião.

Art. 118. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado serão inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º No caso de hipoteca de aeronave em construção mediante contrato, far-se-ão, ao mesmo tempo, a inscrição do respectivo contrato de construção e a da hipoteca.

§ 2º No caso de hipoteca de aeronave em construção por conta do fabricante faz-se, no mesmo ato, a inscrição do projeto de construção e da respectiva hipoteca.

§ 3º Quando não houver hipoteca de aeronave em construção, far-se-á a inscrição do projeto construído por ocasião do pedido de matrícula.

Art. 119. As aeronaves em processo de homologação, as destinadas a pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de voo experimental e de marca experimental (arts. 17, parágrafo único, e 67, § 1º).

Art. 120. Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção previstas em lei.

§ 1º Ocorre o abandono da aeronave ou de parte dela quando não for possível determinar sua legítima origem ou quando manifestar-se o proprietário, de modo expresso, no sentido de abandoná-la.

§ 2º Considera-se perecida a aeronave quando verificada a impossibilidade de sua recuperação ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 3º Verificado, em inquérito administrativo, o abandono ou perecimento da aeronave, será cancelada ex officio a respectiva matrícula.

Art. 121. O contrato que objetive a transferência da propriedade de aeronave ou a constituição sobre ela de direito real poderá ser elaborado por instrumento público ou particular.

Parágrafo Único. No caso de contrato realizado no exterior aplica-se o disposto no artigo 73, item III.

SEÇÃO II

DA EXPLORAÇÃO E DO EXPLORADOR DE AERONAVE

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

CAPÍTULO IV

DOS CONTRATOS SOBRE AERONAVE

SEÇÃO I

DO CONTRATO DE CONSTRUÇÃO DE AERONAVE

Art. 125. O contrato de construção de aeronave deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Parágrafo único. O contrato referido no caput deste artigo deverá ser submetido à fiscalização do Ministério da Aeronáutica, que estabelecerá as normas e condições de construção.

Art. 126. O contrártante que encomendou a construção da aeronave, uma vez inscrito o seu contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro, adquirirá, originariamente, a propriedade da aeronave, podendo dela dispor e reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua.

SEÇÃO II

DO ARRENDAMENTO

Art. 127. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder a outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.

Art. 128. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

129. O arrendador é obrigado:

I - a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar convencionados, com a documentação necessária para o voo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina, e a mantê-los nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;

II - a garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da aeronave ou do motor.

Parágrafo único. Pode o arrendador obrigar-se, também, a entregar a aeronave equipada e tripulada, desde que a direção e condução técnica fiquem a cargo do arrendatário.

Art. 130. O arrendatário é obrigado:

I - a fazer uso da coisa arrendada para o destino convencionado e dela cuidar como se sua fosse;

II - a pagar, pontualmente, o aluguel, nos prazos, lugar e condições acordadas;

III - a restituir ao arrendador a coisa arrendada, no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular.

Art. 131. A cessão do arrendamento e o subarrendamento só poderão ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 132. A não-inscrição do contrato de arrendamento ou de subarrendamento determina que o arrendador, o arrendatário e o subarrendatário, se houver, sejam responsáveis pelos danos e prejuízos causados pela aeronave.

SEÇÃO III

DO FRETAMENTO

Art. 133. Dá-se o fretamento quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante o pagamento por este, do frete, a realizar uma ou mais viagens pré-estabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se ao fretador o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

Art. 134. O contrato será por instrumento público ou particular, sendo facultada a sua inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro (arts. 123 e 124).

Art. 135. O fretador é obrigado:

I - a colocar a disposição do afretador aeronave equipada e tripulada, com os documentos necessários e em estado de aeronavegabilidade;

II - a realizar as viagens acordadas ou a manter a aeronave à disposição do afretador, durante o tempo convencionado.

Art. 136. O afretador é obrigado:

I - a limitar o emprego da aeronave ao uso para o qual foi contratada e segundo as condições do contrato;

II - a pagar o frete no lugar, tempo e condições acordadas.

SEÇÃO IV

DO ARRENDAMENTO MERCANTIL DE AERONAVE

Art. 137. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante instrumento público ou particular com os seguintes elementos:

I - descrição da aeronave com o respectivo valor;

II - prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua determinação, data e local dos pagamentos;

III - cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do arrendatário;

IV - indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato.

§ 1º Quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, deve estar expresso o consentimento em que seja inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro com o cancelamento da matrícula primitiva, se houver.

§ 2º Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, as cláusulas e condições usuais nas operações de "leasing" internacional, desde que não contenha qualquer cláusula contrária à Constituição brasileira ou às disposições deste Código.

CAPÍTULO V

DA HIPOTECA E ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA DE AERONAVE

SEÇÃO I

DA HIPOTECA CONVENCIONAL

Art. 138. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção.

§ 1º Não pode ser objeto de hipoteca, enquanto não se proceder à matrícula definitiva, a aeronave inscrita e matriculada provisoriamente, salvo se for para garantir o contrato, com base no qual se fez a matrícula provisória.

§ 2º A referência à aeronave, sem ressalva, compreende todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios, constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade.

§ 3º No caso de incidir sobre motores, deverão eles ser inscritos e individuados no Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição da hipoteca, produzindo esta os seus efeitos ainda que estejam equipando aeronave hipotecada a distinto credor, exceto no caso de haver nos respectivos contratos cláusula permitindo a rotatividade dos motores.

§ 4º Concluída a construção, a hipoteca estender-se-á à aeronave se recair sobre todos os componentes; mas continuará a gravar, apenas, os motores e equipamentos individuados, se somente sobre eles incidir a garantia.

§ 5º Durante o contrato, o credor poderá inspecionar o estado dos bens, objeto da hipoteca.

Art. 139. Só aquele que pode alienar a aeronave poderá hipotecá-la e só a aeronave que pode ser alienada poderá ser dada em hipoteca.

Art. 140. A aeronave comum a dois ou mais proprietários só poderá ser dada em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 141. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 142. Do contrato de hipoteca deverão constar:

I - o nome e domicílio das partes contratantes;

II - a importância da dívida garantida, os respectivos juros e demais consectários legais, o termo e lugar de pagamento;

III - as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, assim como os números de série de suas partes componentes;

IV - os seguros que garantem o bem hipotecado.

§ 1º Quando a aeronave estiver em construção, do instrumento deverá constar a descrição de conformidade com o contrato, assim como a etapa da fabricação, se a hipoteca recair sobre todos os componentes; ou a individualização das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia.

§ 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações previstas no artigo 73, item III.

Art. 143. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de:

I - despesas judiciais, crédito trabalhista, tributário e proveniente de tarifas aeroportuárias;

II - despesas por socorro prestado; gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de suas funções, quando indispensáveis à continuação da viagem; e despesas efetuadas com a conservação da aeronave.

Parágrafo único. A preferência será exercida:

a) no caso de perda ou avaria da aeronave, sobre o valor do seguro;

b) no caso de destruição ou inutilização, sobre o valor dos materiais recuperados ou das indenizações recebidas de terceiros;

c) no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.

SEÇÃO II

DA HIPOTECA LEGAL

Art. 144. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval,

fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

Art. 145. Os bens mencionados no artigo anterior serão adjudicados à União, se esta o requerer no Juízo Federal, comprovando:

I - a falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial, antes de concluído o pagamento do débito garantido pelo Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros;

II - a ocorrência dos fatos previstos no art. 189, I e II deste Código.

Art. 146. O débito que tenha de ser pago pela União ou seus agentes financeiros, vencido ou vincendo, será cobrado do adquirente ou da massa falida pelos valores despendidos por ocasião do pagamento.

§ 1º A conversão da moeda estrangeira, se for o caso, será feita pelo câmbio do dia, observada a legislação complementar pertinente.

§ 2º O valor das aeronaves adjudicadas à União será o da data da referida adjudicação.

§ 3º Do valor do crédito previsto neste artigo será deduzido o valor das aeronaves adjudicadas à União, cobrando-se o saldo.

§ 4º Se o valor das aeronaves for maior do que as importâncias despendidas ou a despender, pela União ou seus agentes financeiros, poderá aquela vender em leilão as referidas aeronaves pelo valor da avaliação.

§ 5º Com o preço alcançado, pagar-se-ão as quantias despendidas ou a despender, e o saldo depositar-se-á, conforme o caso, em favor da massa falida ou liquidante.

§ 6º Se no primeiro leilão não alcançar lance superior ou igual à avaliação, far-se-á, no mesmo dia, novo leilão condicional pelo maior preço.

§ 7º Se o preço alcançado no leilão não for superior ao crédito da União, poderá esta optar pela adjudicação a seu favor.

Art. 147. Far-se-á ex officio a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I - da hipoteca legal;

II - da adjudicação de que tratam os arts. 145, 146 § 7º e 190 deste Código.

Parágrafo único. Os atos jurídicos, de que cuida o artigo, produzirão efeitos ainda que não levados a registro no tempo próprio.

SEÇÃO III

DA ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA

Art. 148. A alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da aeronave ou de seus equipamentos, independentemente da respectiva tradição, tornando-se o devedor o possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades, e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.

Art. 149. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterá:

I - o valor da dívida, a taxa de juros, as comissões, cuja cobrança seja permitida, a cláusula penal e a estipulação da correção monetária, se houver, com a indicação exata dos índices aplicáveis;

II - a data do vencimento e o local do pagamento;

III - a descrição da aeronave ou de seus motores, com as indicações constantes do Registro e dos respectivos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade.

§ 1º No caso de alienação fiduciária de aeronave em construção ou de seus componentes, do instrumento constará a descrição conforme o respectivo contrato e a etapa em que se encontra.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, o domínio fiduciário transferir-se-á, no ato do registro, sobre as partes componentes, e estender-se-á à aeronave construída, independente de formalidade posterior.

Art. 150. A alienação fiduciária só tem validade e eficácia após a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 151. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros e aplicar o respectivo preço no pagamento do seu crédito e das despesas decorrentes da cobrança, entregando ao devedor o saldo, se houver.

§ 1º Se o preço não bastar para pagar o crédito e despesas, o devedor continuará obrigado pelo pagamento do saldo.

§ 2º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.

§ 3º O proprietário fiduciário ou credor poderá proceder à busca e apreensão judicial do bem alienado fiduciariamente, diante da mora ou inadimplemento do credor.

Art. 152. No caso de falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial do adquirente ou importador, sem o pagamento do débito para com o vendedor, e de ter o Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros de pagá-lo, a União terá o direito de receber a quantia despendida com as respectivas despesas e conséctários legais, deduzido o valor das aeronaves, peças e equipamentos, objeto da garantia, procedendo-se de conformidade com o disposto em relação à hipoteca legal (arts. 144 e 145).

CAPÍTULO VI

DO SEQUESTRO, DA PENHORA E APREENSÃO DA AERONAVE

SEÇÃO I

DO SEQUESTRO DA AERONAVE

Art. 153. Nenhuma aeronave empregada em serviços aéreos públicos (art. 175) poderá ser objeto de seqüestro.

Parágrafo único. A proibição é extensiva à aeronave que opera serviço de transporte não regular, quando estiver pronta para partir e no curso de viagem da espécie.

Art. 154. Admite-se o seqüestro:

I - em caso de desapossamento da aeronave por meio ilegal;

II - em caso de dano à propriedade privada provocado pela aeronave que nela fizer pouso forçado.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso II, não será admitido o seqüestro se houver prestação de caução suficiente a cobrir o prejuízo causado.

SEÇÃO II

DA PENHORA OU APREENSÃO DA AERONAVE

Art. 155. Toda vez que, sobre aeronave ou seus motores, recair penhora ou apreensão, esta deverá ser averbada no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º Em caso de penhora ou apreensão judicial ou administrativa de aeronaves, ou seus motores, destinados ao serviço público de transporte aéreo regular, a autoridade judicial ou administrativa determinará a medida, sem que se interrompa o serviço.

§ 2º A guarda ou depósito de aeronave penhorada ou de qualquer modo apreendida judicialmente far-se-á de conformidade com o disposto nos arts. 312 a 315 deste Código.

TÍTULO V

DA TRIPULAÇÃO

CAPÍTULO I

DA COMPOSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO

Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (art. 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda um terço dos comissários a bordo da mesma aeronave.

Art. 157. Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.

Art. 158. A juíza da autoridade aeronáutica poderão ser admitidos como tripulantes, em caráter provisório, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros.

Parágrafo único. O prazo do contrato de instrutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder de 6 (seis) meses.

Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de vôo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.

CAPÍTULO II

DAS LICENÇAS E CERTIFICADOS

Art. 160. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica.

Parágrafo único. A licença terá caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.

Art. 161. Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e do certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido.

Parágrafo único. O disposto no caput do presente artigo aplica-se a brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.

Art. 162. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.

Art. 163. Sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.

Parágrafo Único. Do resultado dos exames acima especifica - dos caberá recurso dos interessados à comissão técnica especializada ou à junta médica.

Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença.

Parágrafo Único. No caso do presente artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do art. 163.

CAPÍTULO III DO COMANDANTE DE AERONAVE

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo Único. O nome do comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de bordo.

Art. 166. O comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

- I - limites da jornada de trabalho;
- II - limites de voo;
- III - intervalos de repouso;
- IV - fornecimento de alimentos.

Art. 167. O comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo Único. No caso de pouso forçado, a autoridade do comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 168. Durante o período de tempo previsto no art. 167, o comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;

III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo (art. 16, § 3º).

Parágrafo Único. O comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.

Art. 169. Poderá o comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

Art. 170. O comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

Art. 171. As decisões tomadas pelo comandante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de alijamento (art. 16, § 3º), serão registradas no Diário de bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade aeronáutica.

Parágrafo Único. No caso de estar a carga sujeita a controle aduaneiro, será o alijamento comunicado à autoridade fazendária mais próxima.

Art. 172. O Diário de bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo Único. O Diário de bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

Art. 173. O comandante procederá ao assento, no Diário de bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

Parágrafo Único. Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas, o comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

TÍTULO VI DOS SERVIÇOS AÉREOS

CAPÍTULO I INTRODUÇÃO

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

Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não-regular, doméstico ou internacional.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização.

§ 2º A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (arts. 1º, § 1º; 203 a 213).

§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos arts. 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.

Art. 176. O transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no parágrafo anterior, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.

CAPÍTULO II SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS

Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (art. 123, III) com preendendo as atividades aéreas:

- I - de recreio ou desportivas;
- II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;
- III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

Art. 178. Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (art. 14, § 2º).

§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

§ 2º As aeronaves de que trata este artigo não poderão efetuar serviços aéreos de transporte público (art. 267, § 2º).

Art. 179. As pessoas físicas ou jurídicas que, em seu único e exclusivo benefício, se dediquem à formação ou adestramento de seu pessoal técnico, poderão fazê-lo mediante a anuência da autoridade aeronáutica.

CAPÍTULO III SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

SECÃO I

DA CONCESSÃO OU AUTORIZAÇÃO PARA OS SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

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

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

- I - sede no Brasil;
- II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;
- III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, podem as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

- I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

SEÇÃO II

DA APROVAÇÃO DOS ATOS CONSTITUTIVOS E SUAS ALTERAÇÕES

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.

Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no primeiro mês de cada semestre do exercício social, relação completa:

- I - dos seus acionistas, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social;

II - das transferências de ações, operadas no semestre anterior, com a qualificação do transmitente e do adquirente, bem como do que representa, percentualmente, a sua participação social.

§ 1º Diante dessas informações, poderá a autoridade aeronáutica:

- I - considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei;

II - determinar que, no período que fixar, as transferências dependerão de aprovação prévia.

§ 2º É exigida a autorização prévia, para a transferência de ações:

- I - que assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade;

II - que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social;

III - que representem 2% (dois por cento) do capital social;

IV - durante o período fixado pela autoridade aeronáutica, em face da análise das informações semestrais a que se refere o § 1º, item II, deste artigo;

V - no caso previsto no artigo 181, § 3º.

Art. 186. As empresas de que tratam os artigos 181 e 182, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos, o bem público ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se ou incorporar-se.

§ 1º A consociação, a associação e a constituição de grupos societários serão permitidas tendo em vista a exploração dos serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.

§ 2º Embora pertencendo ao mesmo grupo societário, uma empresa não poderá, fora dos casos previstos no caput deste artigo, explorar linhas aéreas cuja concessão tenha sido deferida a outra.

§ 3º Todos os casos previstos no caput e no § 1º deste artigo só se efetuarão com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO III
DA INTERVENÇÃO, LIQUIDAÇÃO E FALÊNCIA DE EMPRESA
CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Art. 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.

Art. 188. O Poder Executivo poderá intervir nas empresas concessionárias ou autorizadas, cuja situação operacional, financeira ou econômica ameaça a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo.

§ 1º A intervenção visará ao restabelecimento da normalidade dos serviços e durará enquanto necessária à consecução do objetivo.

§ 2º Na hipótese de ser apurada, por perícia técnica, antes ou depois da intervenção, a impossibilidade do restabelecimento da normalidade dos serviços:

I - será determinada a liquidação extra-judicial, quando, com a realização do ativo puder ser atendida pelo menos a metade dos créditos;

II - será requerida a falência, quando o ativo não for suficiente para atender pelo menos a metade dos créditos, ou quando houver fundados indícios de crimes falenciais.

Art. 189. Além dos previstos em lei, constituem créditos privilegiados da União nos processos de liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo:

I - a quantia despendida pela União para financiamento ou pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos pela empresa de transporte aéreo;

II - a quantia por que a União se haja obrigado, ainda que parceladamente, para pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos, importados pela empresa de transporte aéreo.

Art. 190. Na liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo, serão liminarmente adjudicadas à União, por conta e até o limite do seu crédito, as aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos antes da instauração do processo:

I - com a contribuição financeira da União, aval, fiança ou qualquer outra garantia desta ou de seus agentes financeiros;

II - pagos no todo ou em parte pela União ou por cujo pagamento ela venha a ser responsabilizada após o início do processo.

§ 1º A adjudicação de que trata este artigo será determinada pelo Juízo Federal, mediante a comprovação, pela União, da ocorrência das hipóteses previstas nos itens I e II deste artigo.

§ 2º A quantia correspondente ao valor dos bens referidos neste artigo será deduzida do montante do crédito da União, no processo de cobrança executiva, proposto pela União contra a devedora, ou administrativamente, se não houver processo judicial.

Art. 191. Na expiração normal ou antecipada das atividades da empresa, a União terá o direito de adquirir, diretamente, em sua totalidade ou em partes, as aeronaves, peças e equipamentos, oficinas e instalações aeronáuticas, pelo valor de mercado.

SEÇÃO IV
DO CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, "pool", conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica.

Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a com-

petição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar freqüências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não-regulares (arts. 217 a 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos contratos ou acordos firmados pelos empresários de serviços especializados (art. 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não-regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (arts. 15, § 2º e 178, § 2º), entre si, ou com terceiros.

Art. 195. Os serviços auxiliares serão regulados de conformidade com o disposto nos arts. 102 a 104.

Art. 196. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos, deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. O explorador da aeronave, através de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer aos órgãos do Sistema de Proteção ao Vôo (arts. 47 a 65), os elementos relativos ao vôo ou localização da aeronave.

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários.

Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.

Art. 199. A autoridade aeronáutica poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 200. Toda empresa nacional ou estrangeira de serviços de transporte aéreo público regular obedecerá às tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. No transporte internacional não-regular, a autoridade aeronáutica poderá exigir que o preço do transporte seja submetido à sua aprovação prévia.

CAPÍTULO IV
DOS SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS

Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

II - prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;

- III - publicidade aérea de qualquer natureza;
- IV - fomento ou proteção da agricultura em geral;
- V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;
- VI - ensino e adestramento de pessoal de vôo;
- VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;
- VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.

Art. 202. Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, semeadura, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.

CAPÍTULO V DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR

SEÇÃO I DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR INTERNACIONAL

Art. 203. Os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desses serviços sujeitar-se-á:

- a) às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;
- b) na falta desses, ao disposto neste Código.

DA DESIGNAÇÃO DE EMPRESAS BRASILEIRAS

Art. 204. O Governo brasileiro designará as empresas para os serviços de transporte aéreo internacional.

S 1º Cabe à empresa ou empresas designadas providenciarem a autorização de funcionamento, junto aos países onde pretendem operar.

S 2º A designação de que trata este artigo far-se-á com o objetivo de assegurar o melhor rendimento econômico no mercado internacional, estimular o turismo receptivo, contribuir para o maior intercâmbio político, econômico e cultural.

DA DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EMPRESAS ESTRANGEIRAS

Art. 205. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

- I - ser designada pelo Governo do respectivo país;
- II - obter autorização de funcionamento no Brasil (arts. 206 a 211);
- III - obter autorização para operar os serviços aéreos (arts. 212 e 213).

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.

DA AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO

Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País será instruído com os seguintes documentos:

- I - prova de achar-se a empresa constituída conforme a lei de seu país;
- II - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;

III - relação de acionistas ou detentores de seu capital, com a indicação, quando houver, do nome, profissão e domicílio de cada um e número de ações ou quotas de participação, conforme a natureza da sociedade;

IV - cópia da ata da assembleia ou do instrumento jurídico que deliberou sobre o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território brasileiro;

V - último balanço mercantil legalmente publicado no país de origem;

VI - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização (art. 207).

Art. 207. As condições que o Governo Federal achar conveniente estabelecer em defesa dos interesses nacionais constarão de termo de aceitação assinado pela empresa requerente e integrarão o decreto de autorização.

Parágrafo único. Um exemplar do órgão oficial que tiver feito a publicação do decreto e de todos os documentos que o instruem será arquivado no Registro de Comércio da localidade onde vier a ser situado o estabelecimento principal da empresa, juntamente com a prova do depósito, em dinheiro, da parte do capital destinado às operações no Brasil.

Art. 208. As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.

Parágrafo único. No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.

Art. 209. Qualquer alteração que a empresa estrangeira fizér em seu estatuto ou atos constitutivos dependerá de aprovação do Governo Federal para produzir efeitos no Brasil.

Art. 210. A autorização a empresa estrangeira para funcionar no Brasil, de que trata o art. 206, poderá ser cassada:

- I - em caso de falência;
- II - se os serviços forem suspensos, pela própria empresa, por período excedente a 6 (seis) meses;
- III - nos casos previstos no decreto de autorização ou no respectivo Acordo bilateral;
- IV - nos casos previstos em lei (art. 298).

Art. 211. A substituição da empresa estrangeira que deixar de funcionar no Brasil ficará na dependência de comprovação, perante a autoridade aeronáutica, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela nova empresa designada.

DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR

Art. 212. A empresa estrangeira, designada pelo governo de seu país e autorizada a funcionar no Brasil, deverá obter a autorização para iniciar, em caráter definitivo, os serviços aéreos internacionais, apresentando à autoridade aeronáutica:

- a) os planos operacional e técnico, na forma de regulamentação da espécie;
- b) as tarifas que pretende aplicar entre pontos de escala no Brasil e as demais escalas de seu serviço no exterior;
- c) o horário que pretende observar.

Art. 213. Toda modificação que envolva equipamento, horário, freqüência e escalas no território nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de

escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade aeronáutica, se não for estabelecido de modo diferente em Acordo bilateral.

Parágrafo Único. As modificações a que se refere este artigo serão submetidas à autoridade aeronáutica com a necessária antecedência.

DA AUTORIZAÇÃO DE AGENCIA DE EMPRESA

ESTRANGEIRA QUE NÃO OPERE SERVIÇOS AÉREOS NO BRASIL

Art. 214. As empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil não poderão funcionar no território nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou escritório; salvo se possuírem autorização para a venda de bilhete de passagem ou de carga, concedida por autoridade competente.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 2º Não será outorgada autorização a empresa cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverá ter os mesmos poderes de que trata o art. 208 deste Código.

SEÇÃO II

DO TRANSPORTE DOMÉSTICO

Art. 215. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em território nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

CAPÍTULO VI

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR

Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não-regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será transferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.

Art. 218. Além da nacionalidade brasileira, a pessoa interessada em obter a autorização de funcionamento, deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando:

- I - sua capacidade econômica e financeira;
- II - a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar;
- III - que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;
- IV - que fez os seguros obrigatórios.

Art. 219. Além da autorização de funcionamento, de que tratam os arts. 217 e 218, os serviços de transporte aéreo não-regular entre pontos situados no País, ou entre ponto no território nacional e outro em país estrangeiro, sujeitam-se à permissão correspondente.

Art. 220. Os serviços de táxi-aéreo constituem modalidade de transporte público aéreo não-regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.

Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (arts. 267, § 2º; 178, § 2º e 179).

TÍTULO VII

DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 223. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

Art. 224. Em caso de transporte combinado, aplica-se às aeronaves o disposto neste Código.

Art. 225. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

Art. 226. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

CAPÍTULO II

DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

SEÇÃO I DO BILHETE DE PASSAGEM

Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qual quer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

SEÇÃO II DA NOTA DE BAGAGEM

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III

DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

- I - o lugar e data de emissão;
- II - os pontos de partida e destino;
- III - o nome e endereço do expedidor;
- IV - o nome e endereço do transportador;
- V - o nome e endereço do destinatário;
- VI - a natureza da carga;
- VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
- VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;
- IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a imponibilidade das despesas;
- X - o valor declarado, se houver;
- XI - o número das vias do conhecimento;
- XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em três vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1º A primeira via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor.

§ 2º A segunda via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhá-la a carga.

§ 3º A terceira via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

Art. 237. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

Art. 238. Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.

Art. 239. Sem prejuízo da responsabilidade penal, o expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações ou indicações irregulares, inexatas ou incompletas, vier a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

Art. 240. O conhecimento faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

Art. 241. As declarações contidas no conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes a quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se este verificar sua exatidão, o que deverá constar do conhecimento.

Art. 242. O transportador recusará a carga desacompanhada dos documentos exigidos ou cujo transporte e comercialização não sejam permitidos.

Art. 243. Ao chegar a carga ao lugar do destino, deverá o transportador avisar ao destinatário para que a retire no prazo de 15 (quinze) dias a contar do aviso, salvo se estabelecido outro prazo no conhecimento.

§ 1º Se o destinatário não for encontrado ou não retirar a carga no prazo constante do aviso, o transportador avisará ao expedidor para retirá-la no prazo de 15 (quinze) dias, a partir do aviso, sob pena de ser considerada abandonada.

§ 2º Transcorrido o prazo estipulado no último aviso, sem que a carga tenha sido retirada, o transportador a entregará ao depósito público por conta e risco do expedidor, ou, a seu critério, ao leiloeiro, para proceder à venda em leilão público e depositar o produto líquido no Banco do Brasil S.A., à disposição do proprietário, deduzidas as despesas de frete, seguro e encargos da venda.

§ 3º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, o alijamento a que se refere o § 1º deste artigo será comunicado imediatamente à autoridade fazendária que jurisdicione o aeroporto do destino da carga.

Art. 244. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário já recebeu sem protesto.

§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2º O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento.

§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4º Em falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.

§ 5º Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis (arts. 259 e 266).

§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica (art. 8º).

Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.

Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido feitos para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (art. 263).

TÍTULO VIII

DA RESPONSABILIDADE CIVIL

CAPÍTULO I

DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL

SEÇÃO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 246. A responsabilidade do transportador (arts. 123, 124 e 222, parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (arts. 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (arts. 257, 260, 262, 269 e 277).

Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capítulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (art. 10).

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º A sentença, no juízo criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.

Art. 249. Não serão computados nos limites estabelecidos neste Capítulo honorários e despesas judiciais.

Art. 250. O responsável que pagar a indenização desonera-se em relação a quem a receber (arts. 253 e 261, parágrafo único).

Parágrafo único. Fica ressalvada a discussão entre aquele que pagou e os demais responsáveis pelo pagamento.

Art. 251. Na fixação de responsabilidade do transportador por danos a pessoas, carga, equipamento ou instalações postos a bordo da aeronave aplicam-se os limites dos dispositivos deste Capítulo, caso não existam no contrato outras limitações.

SEÇÃO II

DO PROCEDIMENTO EXTRAJUDICIAL

Art. 252. No prazo de 30 (trinta) dias, a partir das datas previstas no art. 317, I, II, III e IV deste Código, o interessado deverá habilitar-se ao recebimento da respectiva indenização.

Art. 253. Nos 30 (trinta) dias seguintes ao término do prazo previsto no artigo anterior, o responsável deverá efetuar aos habilitados os respectivos pagamentos com recursos próprios ou com os provenientes do seguro (art. 250).

Art. 254. Para os que não se habilitarem tempestivamente ou cujo processo esteja na dependência de cumprimento, pelo interessado, de exigências legais, o pagamento a que se refere o artigo anterior deve ocorrer nos 30 (trinta) dias seguintes à satisfação daquelas.

Art. 255. Esgotado o prazo a que se referem os arts. 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento, poderá o interessado promover, judicialmente, pelo procedimento sumaríssimo (art. 275, II, letra e do CPC), a reparação do dano.

SEÇÃO III

DA RESPONSABILIDADE POR DANO A PASSAGEIRO

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN).

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital para a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efe-

tuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 259. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

SEÇÃO IV

DA RESPONSABILIDADE POR DANOS À BAGAGEM

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, consequente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (arts. 262 a 266).

SEÇÃO V

DA RESPONSABILIDADE POR DANOS À CARGA

Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN) por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (arts. 239, 241 e 244).

Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado outro meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (art. 245 e parágrafo único).

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:

I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;

II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:

- a) natureza ou víncio próprio da mercadoria;
- b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;
- c) ato de guerra ou conflito armado;
- d) ato de autoridade pública referente à carga.

Art. 265. A não ser que o dano atinja o valor de todos os volumes, compreendidos pelo conhecimento de transporte aéreo, sómente será considerado, para efeito de indenização, o peso dos volumes perdidos, destruídos, avariados ou entregues com atraso.

Art. 266. Poderá o expedidor propor ação contra o primeiro transportador e contra aquele que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, e o destinatário contra este e contra o último transportador.

Parágrafo único. Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário.

CAPÍTULO II DA RESPONSABILIDADE POR DANOS EM SERVIÇOS AÉREOS GRATUITOS

Art. 267. Quando não houver contrato de transporte (arts. 222 a 245), a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I - no serviço aéreo privado (arts. 177 a 179), o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos arts. 257 e 269 deste Código, devendo contratar seguro correspondente (art. 178, §§ 1º e 2º);

II - no transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo público, observa-se o disposto no art. 256, § 2º, deste Código;

III - no transporte gratuito realizado pelo Correio Aéreo Nacional, não haverá indenização por danos a pessoa ou bagagem a bordo, salvo se houver comprovação de culpa ou dolo dos operadores da aeronave.

§ 1º No caso do item III deste artigo, ocorrendo a comprovação de culpa, a indenização sujeita-se aos limites previstos no Capítulo anterior, e no caso de ser comprovado o dolo, não prevalecem os referidos limites.

§ 2º Em relação a passageiros transportados com infração do § 2º do art. 178 e art. 221, não prevalecem os limites deste Código.

CAPÍTULO III

DA RESPONSABILIDADE PARA COM TERCEIROS NA SUPERFÍCIE

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Prevalece a responsabilidade do explorador quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.

§ 2º Exime-se o explorador da responsabilidade se provar que:

I - não há relação direta de causa e efeito entre o dano e os fatos apontados;

II - resultou apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

III - a aeronave era operada por terceiro, não preposto nem dependente, que iludiu a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

IV - houve culpa exclusiva do prejudicado.

§ 3º Considera-se a aeronave em voo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em voo desde o momento em que se desprendeu da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I - para aeronaves com o peso máximo de 1000 (hum mil) quilogramas, à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN (Obrigações do Tesouro Nacional), acrescida de 1/10 (hum décimo) do valor de cada OTN (Obrigação do Tesouro Nacional) por quilograma que exceder a 1000 (hum mil).

II - para aeronaves com peso superior a 1000 (hum mil) quilogramas, à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN (Obrigações do Tesouro Nacional), acrescida de 1/10 (hum décimo) do valor de cada OTN (Obrigação do Tesouro Nacional) por quilograma que exceder a 1000 (hum mil).

Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de aeronavegabilidade ou documento equivalente.

Art. 270. O explorador da aeronave pagará aos prejudicados habilitados 30% (trinta por cento) da quantia máxima, a que estará obrigado, nos termos do artigo anterior, dentro de 60 (sessenta) dias a partir da ocorrência do fato (arts. 252 e 253).

§ 1º Exime-se do dever de efetuar o pagamento o explorador que houver proposto ação para isentar-se de responsabilidade sob a alegação de culpa predominante ou exclusiva do prejudicado.

§ 2º O saldo de 70% (setenta por cento) será rateado entre todos os prejudicados habilitados, quando após o decurso de 90 (noventa) dias do fato, não pender qualquer processo de habilitação ou ação de reparação do dano (arts. 254 e 255).

Art. 271. Quando a importância total das indemnizações fixadas exceder ao limite de responsabilidade estabelecido neste Capítulo, serão aplicadas as regras seguintes:

I - havendo apenas danos pessoais ou apenas danos materiais, as indemnizações serão reduzidas proporcionalmente aos respectivos montantes;

II - havendo danos pessoais e materiais, metade da importância correspondente ao limite máximo de indemnização será destinada a cobrir cada espécie de dano; se houver saldo, será ele utilizado para complementar indemnizações que não tenham podido ser pagas em seu montante integral.

Art. 272. Nenhum efeito terão os dispositivos deste Capítulo sobre o limite de responsabilidade quanto:

I - o dano resultar de dolo ou culpa grave do explorador ou de seus prepostos;

II - seja o dano causado pela aeronave no solo e com seus motores parados;

III - o dano seja causado a terceiros na superfície, por quem esteja operando ilegal ou ilegitimamente a aeronave.

CAPÍTULO IV

DA RESPONSABILIDADE POR ABALROAMENTO

Art. 273. Consideram-se provenientes de abalroamento os danos produzidos pela colisão de duas ou mais aeronaves, em voo ou em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em voo.

Art. 274. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abalroamento cabe ao explorador ou proprietário da aeronave causadora, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto.

Art. 275. No abalroamento em que haja culpa concorrente, a responsabilidade dos exploradores é solidária, mas proporcional à gravidade da falta.

Parágrafo único. Não se podendo determinar a proporcionalidade, responde cada um dos exploradores em partes iguais.

Art. 276. Constituem danos de abalroamento, sujeitos a indemnização:

I - os causados a pessoas e coisas a bordo das aeronaves envolvidas;

II - os sofridos pela aeronave abalroada;

III - os prejuízos decorrentes da privação de uso da aeronave abalroada;

IV - os danos causados a terceiros, na superfície.

Parágrafo único. Incluem-se no resarcimento dos danos as despesas, inclusive judiciais, assumidas pelo explorador da aeronave abalroada, em consequência do evento danoso.

Art. 277. A indemnização pelos danos causados em consequência do abalroamento não excederá:

I - aos limites fixados nos arts. 257, 260 e 262, relativos a pessoas e coisas a bordo, elevados ao dobro;

II - aos limites fixados no art. 269, referentes a terceiros na superfície, elevados ao dobro;

III - ao valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao evento, se inconveniente ou impossível a reparação;

IV - ao décimo do valor real da aeronave abalroada imediatamente anterior ao evento, em virtude da privação de seu uso normal.

Art. 278. Não prevalecerão os limites de indemnização fixados no artigo anterior:

I - se o abalroamento resultar de dolo ou culpa grave específica do explorador ou de seus prepostos;

II - se o explorador da aeronave causadora do abalroamento tiver concorrido, por si ou por seus prepostos, para o evento, mediante ação ou omissão violadora das normas em vigor sobre tráfego aéreo;

III - se o abalroamento for consequência de aposseamento ilícito ou uso indevido da aeronave, sem negligência do explorador ou de seus prepostos, os quais, neste caso, ficarão eximidos de responsabilidade.

Art. 279. O explorador de cada aeronave será responsável, nas condições e limites previstos neste Código, pelos danos causados:

I - pela colisão de duas ou mais aeronaves;

II - por duas ou mais aeronaves conjunta ou separadamente.

Parágrafo Único. A pessoa que sofrer danos, ou os seus beneficiários, terão direito a ser indenizados, até a soma dos limites correspondentes a cada uma das aeronaves, mas nenhum explorador será responsável por soma que excede os limites aplicáveis às suas aeronaves, salvo se sua responsabilidade for ilimitada, por ter sido provado que o dano foi causado por dolo ou culpa grave (§ 1º do art. 248).

CAPÍTULO V

DA RESPONSABILIDADE DO CONSTRUTOR AERONÁUTICO E DAS ENTIDADES DE INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

Art. 280. Aplicam-se, conforme o caso, os limites estabelecidos nos arts. 257, 260, 262, 269 e 277, à eventual responsabilidade:

I - do construtor de produto aeronáutico brasileiro, em relação à culpa pelos danos decorrentes de defeitos de fabricação;

II - da Administração de aeroportos ou da Administração pública, em serviços de infra-estrutura, por culpa de seus operadores, em acidentes que causem danos a passageiros ou coisas.

CAPÍTULO VI

DA GARANTIA DE RESPONSABILIDADE

Art. 281. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indemnização de riscos futuros em relação:

I - aos danos previstos neste Título, com os limites de responsabilidade civil nele estabelecidos (arts. 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1º do art. 257 e parágrafo único do art. 262);

II - aos tripulantes e viajantes gratuitos equiparados, para este efeito, aos passageiros (art. 256, § 2º);

III - ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos serviços aéreos privados (arts. 178, § 2º, e art. 267, I);

IV - ao valor da aeronave.

Parágrafo único. O recebimento do seguro exime o transportador da responsabilidade (art. 250).

Art. 282. Exigir-se-á do explorador de aeronave estrangeira, para a eventual reparação de danos a pessoas ou bens no espaço aéreo ou no território brasileiro:

a) apresentação de garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras;

b) o cumprimento das normas estabelecidas em Convenções ou Acordos Internacionais, quando aplicáveis.

Art. 283. A expedição ou revalidação do certificado de aeronavegabilidade só ocorrerá diante da comprovação do seguro, que será averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro e respectivos certificados.

Parágrafo único. A validade do certificado poderá ser suspensa, a qualquer momento, se comprovado que a garantia deixou de existir.

Art. 284. Os seguros obrigatórios, cuja expiração ocorrer após o início do voo, consideram-se prorrogados até o seu término.

Art. 285. Sob pena de nulidade da cláusula, nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, não poderá haver exclusão de riscos resultantes do transporte aéreo.

Parágrafo único. Em se tratando de transporte aéreo, as apólices de seguro de vida ou de seguro de acidentes não poderão conter cláusulas que apresentem taxas ou sobretaxas maiores que as cobradas para os transportes terrestres.

Art. 286. Aquél que tiver direito à reparação do dano poderá exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável (arts. 250 e 281, parágrafo único).

CAPÍTULO VII

DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Art. 287. Para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, as quantias estabelecidas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte serão convertidas em moeda nacional, na forma de regulamento expedido pelo Poder Executivo.

TÍTULO IX

DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO I

DOS ÓRGÃOS ADMINISTRATIVOS COMPETENTES

Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

§ 2º Não se compreendem na competência do órgão a que se refere este artigo as infrações sujeitas à legislação tributária.

§ 3º Do órgão de que trata o caput do presente artigo farão parte um (1) representante dos aerooviários e um (1) dos aeronautas, indicados pelas respectivas categorias.

CAPÍTULO II

DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

Art. 290. A autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este Código.

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros da tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

Art. 292. É assegurado o direito a ampla defesa e a recurso a quem responder a procedimentos instaurados para a apuração e julgamento das infrações às normas previstas neste Código e em normas regulamentares.

§ 1º O mesmo direito será assegurado no caso de providências administrativas necessárias à apuração de fatos irregulares ou delituosos;

§ 2º O procedimento será sumário, com efeito suspensivo.

Art. 293. A aplicação das providências ou penalidades administrativas, previstas neste Título, não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades, de penalidades cabíveis.

Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.

Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.

Art. 296. A suspensão será aplicada para período não superior a 180 (cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogada uma vez por igual período.

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários.

rios, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opera no País será sujeita a multa e, na hipótese de reincidência, a suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:

I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;

II - às leis e regulamentos relativos a:

- a) entrada e saída de aeronaves;
- b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;
- c) entrada ou saída de passageiros;
- d) tripulação ou carga;
- e) despacho;
- f) imigração;
- g) alfândega;
- h) higiene;
- i) saúde;

III - às tarifas, itinerários, freqüências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo, no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;

IV - à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

CAPÍTULO III

DAS INFRAÇÕES

Art. 299. Será aplicada multa de 100 (cem) até 1.000 (um mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III - cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

VII - prática reiterada de infrações graves;

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de aéreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

Art. 300. A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

Art. 301. A suspensão poderá ser por prazo até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

- a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;
- b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacio-

nalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;

i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;

m) trasladar aeronave sem licença;

n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;

o) realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

p) realizar voo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar voo por instrumentos com aeronave não-homologada para esse tipo de operação;

t) realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

u) realizar voo solo para treinamento de navegação sendo a luna ainda não-habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de voo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;

m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

n) infringir as normas e regulamentos que afetem à disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;

s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;

t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radio-telefônicas;

u) ministrar instruções de voo sem estar habilitado.

III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;

d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio ("pool") ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;

g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;

h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;

i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art. 180);

j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;

k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;

l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;

-m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aerooviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, diretamente ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV - Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não-prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - Infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer

defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - Infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não-homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave accidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSAO DE AERONAVE

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da polícia federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (art. 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art. 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º A autoridade mencionada no parágrafo anterior responde por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo anterior, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as nações, a autoridade aeronáutica poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la.

§ 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga hão puser em risco a segurança pública ou a paz entre as nações, poderá a autoridade aeronáutica fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga.

§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade aeronáutica reter o material bélico e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no parágrafo anterior.

Art. 305. A aeronave pode ser interditada:

I - nos casos do art. 302, I, alíneas a) até n); II, alíneas c), d), g) e j); III, alíneas a), e), f) e g); e V, alíneas a) a e);

II - durante a investigação de acidente em que estiver envolvida.

§ 1º Efetuada a interdição, será lavrado o respectivo auto, assinado pela autoridade que a realizou e pelo responsável pela aeronave.

§ 2º Será entregue ao responsável pela aeronave cópia do auto a que se refere o parágrafo anterior.

Art. 306. A aeronave interditada não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.

Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde.

Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros; ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.

Art. 308. A apreensão da aeronave dar-se-á para preservar a eficácia da detenção ou interdição, e consistirá em mantê-la estacionada, com ou sem remoção para hangar, área de estacionamento, oficina ou lugar seguro (arts. 155 e 309).

Art. 309. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento a ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas nesta Lei.

Art. 310. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interditada ou apreendida será imediatamente liberada.

Art. 311. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito a indemnização.

CAPÍTULO V DA CUSTÓDIA E GUARDA DE AERONAVE

Art. 312. Em qualquer inquérito ou processo administrativo ou judicial, a custódia, guarda ou depósito de aeronave far-se-á de conformidade com o disposto neste Capítulo.

Art. 313. O explorador ou o proprietário de aeronaves entregues em depósito ou a guarda de autoridade aeronáutica responde pelas despesas correspondentes.

§ 1º Incluem-se no disposto neste artigo:

I - os depósitos decorrentes de apreensão;

II - os seqüestros e demais medidas processuais acautelatórias;

III - a arrecadação em falência, qualquer que seja a autoridade administrativa ou judiciária que a determine;

IV - a apreensão decorrente de processos administrativos ou judiciários;

§ 2º No caso do § 2º do art. 303, o proprietário ou o explorador da aeronave terá direito à restituição do que houver pago, acrescida de juros compensatórios e indenizações por perdas e danos.

§ 3º No caso do parágrafo anterior, caberá ação regressiva contra o poder público cuja autoridade houver agido com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 314. O depósito não excederá o prazo de 2 (dois) anos.

§ 1º Se, no prazo estabelecido neste artigo não for autorizada a entrega da aeronave, a autoridade aeronáutica poderá efetuar a venda pública pelo valor correspondente, para ocorrer às despesas com o depósito.

§ 2º Não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Ministério da Aeronáutica, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica ao depósito decorrente de processo administrativo de natureza fiscal.

Art. 315. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.

TÍTULO X

DOS PRAZOS EXTINTIVOS

Art. 316. Prescreve em 6 (seis) meses, contados da tradição da aeronave, a ação para haver abatimento do preço da aeronave adquirida com vício oculto, ou para rescindir o contrato e reaver o preço pago, acrescido de perdas e danos.

Art. 317. Prescreve em 2 (dois) anos a ação:

I - por danos causados a passageiros, bagagem ou carga transportada, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte;

II - por danos causados a terceiros na superfície, a partir do dia da ocorrência do fato;

III - por danos emergentes no caso de abaloamento a partir da data da ocorrência do fato;

IV - para obter remuneração ou indenização por assistência e salvamento, a contar da data da conclusão dos respectivos serviços, ressalvado o disposto nos parágrafos do art. 61;

V - para cobrar créditos, resultantes de contratos sobre utilização de aeronave, se não houver prazo diverso neste Código, a partir da data em que se tornem exigíveis;

VI - de regresso, entre transportadores, pelas quantias pagas por motivo de danos provenientes de abaloamento, ou entre exploradores, pelas somas que um deles haja sido obrigado a pagar, nos casos de solidariedade ou ocorrência de culpa, a partir da data do efetivo pagamento;

VII - para cobrar créditos de um empresário de serviços aéreos contra outro, decorrentes de compensação de passagens de transporte aéreo, a partir de quando se tornem exigíveis;

VIII - por danos causados por culpa da administração do aeroporto ou da Administração Pública (art. 280), a partir do dia da ocorrência do fato;

IX - do segurado contra o segurador, contado o prazo do dia em que ocorreu o fato, cujo risco estava garantido pelo seguro (art. 281);

X - contra o construtor de produto aeronáutico, contado da ocorrência do dano indenizável.

Parágrafo único. Os prazos de decadência e de prescrição, relativamente à matéria tributária, permanecem regidos pela legislação específica.

Art. 318. Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo começará a correr da data em que tiver conhecimento mas não poderá ultrapassar de 3 (três) anos a partir do evento.

Art. 319. As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos prazos definidos no Código Tributário Nacional.

Art. 320. A intervenção e liquidação extrajudicial deverão encerrar-se no prazo de 2 (dois) anos.

Parágrafo único. Ao término do prazo de 2 (dois) anos, a partir do primeiro ato, qualquer interessado ou membro do Ministério Público, poderá requerer a imediata venda dos bens em leilão público e o rateio do produto entre os credores, observadas as preferências e privilégios especiais.

Art. 321. O explorador de serviços aéreos públicos é obrigado a conservar, pelo prazo de 5 (cinco) anos, os documentos de transporte aéreo ou de outros serviços aéreos.

TÍTULO XI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 322. Fica autorizado o Ministério da Aeronáutica a instalar uma Junta de Julgamento da Aeronáutica com a competência de julgar, administrativamente, as infrações e demais questões dispostas neste Código, e mencionadas no seu artigo 1º, preenchendo assim as atribuições do órgão referido no artigo 288.

§ 1º A Junta de Julgamento da Aeronáutica será composta de 5 (cinco) membros, sendo 1 (um) oficial superior da Aeronáutica, 2 (dois) advogados de elevados conhecimentos jurídicos, 1 (um) representante das empresas aéreas e 1 (um) representante dos aeronautas, todos designados pelo Ministro da Aeronáutica, sendo os dois últimos indicados pelas respectivas associações de classe.

§ 2º O Presidente e o Vice-Presidente serão eleitos pelos membros da Junta, em eleição direta e por voto secreto, no momento de sua instalação.

§ 3º Os membros civis da Junta de Julgamento da Aeronáutica terão mandato de 6 (seis) anos e o militar de 2 (dois) anos, não podendo ser reconduzidos.

§ 4º O Poder Executivo, através de decreto, regulamentará a organização e o funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica.

Art. 323. Este Código entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 324. Ficam revogados o Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, o Decreto-lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, a Lei nº 5.448, de 04 de junho de 1968, a Lei nº 5.710, de 07 de outubro de 1971, a Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.350, de 07 de julho de 1976, a Lei nº 6.833, de 30 de setembro de 1980, a Lei nº 6.997, de 07 de junho de 1982, e demais disposições em contrário.

MENSAGEM Nº 94, de 1984

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do artigo 51 da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Aeronáutica, o anexo projeto de lei que "dispõe sobre o Código Brasileiro do Ar".

Brasília, 5 de abril de 1984. — João Figueiredo.

EM Nº 034/COJAER

Em 5 de agosto de 1983

Excelentíssimo Senhor Presidente da República

O Ministério da Aeronáutica submete à alta consideração de Vossa Excelência o projeto, em anexo, de lei básica de Aeronáutica Civil, denominado, por tradição, Código Brasileiro do Ar, revogando o Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, o Decreto-Lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, a Lei nº 5.448, de 4 de junho de 1968, a Lei nº 5.710, de 7 de outubro de 1971, a Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.350, de 7 de julho de 1976, a Lei nº 6.833, de 30 de setembro de 1980, a Lei nº 6.997, de 7 de junho de 1982 e todas as demais disposições em contrário.

2. Tem o referido Projeto por objetivo atender à diretriz de Vossa Excelência no sentido de simplificar a legislação existente, assim como, compatibilizando-a à denominação prevista no art. 8º, inciso XVII, letra b, da Constituição Federal, adequá-la às necessidades, resultantes das profundas transformações por que passou o transporte aéreo, a aviação civil e comercial e todos os serviços, direta ou indiretamente vinculados à navegação aérea, como um dos segmentos mais dinâmicos do mundo em que vivemos, atualizando-a e aperfeiçoando-a sistematicamente....

3. De há muito vinham os diversos órgãos deste Ministério e as entidades vinculadas ao setor aeronáutico reclamando uma reforma global da legislação em vigor, apresentando variados e multiformes estudos com esse desiderato.

4. Diante da complexidade da matéria, pela Portaria nº 165/COJAER, de 12 de fevereiro de 1982, publicada no DO de 16 de fevereiro de 1982, constitui uma comissão especial de alto nível e notável tirocínio para fazer a revisão e atualização do Código Brasileiro do Ar e legislação complementar, aproveitando as sugestões apresentadas pelos órgãos do Ministério, demais entidades vinculadas e estudiosos da matéria.

5. Para esse efeito, designei para integrá-la, sob a presidência e coordenação do primeiro, os seguintes juristas: Dr. José da Silva Pacheco, Consultor Jurídico do Ministério da Aeronáutica, Conselheiro da Comissão Relativa à Aviação Aérea Internacional, Delegado plenipotenciário e vice-presidente da Conferência Internacional de Montreal, que aprovou os Protocolos Adicionais de Montreal à Convenção de Varsóvia-Haia e Juiz do Colégio de Árbitros da Organização de Aviação Civil Internacional; Dr. Joaquim Antônio Penalva Santos, Desembargador do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, Professor de Direito de Transporte Aéreo, e membro da Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial; Dr. Expedito Albano da Silveira, Chefe da Divisão Política da Comissão Relativa à Navegação Aérea Internacional, vice-presidente da Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial, integrante da Delegação do Brasil na OACI e Decano da Comissão Relativa à Aviação Aérea Internacional; Dr. J. M. Othon Sidou, Assessor de Assuntos Jurídicos e de Política Aérea Internacional da CERNAI, Juiz do Colégio de Árbitros da OACI, Presidente da Academia Brasileira de Letras Jurídicas, Professor de Hermenêutica Jurídica e de Direito Intertemporal nos Cursos de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro e Membro e Diretor do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil; Dr. Alírio Ponzi, Chefe da Divisão de Assuntos Jurídicos do Departamento de Aviação Civil, integrante da Delegação do Brasil junto à organização de Aviação Civil Internacional, Conselheiro federal da Ordem dos Advogados do Brasil e membro do Instituto dos Advogados Brasileiros; e Dr. Aguinaldo Junqueira, Presidente do Sindicato das Empresas Aeroaviárias, Presidente da Cruzeiro do Sul S/A — Serviços Aéreos, Diretor Jurídico da VARIG S/A, ex-Delegado do Brasil na IATA e advogado especializado em Direito Aeronáutico.

gados Brasileiros; e Dr. Aguinaldo Junqueira, Presidente do Sindicato das Empresas Aeroaviárias, Presidente da Cruzeiro do Sul S/A — Serviços Aéreos, Diretor Jurídico da VARIG S/A, ex-Delegado do Brasil na IATA e advogado especializado em Direito Aeronáutico.

6. Instalada a referida Comissão, após amplas discussões, apresentou-me um anteprojeto que, pela Portaria nº 1.283/COJAER, de 20-10-82, mandei publicar no Diário Oficial da União, Seção I, de 22-10-82, pág. 19.847, para, estimulando o debate do documento, obter o maior número possível de contribuições sobre a matéria não só por parte dos órgãos deste Ministério, como da parte dos doutores e demais entidades ou instituições interessadas.

7. Pela referida Portaria determinei, igualmente, que após o exame das sugestões recebidas, elaborasse a referida Comissão o anteprojeto definitivo, podendo solicitar todas as colaborações que se fizessem necessárias com aquele propósito.

8. Recebeu a Comissão centenas de contribuições, emendas e sugestões, acompanhadas de estudos de alto valor que foram minuciosamente discutidos com a mais profunda e séria objetividade científica e acendrado espírito público, vindo, a final, a me apresentar o projeto, como conclusão de remorado e percutiente trabalho, que aprovoi por estar em condições de atender aos reclamações sobre a matéria.

9. Trata-se de meritório trabalho de síntese, em que se aproveitaram todos os subsídios advindos de todos os órgãos deste Ministério e dos demais, assim como das empresas, sindicatos, associações, entidades e pessoas ligadas ao setor, e dos doutos e estudiosos que, com o único intuito de servir, prontificaram-se a colaborar, em confronto com a farta legislação complementar, a legislação comparada, as convenções internacionais, recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional, princípios, costumes e doutrina de Direito Aeronáutico.

10. O projeto procurou colocar o Código Brasileiro do Ar em dia com as necessidades atuais do mundo aeronáutico, compatibilizando-o com os múltiplos elos do sistema e os dispares institutos que se formaram, ao longo do tempo, na prática da respectiva atividade, e as discussões dos especialistas nos foros internacionais.

11. Nela se contém apenas a matéria relativa à navegação aérea, tráfego aéreo, infra-estrutura aeronáutica, tripulação, aeronave, serviços aéreos, contratos de transporte aéreo, responsabilidade civil de transportador aéreo, infrações e providências administrativas, e prazos extintivos, dividida em títulos, capítulos e seções, em 325 artigos.

12. Essa matéria é de natureza aeronáutica, o que está a indicar que o Direito, formado pelas normas do Código Brasileiro do Ar, convenções internacionais e legislação complementar respectivas, que a disciplina, outro não é senão o Direito Aeronáutico.

13. Optou-se, por esse motivo, por essa denominação, em lugar de Direito Aéreo, adotado pelo Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, harmonizando-se, desse modo, com o disposto no art. 8º, XVII, letra b, da Constituição Federal e com a Doutrina dominante, consonte, aliás, com o que já disseram diversos autores (cf.p.exemplo: Silva Pacheco, "Tratado de Direito Empresarial, Empresário e Patrimônio", Tomo II, pág. 695; Jonatas Milhomens, "Direito Aeronáutico", 1956, pág. 6; Luiz Ivani de Amorim Araújo, in "Anais do 1º Congresso Brasileiro de Telecomunicação", Vol. II, pág. 56; Hugo Simas, "Código Brasileiro do Ar", pág. 23; Eurico Paulo Vale, "Com. ao Código Brasileiro do Ar", 1973, pág. 16; J.C. Sampaio de Lacerda, "Curso de Direito Comercial Marítimo e Aeronáutico", nº 272, pág. 26; Montella, "Las Leges de la Aeronáutica", pág. 12).

14. Dá-se partida com o enunciado do art. 1º relativo à compreensão do Direito Aeronáutico, explicitando-se, nos três parágrafos, respectivamente, a extensão e vigência dos Tratados e Convenções, do Código Brasileiro do Ar e das Leis Complementares.

15. Manteve o projeto, como Título I, a Introdução, em dois capítulos, o primeiro dedicado às Disposições Gerais, e o segundo às Disposições de Direito Internacional Privado, reunindo, entre estas, não só as que já se

contém no atual Código, mas também as que, posteriormente, foram propostas pelo Prof. Haroldo Valadão, Ministro Luiz Gallotti e Desembargador Oscar Tenório, no Projeto de Aplicações das Normas Jurídicas e que dizem respeito à atividade aeronáutica, recebendo, todavia, nova redação para torná-las mais simples e atualizadas.

16. Sobre a estrutura do projeto, convém assinalar que, apesar a Introdução, com as Disposições Gerais e as Disposições de Direito Internacional Privado, é a matéria aeronáutica dividida em Títulos e Seções, ordenados sob o critério lógico-sistêmico, a começar pelo espaço aéreo, que é básico e sem o qual sequer haveria aeronave ou aeronavegação e tudo o mais que a ela diga respeito.

17. Ao se regular o uso do espaço aéreo brasileiro para fins aeronáuticos, não se pode deixar de iniciar o Título II, que lhe corresponde, com o enunciado do art. 11, de que o Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre ele, a fim de dissipar dúvida ou não alimentá-la, ao sabor de variadas correntes doutrinárias.

18. Demonstrou o Presidente e coordenador da Comissão de Revisão do Código Brasileiro do Ar, na justificação do projeto, que no princípio do século, forte corrente manifestava-se favorável à completa liberdade do ar, vindo a prevalecer na reunião de 1906 do Instituto de Direito Internacional.

19. Contudo, já em 1910, no Congresso Jurídico de Verrona, para a regulamentação da Navegação Aérea, vingou o sistema de soberania, embora com a tolerância da passagem inocente, e com a Convenção Internacional de Paris, de 13 de outubro de 1919, proclamou-se o princípio da soberania do espaço superior ao território de cada Estado, o que veio a ser confirmado pela Convenção de Chicago, de 7 de dezembro de 1944.

20. Assim, ao se regular o uso, para fins aeronáuticos, do espaço aéreo brasileiro, impõe-se, como aconselhável, o enunciado do art. 11, cujo lugar adequado é, exatamente, o que tem no projeto, abrindo o Título II, em que se trata do uso desse espaço, do trânsito de aeronave através dele, do tráfego aéreo, que comprehende o conjunto de todas as aeronaves em vôo, da entrada de aeronave nesse espaço e da saída do mesmo.

21. Como corolário da soberania sobre o espaço aéreo, a navegação, o trânsito, o tráfego, a infra-estrutura aeronáutica, a aeronave, a tripulação e os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao vôo, submetem-se às normas, orientação, coordenação, controle e fiscalização da autoridade aeronáutica, sem prejuízo das atribuições específicas e peculiares de outros Ministérios.

22. O disposto no art. 13 do projeto já vinha sendo, há muito, reclamado, sendo de observar que, somente nos últimos dois anos, alguns casos de repercussão pública, provocaram inúmeras discussões por falta de norma precisa no direito positivo nacional.

23. Nos arts. 14 a 24, cuida o Projeto do Tráfego Aéreo e da entrada e saída de aeronave do espaço aéreo brasileiro, conjugando as suas regras com as das Convenções Internacionais pertinentes e com os princípios e recomendações delas emanados.

24. Verificando-se que a navegação aérea no espaço aéreo, de que se cuidou no Título II, começa e termina em terra e, ademais, precisa de estruturas terrestres, sem as quais não ocorre aeronavegação segura e ordenada, segue-se o Título III com o trato da infra-estrutura aeronáutica em geral.

25. Sob essa denominação, engloba o projeto todos os órgãos ou elementos situados na superfície, necessários ou úteis à segurança, regularidade ou eficiência da navegação aérea ou dos serviços a ela relacionados.

26. É claro que essas estruturas terrestres podem inserir-se em diversos sistemas ou subsistemas, mas todas elas estão vinculadas à finalidade de apoio à navegação aérea, ao vôo de aeronave no espaço aéreo.

27. O projeto, no Título III, regula, desse modo, os sistemas aeroportuário, de Proteção ao Vôo, de Segurança do Vôo, de Registro Aeronáutico Brasileiro, de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, de Facilitação, Segurança e Coordenação do Transporte Aéreo, de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica, de in-

dústria aeronáutica, de serviços auxiliares e de coordenação da infra-estrutura aeronáutica.

28. Procurando ser realista e tendo em vista a necessidade de instalar e operar aeroportos públicos, com a colaboração dos Estados, Municípios, entidades da administração indireta e particulares, adotou-se fórmula que, sem prejudicar a uniformidade de tratamento, advindo da autoridade aeronáutica federal, permita a participação de todos aqueles, inclusive com terrenos ou bens imóveis, que ficam vinculados ao fim aeroportuário, sem a perda da propriedade.

29. Relativamente ao registro de aeronave, o projeto, partindo das necessidades que ocorrem na realidade, procurou sistematizar, discriminando, com clareza as suas distintas funções e efeitos, que passam a ser: a) atributivas de nacionalidade, matrícula e aeronavegabilidade de aeronave; b) atributiva de propriedade somente no caso de transferência por ato entre vivos; c) de mera publicidade nos demais casos.

30. No Título IV, dedicado às aeronaves, cuida-se do conceito e classificação no Capítulo I; da matrícula, nacionalidade e aeronavegabilidade no Capítulo II; da propriedade e da exploração da aeronave no Capítulo III; dos contratos sobre aeronave no Capítulo IV; da hipoteca e alienação fiduciária no Capítulo V; do sequestro, penhora e apreensão de aeronave no Capítulo VI.

31. O Título V trata do pessoal, vinculado à atividade aérea, em três capítulos relativos à composição das tripulações, às licenças e certificados, e ao comandante da aeronave.

32. No Título VI cuida-se das atividades aéreas em geral, tanto privadas quanto públicas. Constituem serviços aéreos privados os que, sem remuneração, são operados pelo proprietário ou seus dependentes, com propósitos particulares. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados e os serviços de transporte público de passageiro, carga ou malha postal, regular ou não-regular, doméstico ou internacional, que são todos regulados nos diversos capítulos do Título VI.

33. O Título VII cogita do contrato de transporte aéreo de passageiro, bagagem e carga.

34. Com o Título VIII focaliza-se a responsabilidade civil, sob o aspecto de responsabilidade contratual, relativa a dano a passageiro, bagagem ou carga, a responsabilidade por danos em serviços aéreos gratuitos, a responsabilidade para com terceiros na superfície, a responsabilidade por abaloamento, a responsabilidade do construtor aeronáutico e das entidades de infra-estrutura aeronáutica, e a responsabilidade civil no transporte aéreo internacional.

35. O Título IX trata das infrações e providências administrativas, em cinco capítulos destinados aos órgãos administrativos competentes, às providências administrativas, às infrações, à detenção, interdição e apreensão de aeronave, e a custódia ou guarda de aeronave.

36. O Título X tem por objeto os prazos extintivos, regulando a prescrição das ações, resultantes do Código.

37. Com esse Projeto, procura o Ministério da Aeronáutica atualizar e compatibilizar a sua lei básica sobre aeronáutica civil, tendo sempre em vista:

(A) as Convenções internacionais, sendo de se salientar que somente após a edição do código atual, já foram ratificadas pelo Brasil, pelo menos, três Convenções, seis Protocolos de emenda à Convenção Internacional de Aviação Civil (Convenção de Chicago), quatro Protocolos adicionais à Convenção sobre regras do Transporte Aéreo (Convenção de Varsóvia) um Protocolo modificativo da Convenção de Roma;

(B) as recomendações de Conferências internacionais, de que o Brasil participou, e das Conferências ou Simpósios nacionais e inter-americanos sobre os mais variados aspectos da aviação civil e do transporte aéreo;

(C) as enormes transformações referentes à aeronave ou ao seu uso, aos equipamentos de proteção ao voo e de infra-estrutura aeronáutica, especialmente de aeroportos;

(D) a prolífica legislação e regulamentação nacional;

(E) às necessidades do mundo aeronáutico, que não só se dilatou, mas se tornou mais complexo e carente de normas mais consentâneas com a realidade;

(F) a pujante e criteriosa doutrina dos juristas que, como os integrantes da Comissão que designei, colabo-

raram para o aperfeiçoamento da lei básica de aviação civil.

38. Trata-se de obra ciclopica que levou em conta as sugestões e admínícios de todos os órgãos da Administração Aeronáutica direta e indireta, entidades e pessoas ligadas à aviação civil e comercial, estudiosos e interessados na matéria, e tendo por base sólida e profunda objetividade científica, compatibilizou a nossa legislação básica de aeronáutica civil às prementes necessidades do mundo aeronáutico, em dinâmica expansão.

39. Em relação ao Código vigente, apresenta-se o Projeto, melhor estruturado, não só em seu conjunto, como em cada um dos seus títulos, regulando matérias que, por sua natureza, nele devem ser tratados organicamente.

40. Nessas condições, tenho a honra de submeter à apreciação de Vossa Excelência o incluso projeto de lei que, se aprovado, ensejará a assinatura da anexa Mensagem ao Congresso Nacional.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos do meu mais profundo respeito. — Délia Jardim de Mattos, Ministro da Aeronáutica.

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CAPÍTULO II DA UNIÃO

Art. 8º Compete à União:

XVII — legislar sobre:

- a) cumprimento da Constituição e execução dos serviços federais;
- b) direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
- (2) c) normas gerais sobre orçamento, despesa e gestão patrimonial e financeira de natureza pública; taxa judiciária, custas e emolumentos remuneratórios dos serviços forenses, de registros públicos e notariais; de direito financeiro; de seguro e previdência social; de defesa e proteção da saúde; de regime penitenciário;
- d) produção e consumo;
- (3) e) registros públicos, juntas comerciais e tabelionatos;
- f) desapropriação;
- g) requisições civis e militares em tempo de guerra;
- h) jazidas, minas e outros recursos minerais; metalurgia; florestas, caça e pesca;
- i) águas, telecomunicações, serviço postal e energia (elétrica, térmica, nuclear ou qualquer outra);
- j) sistema monetário e de medidas; título e garantia dos metais;
- l) política de crédito; câmbio, comércio exterior e interestadual; transferência de valores para fora do País;
- m) regime dos portos e da navegação de cabotagem, fluvial e lacustre;
- n) tráfego e trânsito nas vias terrestres;
- o) nacionalidade, cidadania e naturalização; incorporação dos silvícolas à comunhão nacional;
- p) emigração e imigração; entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
- q) diretrizes e bases da educação nacional; normas gerais sobre desportos;
- r) condições de capacidade para o exercício das profissões liberais e técnico-científicas;
- s) símbolos nacionais;
- t) organização administrativa e judiciária do Distrito Federal e dos Territórios;
- u) sistema estatístico e sistema cartográfico nacionais; e
- v) organização, efetivos, instrução, justiça e garantias das polícias militares e condições gerais de sua convocação, inclusive mobilização.

DECRETO-LEI Nº 32 DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Institui o Código Brasileiro do Ar.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 31, parágrafo único, do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965, decreta:

TÍTULO I

Introdução

Art. 1º O direito aéreo é regulado pelas Convenções e Tratados que o Brasil tenha ratificado e pelo presente Código.

Art. 2º Os Estados Unidos do Brasil exercem completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e respectivas águas jurisdicionais, incluindo a plataforma continental.

Art. 3º Consideram-se território do Estado de sua nacionalidade as aeronaves militares, onde quer que se encontrem, e as de outra espécie, quando em alto-mar ou em território que não pertença a nenhum Estado, ou ainda em vôo sobre esses.

§ 1º Considera-se também território do Estado de sua nacionalidade qualquer aeronave em missão especial de transporte do Chefe do Estado.

§ 2º Consideram-se em território do Estado subjacente quaisquer aeronaves não militares em vôo ou em pouso.

Art. 4º Reputam-se praticados no Brasil os atos que, originados de aeronave considerada território estrangeiro, produzirem ou vierem a produzir efeitos ou quaisquer danos no território nacional.

Parágrafo único. São cumulativamente do domínio das leis brasileiras e estrangeiras os atos originados de aeronave considerada território brasileiro se as suas consequências atingirem território estrangeiro.

Art. 5º Os direitos reais e privilégios de ordem privada sobre aeronave regulam-se pela lei de sua nacionalidade.

Parágrafo único. A mudança de nacionalidade das aeronaves não prejudica os direitos anteriormente adquiridos.

Art. 6º As medidas asseguradoras referidas neste Código regulam-se sempre pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

Art. 7º São de ordem pública as normas que vedam, no contrato de transporte aéreo, cláusulas que exonerem de responsabilidade o transportador, estabeleçam limite inferior ao fixado neste Código, ou prescrevam outro foro que não o do lugar do destino para as respectivas ações judiciais.

TÍTULO II

Das Aeronaves

CAPÍTULO I

Definições e Disposições Gerais

Art. 8º Considera-se aeronave, para os efeitos deste Código, todo aparelho manobrável em vôo, apto a se sustentar, a circular no espaço aéreo mediante reações aerodinâmicas, e capaz de transportar pessoas ou coisas.

Art. 9º As aeronaves são classificadas em públicas e privadas:

- a) consideram-se aeronaves públicas:
 - as militares;
 - as utilizadas pelo Estado a seu serviço;
 - b) todas as demais se consideram aeronaves privadas.

§ 1º Consideram-se militares todas as aeronaves integrantes de Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares; e não-militares todas as demais.

§ 2º As disposições deste título, não se aplicam às aeronaves militares que serão reguladas por legislação especial.

§ 3º As aeronaves públicas assemelham-se às aeronaves privadas, quando utilizadas em serviço de natureza comercial.

Art. 10. As aeronaves nacionais são bens registráveis para efeito de sua condição jurídica, e só através de assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro podem constituir objeto de direito.

§ 1º Salvo o que se refere às aeronaves militares, o Registro Aeronáutico Brasileiro será público, podendo qualquer pessoa obter certidão do que nele constar.

§ 2º Salvo o caso de alienação judicial, nenhuma inscrição de aeronave de país estrangeiro poderá ser efetuada no Registro Aeronáutico Brasileiro sem que os titulares do direito originário sobre a aeronave consintam expressamente.

§ 3º As inscrições e transcrições efetuadas no Registro Aeronáutico Brasileiro, serão obrigatoriamente inseridas no certificado de matrícula da aeronave.

Art. 11. A aeronave é considerada de nacionalidade do Estado em que esteja matriculada e não poderá sobrevoar o território brasileiro sem estar matriculada ou quando matriculada em mais de um Estado.

Art. 12. A matrícula das aeronaves brasileiras será feita no Registro Aeronáutico Brasileiro, a cargo do Ministério da Aeronáutica que emitirá os certificados de matrícula.

Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser utilizada sem que esteja matriculada e munida do certificado de matrícula, do certificado de navegabilidade e dos equipamentos, aparelhos e meios necessários à segurança de voo, na conformidade dos atos administrativos que regem a matéria.

Art. 13. No ato de inscrição, o Registro Aeronáutico Brasileiro atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, as quais a identificarão para todos os efeitos.

Parágrafo único. A inscrição da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro importa na perda automática de matrícula em qualquer outro Estado.

Art. 14. As aeronaves privadas só poderão ser inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro se forem de propriedades:

- a) de brasileiro, pessoa natural ou jurídica, quando destinada ao seu próprio uso;
- b) de pessoa jurídica brasileira com quatro quintos ou mais do seu capital social pertencentes nominalmente a brasileiros, quando destinada à execução de serviço aéreo.

Parágrafo único. A juízo da autoridade aeronáutica competente poderá também ser inscrita no Registro Aeronáutico Brasileiro, a aeronave privada de propriedade de estrangeiro, pessoa natural, com residência permanente no Brasil, ou pessoa jurídica, autorizada a funcionar no País, quando a aeronave se destinar ao seu próprio uso.

Art. 15. Reputa-se proprietário da aeronave, para efeito deste Código, a pessoa natural ou jurídica, em cujo nome estiver inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Parágrafo único. Àquele que usar ou explorar a aeronave com direito de dar ordens à tripulação, pessoalmente ou por intermédio de subordinados, será considerado explorador da aeronave. Se o nome do explorador não estiver averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro, o proprietário da aeronave será reputado o explorador, até prova em contrário.

Art. 16. Adquire-se a propriedade da aeronave:

- a) pela construção;
- b) pelos modos de aquisição civil e consequente transcrição do título de propriedade no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 17. Verificar-se-á a perda da propriedade da aeronave pela alienação, pela desapropriação por utilidade pública, pela renúncia, pelo abandono ou pelo perecimento da aeronave.

§ 1º Nos três primeiros casos deste artigo, os efeitos da perda da propriedade subordinam-se à transcrição no Registro Aeronáutico Brasileiro do título de transmissão ou dos atos de desapropriação ou renúncia.

§ 2º Considera-se abandonada a aeronave, ou os seus restos, quando estiver sem tripulação e não for possível determinar sua legítima origem, ou quando o proprietário manifestar de modo expresso o seu desejo de abandoná-la.

§ 3º Entende-se perecida a aeronave ao transcorrer 180 dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 4º Verificado em inquérito administrativo do órgão aeronáutico competente o abandono da aeronave ou a impossibilidade de sua recuperação, ou o seu perecimento, será cancelada ex officio a respectiva matrícula no Registro Aeronáutico Brasileiro.

CAPÍTULO II Dos Direitos Reais sobre a Aeronave

Art. 18. As aeronaves podem ser hipotecadas no todo ou em parte distintas, e ainda nos seus pertences.

Parágrafo único. Quando a hipoteca recair sobre aeronave em construção, concluída esta, os ônus estender-se-ão à totalidade do bem, na ordem de preleção em que tiverem sido constituídos.

Art. 19. A hipoteca constitui-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 20. As aeronaves, enquanto sujeitas à hipoteca no País, não poderão ser alienadas para o exterior sem o consentimento expresso do credor.

Art. 21. O crédito hipotecário aéreo prefere a quaisquer outros, com exceção dos seguintes:

- a) remuneração devida por socorro prestado;
- b) despesas extraordinárias destinadas à conservação da aeronave;
- c) créditos de empregados, por salários ou indenizações, sobre cuja legitimidade não haja dúvida, ou, quando houver, em conformidade com a decisão proferida na Justiça do Trabalho;
- d) créditos do Estado, provenientes de impostos, preços de utilização de aeroporto ou de serviços acessórios à aeronavegação;
- e) gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de seus poderes legais quando indispensáveis à continuação da viagem.

Parágrafo único. Quando o crédito hipotecário aéreo garantir o pagamento do preço de compra da aeronave, não prevalecerá a exceção prevista nas letras c e d deste artigo.

Art. 22. Os privilégios referidos no artigo anterior só prevalecerão até 180 (cento e oitenta) dias depois de sua constituição, aplicando-se, todavia, em qualquer caso, os preceitos que regulam a falência, o concurso de credores e os da legislação trabalhista.

Art. 23. Do contrato da hipoteca da aeronave devem constar essencialmente:

- a) a importância da dívida garantida pela hipoteca ou sua estimativa;
- b) os juros estipulados;
- c) a época e o lugar de pagamento;
- d) as marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave.

Parágrafo único. O instrumento da hipoteca da aeronave, ou das partes ou pertences de aeronave em construção, especificará todas as suas características assim como deverá conter o nome dos respectivos construtores.

Art. 24. A aeronave pertencente a dois ou mais proprietários só poderá ser hipotecada com o assentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 25. Serão aplicáveis, subsidiariamente, à hipoteca da aeronave, os dispositivos da legislação civil ordinária.

CAPÍTULO III Das Medidas Assecuratórias sobre Aeronaves

Art. 26. Não estão sujeitas a seqüestro preventivo ou a qualquer outra medida assecuratória de direito, salvo prévia condenação judicial ou o disposto no parágrafo 2º do artigo 61:

- a) as aeronaves utilizadas exclusivamente em linha de transporte público autorizada pelo Estado, bem como as aeronaves de reserva e as peças sobressalentes indispensáveis a esse serviço;
- b) quaisquer outras aeronaves destinadas ao transporte de pessoas ou coisas, mediante remuneração quando estiverem prontas para partir na execução de trans-

porte dessa espécie, exceto no caso de se tratar de dívida contraída para a viagem que vai ser feita, ou de crédito nascido no decurso de viagem e originado de ato que tenha possibilitado a sua continuação.

Art. 27. As disposições do artigo antecedente não se aplicam ao seqüestro preventivo exercido pelo proprietário desapossado de sua aeronave por ato ilícito.

Art. 28. Quando não proibido ou quando não invocada pelo explorador a proibição, a prestação de caução suficiente pode impedir o seqüestro e facultar o levantamento.

Parágrafo único. Considera-se suficiente a caução que cobrir a importância da dívida e despesas respectivas, estiver afeta exclusivamente ao pagamento do credor e cobrir o valor da aeronave quando este for inferior ao total da dívida e das despesas.

TÍTULO III Dos Tripulantes

CAPÍTULO I Da Composição das Tripulações

Art. 29. Consideram-se tripulantes, para os efeitos deste Código, as pessoas devidamente habilitadas que exercerem função remunerada ou não, a bordo da aeronave não militar.

Parágrafo único. Quando o tripulante exercer sua função a bordo mediante remuneração é ele considerado aeronauta.

Art. 30. O exercício de função a bordo de aeronaves nacionais é privativo de brasileiros.

§ 1º A juízo da autoridade aeronáutica competente e na forma dos regulamentos em vigor, o estrangeiro poderá tripular aeronave nacional como piloto privado, não podendo, porém, exercer essa função mediante remuneração.

§ 2º A juízo da autoridade aeronáutica competente poderão ser admitidos como tripulantes em caráter provisório, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros habilitados.

Art. 31. De acordo com as exigências operacionais e a regulamentação nacional, a composição da tripulação das aeronaves brasileiras constituir-se-á de titulares de licenças e de certificados de habilitação técnica que os credenciem ao exercício das funções a bordo.

Art. 32. Qualquer membro da tripulação poderá exercer a bordo outra função, além da sua própria, quando possuir licença para exercê-la e essa acumulação for admitida pela autoridade aeronáutica competente.

CAPÍTULO II Das Licenças e Certificados

Art. 33. A licença de tripulante de aeronave e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica competente, na conformidade da regulamentação em vigor.

§ 1º A licença terá caráter permanente e os certificados serão válidos pelos prazos neles averbados de acordo com a regulamentação específica, dependendo as revalidações dos resultados das provas e exames exigidos, para esse fim pela mesma regulamentação.

§ 2º Cessada a validade de qualquer certificado, o titular da licença ficará privado do exercício das funções nela especificadas se o certificado não tiver sido ou não vier a ser revalidado.

§ 3º Sempre que o titular de uma licença tiver procedido de forma que deixe dúvidas sobre a manutenção do nível de aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica a autoridade aeronáutica competente poderá submetê-lo a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que estejam válidos os respectivos certificados.

§ 4º Qualquer dos certificados de que trata este artigo poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica competente, se ficar verificado, em processo administrativo ou em inspeção de saúde, que o respectivo titular não possui, idoneidade profissional ou está incapacitado, física e permanentemente, para exercer as funções específicas na sua licença.

Art. 34. A validade das licenças e dos certificados de habilitação técnica, expedidos por autoridades estrangei-

ras, regula-se pelas Convenções e Atos Internacionais que tenham estabelecido as respectivas condições e estejam em vigor no Brasil e nos Estados que os tiverem expedido.

Parágrafo único. A matéria será regulada pela Lei Brasileira quando inexistirem Convenções ou Atos Internacionais, ou quando se tratar de brasileiro titular de licença e certificado estrangeiros.

CAPÍTULO III Do Comandante de Aeronave

Art. 35. Toda aeronave deverá ter a bordo um Comandante escolhido pelo proprietário ou explorador, que será seu representante durante a viagem. Os regulamentos estabelecerão as condições necessárias ao desempenho da função e a forma de investidura.

§ 1º O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, assim como pela guarda de valores, mercadorias, bagagens e malas postais, de acordo com a lei, os regulamentos oficiais em vigor e o regimento do proprietário ou explorador.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

Art. 36. O Comandante exerce a autoridade que lhe é atribuída por este Código e por outras disposições legais, desde o momento em que recebe a aeronave para o vôo, até o momento em que a entrega, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante, persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas, bens e valores transportados.

Art. 37. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do vôo.

§ 1º Durante o vôo deverá tomar todas as medidas tendentes a dar-lhe maior segurança.

§ 2º Os motivos das decisões que tomar, de acordo com este artigo, deverão constar dos documentos de bordo, que serão apresentados às autoridades aeronáuticas e ao proprietário ou explorador, dentro de 48 (quarenta e oito) horas a contar do término da viagem.

Art. 38. O Comandante poderá delegar suas atribuições, salvo as constantes do § 1º do artigo anterior, na forma dos regulamentos bem como do regimento do proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 39. O Comandante poderá:

- a) comprar o necessário ou contratar os serviços de reparação da aeronave imprescindíveis à continuação da viagem;
- b) levantar dinheiro para prover os fins indicados na letra (a);
- c) usar de meios processuais para garantia de seus atos e de direitos e interesses do proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 40. O Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas embarcadas e poderá:

- a) desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, ou disciplina, ou ponha em perigo a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;
- b) tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;
- c) alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de vôo.

Art. 41. O nome do Comandante e as delegações previstas no art. 38 deverão constar dos documentos de bordo.

Art. 42. O Comandante da aeronave registrará nos documentos de bordo os nascimentos e óbitos que ocorrerem a bordo.

Parágrafo único. No caso de óbito de passageiros ou de membros da tripulação, o Comandante providenciará na primeira escala, o comparecimento da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

TÍTULO IV Da Infra-estrutura Aeronáutica CAPÍTULO I Das Definições

Art. 43. Constitui infra-estrutura aeronáutica todo aeródromo, edificação, instalação aérea e serviços desti-

nados a facilitar e tornar segura a navegação aérea, nestes compreendidos os de tráfego aéreo, telecomunicações, meteorologia, informações aeronáuticas, coordenação de busca e salvamento, bem como as instalações de auxílios rádio ou visuais.

Art. 44. Aeródromo é toda área de terra, água ou flutuante, destinada a chegadas, partidas e movimentação de aeronaves.

Art. 45. Os aeródromos são classificados em civis e militares.

§ 1º Aeródromo civil é o destinado, em princípio, ao uso de aeronaves não militares.

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

§ 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados pelas aeronaves militares, e aos aeródromos militares pela aeronaves não militares, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica competente.

Art. 46. Os aeródromos civis serão classificados em públicos ou privados, aqueles destinados ao tráfego de aeronaves em geral.

Art. 47. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente registrado pela autoridade aeronáutica competente.

§ 1º Os aeródromos públicos abertos ao tráfego através de processo de homologação a cargo da autoridade aeronáutica competente.

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

Art. 48. Consideram-se aeroportos os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

§ 1º Os aeroportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada categoria.

§ 2º Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não-regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.

Art. 49. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as jurisdições e esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamentação especial.

CAPÍTULO II Da Construção e da Utilização dos Aeródromos

Art. 50. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados diretamente pela União, ou mediante concessão ou autorização, obedecidas as condições nelas estabelecidas.

§ 1º Entre as condições de exploração figurará, obrigatoriamente, a observância das instruções de natureza administrativa e técnica emanadas de autoridades federais, para assegurar, em território nacional, uniformidade das normas relativas à navegação e aos transportes aéreos.

§ 2º As autorizações previstas neste artigo serão dadas separadamente, uma para cada aeroporto, podendo, em casos excepcionais serem outorgadas em conjunto.

Art. 51. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização.

Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica competente, e aplicados em caráter geral em todo o território brasileiro.

Art. 52. Nenhum aeródromo terrestre poderá ser construído, sem prévia autorização da autoridade aeronáutica competente.

Art. 53. A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica dentro ou fora de aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica competente, que os fiscalizará.

Art. 54. A utilização e o funcionamento de quaisquer escolas ou cursos de aviação, oficinas de manutenção e fábricas de material aeronáutico civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica competente, que os fiscalizará.

Art. 55. As concessões ou autorizações de que trata este capítulo poderão ser cassadas, a qualquer tempo, se utilizadas para fins diversos dos previstos, ou contrários à ordem pública.

CAPÍTULO III Da Zona de Proteção dos Aeródromos

Art. 56. As propriedades vizinhas dos aeródromos estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao aproveitamento das propriedades quanto a edificações, instalações ou culturas que possam embaraçar as manobras de aeronaves.

Art. 57. As restrições às propriedade previstas no artigo anterior serão estabelecidas pela autoridade aeronáutica competente, mediante a aprovação de um plano da zona de proteção de cada aeródromo devidamente configurado.

Parágrafo único. Este plano será aprovado por ato do Poder Executivo e transmitido à administração dos Municípios em que se acharem os aeródromos, a fim de serem observadas as restrições.

Art. 58. Quando as restrições estabelecidas no plano da zona de proteção de aeródromo impuserem demolições ou impedirem construções de qualquer natureza terão os proprietários direto a indenização fixada judicialmente, na falta de acordo direto.

TÍTULO V

Do Tráfego Aéreo

Art. 59. É livre o tráfego sobre o território nacional, observadas as disposições estabelecidas no presente Código e nas Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil for parte, bem como nos regulamentos e nas instruções que forem expedidas.

Art. 60. Em circunstâncias excepcionais e na defesa da segurança nacional ou do interesse público, o Governo poderá proibir ou restringir, a título provisório ou permanente, o sobrevôo do território nacional ou de parte dele, com efeito imediato, sem que lhe caiba responsabilidade pelos prejuízos ou danos que acaso provenham da execução da medida.

Art. 61. O vôo sobre as propriedades privadas não deverá prejudicar o uso da propriedade do solo, tal como o define a legislação civil.

§ 1º O proprietário do solo não se poderá opor à partida ou retirada da aeronave que haja sido forcada a pousar em sua propriedade, desde que o proprietário ou explorador da aeronave dê garantia formal de posterior reparação dos danos.

§ 2º A recusa do explorador ou proprietário em garantir a reparação do dano autoriza o seqüestro preventivo da aeronave.

Art. 62. São proibidos a qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evoluções que possam constituir perigo para a própria aeronave ou seus ocupantes, para o tráfego aéreo ou para cidades ou aglomerações de pessoas.

Art. 63. A aeronave que receber, de órgão controlador de vôo, ordem para pousar, deverá dirigir-se imediatamente para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

Parágrafo único. No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a aeronave será compelida a efetuar o pouso pelo emprego dos meios que forem julgados necessários.

Art. 64. As aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromos cujas características, fixadas por autoridade aeronáutica competente, comportarem suas operações, salvo motivo de força maior.

Art. 65. O lançamento de objetos ou coisas, de bordo de aeronave não-militar, dependerá de permissão da autoridade aeronáutica competente, salvo caso de emergência.

Art. 66. Poderão sobrevoar o território brasileiro as aeronaves não-militares de nacionalidade dos Estados participantes, com o Brasil, de Convenções Internacionais, de acordo com os seus termos. As demais dependerão sempre de autorização da autoridade aeronáutica competente.

Art. 67. Toda aeronave procedente do estrangeiro que houver de pousar em território nacional, ou que dele venha a sair para o exterior, somente em aeroporto internacional poderá realizar o primeiro pouso e a última decolagem.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade competente.

Art. 68. Nenhuma aeronave poderá transportar, salvo com autorização especial de órgão competente, ex-

plosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave.

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

TÍTULO VI

Dos Serviços Aéreos

Art. 69. A exploração de serviços aéreos por pessoas naturais ou jurídicas brasileiras dependerá sempre da prévia concessão ou autorização do Governo Brasileiro. Quando se tratar de serviços internacionais explorados por sociedades estrangeiras, aplicar-se-ão as convenções e os acordos de que o Brasil for parte, ou se não os houver, as normas da autorização que o Governo outorgar em cada caso.

§ 1º A concessão ou a autorização prevista neste artigo somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

- a) sede no Brasil;
- b) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital pertencente a brasileiros;
- c) direção confiada a pessoas com domicílio principal no Brasil;
- d) constituição sob a forma de sociedade anônima, com ações nominativas, quando se tratar de serviços aéreos regulares.

§ 2º As ações nominativas das empresas de serviço aéreo regular só poderão ser transferidas a brasileiros, mesmo que estejam incluídas na margem de um quinto do capital a que se refere a letra b do parágrafo anterior.

§ 3º Quando houver aumento de capital social das empresas de serviço aéreo regular, será aplicado o disposto na letra b do § 1º deste artigo, em relação ao capital majorado desse aumento, excluídas de participação nesse aumento as pessoas jurídicas estrangeiras.

Art. 70. A menos que o Poder Público os explore diretamente, os serviços aéreos de transporte regular de passageiros ou carga serão realizados mediante concessão ou autorização, e os de transporte não regular mediante autorização, observado o disposto no artigo 69.

§ 1º A concessão ou autorização poderá ser concedida ou negada, segundo as exigências de interesse público, e, se concedida, não poderá ser objeto de cessão ou transferência.

§ 2º Extinguir-se-á a concessão ou autorização:

a) pelo decurso do prazo fixado, sem que tenha havido prévia prorrogação por parte da autoridade competente;

b) pela cassação;

c) pela retirada da autorização.

Art. 71. Os Estatutos Sociais, bem como suas modificações, dependerão sempre de prévia aprovação da autoridade aeronáutica competente, só podendo ser apresentado ao Registro de Comércio depois dessa aprovação.

Art. 72. Dependerá sempre de prévia autorização da autoridade aeronáutica competente, a cessão ou transferência de ações das sociedades nacionais, exploradoras de serviços aéreos de transporte regular.

Parágrafo único. No ato da transferência das ações, o transmiteme deverá apresentar a prova da autorização a que se refere este artigo, sob pena de nulidade da transferência e caducidade da concessão ou da autorização para exploração dos serviços.

Art. 73. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica competente.

Art. 74. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica competente, a qualquer tempo, modificar rotas, freqüências, horários e tarifas de serviço e outras quaisquer condições de concessão ou de autorização.

Art. 75. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não regulares, inclusive os de táxi-aéreo, serão fixadas pela autoridade aeronáutica competente, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas pela mesma autoridade quando julgado necessário, para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Art. 76. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos, deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, e devidamente homologadas e fiscalizadas pela autoridade aeronáutica competente.

Art. 77. Cabe à autoridade aeronáutica competente a fiscalização de todas as atividades concernentes aos serviços aéreos.

Art. 78. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas estabelecido pela autoridade aeronáutica competente.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos, cuja exploração for objeto de concessão ou de autorização.

Art. 79. A autoridade aeronáutica competente poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

TÍTULO VII

Do Transporte Aéreo

CAPÍTULO I

Das Definições

Art. 80. Transportador, para efeito do presente Código, é a pessoa natural ou jurídica, proprietária ou exploradora da aeronave, que se obriga, em nome próprio, a executar serviço aéreo de transporte de pessoas ou coisas.

Art. 81. Considera-se doméstico e é regido pelo presente Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e do destino estejam situados em território nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Art. 82. Considera-se um só transporte, o que vários transportadores aéreos executarem sucessivamente desde que a operação se origine de um só contrato, haja ou não interrupção ou baldeação, embora este contrato venha ou não a ser executado pelo transportador que o contrata.

Art. 83. Os transportes domésticos só poderão ser efetuados por aeronaves brasileiras.

Parágrafo único. É vedado esse transporte em aeronave de matrícula estrangeira, arrendada ou afretada a pessoa natural ou jurídica brasileira.

CAPÍTULO II

Dos Documentos de Transportes

Bilhete de Passagem

Art. 84. No transporte de passageiros, o transportador é obrigado a fazer entrega de um bilhete de passagem que deverá indicar, essencialmente:

- a) o lugar e a data da emissão;
- b) os pontos de partida e destino;
- c) o nome do ou dos transportadores.

Art. 85. A falta, irregularidade ou perda do bilhete não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará a reger-se pelas disposições do presente Código.

Art. 86. No transporte de bagagem, excetuados os pequenos objetos que o passageiro conservar sob sua guarda o transportador é obrigado, se o passageiro o exigir, a extrair o entregar-lhe nota de bagagem em duas vias, com as seguintes indicações:

- a) o lugar e a data da emissão;
- b) os pontos de partida e destino;
- c) o número do bilhete de passagem;

- d) a quantidade e o peso dos volumes;
- e) a importância do valor declarado.

Art. 87. A falta, irregularidade ou perda da nota de bagagem não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará a reger-se por este Código.

Conhecimento Aéreo

Art. 88. No transporte de carga, o transportador deverá exigir ao expedidor a feitura e entrega do "conhecimento aéreo".

Parágrafo único. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento aéreo, considerar-se-á, até prova contrária, como tendo agido por conta deste.

Art. 89. O conhecimento aéreo feito em três vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1º A primeira via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor.

§ 2º A segunda via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3º A terceira via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

Art. 90. Quando houver mais de um volume o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.

Art. 91. O conhecimento aéreo deverá indicar:

- a) o lugar e a data da emissão;
- b) os pontos de partida e destino;
- c) o nome e o endereço do expedidor;
- d) o nome e o endereço do transportador;
- e) o nome do destinatário e, se houver cabimento, o seu endereço;
- f) a natureza da carga;
- g) o número, o acondicionamento, as marcas particulares ou a numeração dos volumes;
- h) o peso, a quantidade e o volume ou as dimensões da carga;
- i) o preço da mercadoria, quando a carga fôr expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente a importância das despesas;
- j) o valor declarado, se houver;
- l) o número das vias do conhecimento;
- m) os documentos entregues ao transportador para acompanharem o conhecimento aéreo;
- n) o prazo do transporte e a indicação sumária do trajeto a seguir (via) se forem estipulados.

Art. 92. Se o transportador aceitar a mercadoria sem o respectivo conhecimento aéreo, ou se este não conter todas as indicações do artigo precedente letras a até h, inclusive, não lhe assistirá o direito de se prevalecer das disposições do presente Código, que lhe excluem ou limitem a responsabilidade.

Art. 93. O expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações ou indicações irregulares, inexatas ou incompletas, vier a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

Art. 94. O conhecimento aéreo faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

Art. 95. As enunciados do conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes a quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador se a verificação delas fôr por ele feita na presença do expedidor e exarada no conhecimento.

Art. 96. A falta, irregularidade ou perda do conhecimento aéreo não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continua sujeito às regras do presente Código.

CAPÍTULO III

Da Responsabilidade Contratual

Art. 97. O transportador responde por qualquer dano resultante de acidente relacionado com a aeronave em vôo ou na superfície, a seu bordo ou em operação de embarque ou desembarque, que causar a morte ou lesão corporal do passageiro, salvo culpa deste, sem culpabilidade do transportador ou de seus prepostos.

Parágrafo único. No transporte gratuito, a responsabilidade dependerá de prova, a cargo da vítima ou de

seus beneficiários, de dolo ou de culpa do transportador ou de seus prepostos, ressalvado o direito à indenização do seguro contratado sem exclusão do passageiro gratuito.

Art. 98. O transportador responde pelo dano resultante de destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou de carga, nos acidentes ocorridos durante o transporte aéreo.

Art. 99. O transporte aéreo para os efeitos do artigo precedente, compreende o período durante o qual a bagagem ou carga se acharem sob a guarda do transportador, em aeródromo, a bordo se aeronave ou em qualquer outro lugar.

Art. 100. O transporte aéreo não abrange transporte terrestre ou aquático realizado fora do aeródromo.

Parágrafo único. Se na execução do contrato do transporte aéreo for executado transporte terrestre, marítimo ou fluvial para o carregamento, entrega ou baldeação, presume-se ocorrido o dano durante o transporte aéreo, salvo prova em contrário.

Art. 101. O transportador responde pelos danos resultantes de antecipação ou atraso do transporte aéreo do passageiro, bagagem ou carga, salvo caso fortuito ou de força maior.

Parágrafo único. Consideram-se casos de força maior os impostaos pela segurança de vôo que devem ser aprovados pelo transportador.

Art. 102. Se a viagem sofrer interrupção em aeroporto de escala por tempo superior a seis horas, qualquer que seja o motivo, o transportador é obrigado à instância do passageiro, fazê-lo reembocar incontinenti para o destino pelo meio mais rápido possível e que ofereça idêntico ou melhor serviço, correndo por conta do transportador contratual todos os gastos inclusive os de hospedagem, decorrentes de interrupção, sem prejuízo das responsabilidades estabelecidas no artigo anterior.

Art. 103. No transporte de passageiros, salvo se for convencionada indenização mais alta, a responsabilidade do transportador por qualquer dano resultante de morte ou lesão corporal de passageiro será limitada, por pessoa, à importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário mínimo vigente no País.

§ 1º No transporte de carga ou bagagem, salvo convenção entre as partes, a responsabilidade do transportador se limita à quantia calculada por quilo, à base de 1/3 (um terço) do maior salário mínimo vigente no País.

§ 2º Quanto à bagagem e objetos que o passageiro conservar sob a sua guarda, a responsabilidade do transportador não excederá de 4 (quatro) vezes o maior salário mínimo vigente no País.

Art. 104. O transportador responde perante os tripulantes da aeronave e demais empregados que nela viajarem a seu serviço, ou perante os respectivos beneficiários, nos mesmos casos, segundo o mesmo critério e sob o mesmo regime de garantias estabelecidas com relação ao passageiro, por uma indenização de limite igual à que lhes seria devida se passageiros fossem, deduzido o valor da indenização que receberem, ou que teriam direito a receber pela legislação de acidentes de trabalho.

Art. 105. São nulas as cláusulas tendentes a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite inferior ao fixado neste Código.

Parágrafo único. Essa nulidade não acarreta a anulação do contrato do transporte respectivo.

Art. 106. Quando o dano resultar de dolo ainda que eventual, do transportador ou de seus prepostos, nenhum efeito terão os artigos deste Código, que excluem ou atenuem a responsabilidade.

Art. 107. O recebimento de bagagem ou carga, sem protestos do destinatário faz presumir, salvo prova em contrário, que foi entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte.

Art. 108. No caso de transporte executado sucessivamente por vários transportadores, cada transportador que receber passageiro, bagagem ou carga, ficará sujeito às regras deste Código e considerado parte no contrato de transporte.

§ 1º O passageiro, ou os que o sucederem nos seus direitos, só terão direito de ação contra o transportador que haja efetuado o transporte, no curso do qual se tiver produzido o acidente ou atraso salvo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade em todo o percurso da viagem.

§ 2º Em se tratando de bagagem ou carga, o expedidor terá ação contra o primeiro transportador, e o destinatário, a quem couber direito a entrega, contra o último. Um e outro poderão acionar o transportador que haja efetuado o transporte durante o qual tiver ocorrido a destruição, perda, avaria ou atraso. Esses transportadores serão solidariamente responsáveis ante o expedidor e o destinatário.

TÍTULO VIII Da Responsabilidade para com Terceiros

Art. 109. As disposições relativas à responsabilidade para com terceiros aplicam-se a quaisquer aeronaves que trafeguem sobre o território brasileiro.

Art. 110. Dará direito a reparação qualquer dano que a aeronave causar a pessoas ou bens no solo ou em águas jurisdicionais brasileiras bem assim o originado por pessoas ou coisas dela caídas ou projetadas, inclusive pelos alijamentos resultantes de força maior.

§ 1º Não dará direito, entretanto, à reparação, o dano que não for consequência direta do fato causador ou que ocorrer em virtude da operação normal da aeronave, realizada de conformidade com as normas recomendadas.

§ 2º A reparação pelo dano só poderá ser diminuída ou excluída na medida em que couber culpa à pessoa lesada.

Art. 111. A obrigação de reparar os danos previstos nos artigos antecedentes caberá ao explorador da aeronave.

Parágrafo único. O explorador é responsável pelos danos causados pela aeronave quando pilotada ou manobrada por seus subordinados, ainda que exorbitem de suas atribuições.

Art. 112. Considera-se a aeronave em vôo ou em manobra a partir do momento em que é empregada a sua força motriz e até que, cessada esta, tenha fim o movimento próprio.

Parágrafo único. Quando se tratar de aeronave desprovista de força motriz a expressão "vôo" ou "manobra" aplica-se ao período compreendido entre o início e o fim de seu movimento.

Art. 113. Serão regulados pelo direito comum os danos causados pela aeronave no solo e com motores parados.

Art. 114. A responsabilidade pelo dano causado a terceiros na superfície, por outrem que não o explorador ou tripulantes da aeronave, fica sujeita à legislação comum, mas não exclui a responsabilidade limitada do explorador prevista neste Código.

Art. 115. A responsabilidade pelo dano causado a terceiros na superfície, por quem utilizar a aeronave sem o consentimento do explorador, fica sujeita à regra do artigo 110, mas não exclui a responsabilidade limitada do explorador, prevista neste Código.

Parágrafo único. Fica elidida a responsabilidade do explorador se provar que exerceu a devida vigilância para impedir o uso ilegítimo da aeronave.

Art. 116. Qualquer das pessoas responsáveis, de acordo com este Código terá direito à ação regressiva contra o autor do dano.

Art. 117. Os danos causados a pessoas na superfície serão indenizados pelo explorador, observado nos casos de morte ou incapacidade estabelecido no artigo 103 deste Código, acrescido de 50% (cinqüenta por cento).

Art. 118. Se duas ou mais aeronaves em vôo colidirem ou se em suas evoluções perturbarem uma à outra, e daí resultarem danos pessoais a terceiros que dêem direito à indenização, nos termos do artigo 110 ou se duas ou mais aeronaves causarem conjuntamente esses danos, cada uma delas será considerada como tendo causado o dano, e os respectivos exploradores serão responsáveis nas condições e limites estabelecidos neste Código.

Parágrafo único. Nestes casos, a pessoa que sofrer os danos ou os seus beneficiários terão direito a ser indenizados, até a soma dos limites correspondentes a cada uma das aeronaves, mas nenhum explorador será responsável por soma que excede os limites aplicáveis às suas aeronaves, salvo se sua responsabilidade for ilimitada, nos termos do artigo 121.

Art. 119. No caso de danos a pessoas e bens na superfície, causados por aeronave brasileira, a indenização

que será rateada, proporcionalmente aos prejuízos resultantes, obedecerá aos seguintes limites:

a) para aeronaves com o máximo de mil quilogramas de peso, a importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário mínimo vigente no País;

b) para aeronaves acima de mil quilogramas de peso, a importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário mínimo vigente no País, acrescida de 1/40 (um quarenta avos) desse salário, por quilograma que exceder de mil quilogramas.

Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de navegabilidade ou documento equivalente.

Art. 120. Quando a importância total das indemnizações fixadas exceder o limite da responsabilidade estabelecida neste Código, aplicar-se-ão as regras seguintes, tendo-se em conta o disposto no artigo 117:

a) as indenizações, no caso de morte ou lesão, ou então somente no caso de danos materiais, serão reduzidas em proporção aos seus respectivos montantes;

b) se as indenizações se referirem tanto ao caso de morte ou lesões como ao de danos materiais, a metade da importância total a ser distribuída destinar-se-á, de preferência, a cobrir as indenizações por morte ou lesões, e, se for insuficiente, deverá ser rateada proporcionalmente ao montante respectivo dos danos causados. O saldo da importância total a ser distribuído será rateado, proporcionalmente, entre as indenizações relativas aos danos materiais e, se for o caso, à parte não coberta das indenizações por morte ou lesões.

Art. 121. A pessoa responsável não se poderá preverecer dos limites fixados neste Código, se o interessado provar que o dano foi causado por dolo, ainda que eventual.

TÍTULO IX Das Garantias de Responsabilidades

Art. 122. O transportador ou explorador dará garantia de reparação dos danos pessoais e materiais de que for responsável nos termos deste Código, na forma e limites nele estabelecidos.

Art. 123. A garantia de que trata o artigo anterior poderá consistir, à escolha do transportador ou explorador, em:

a) seguro contratado com empresa idónea;

b) caução ou fiança idónea, inclusive bancária, aprovada pelo Governo, desde que o garante seja domiciliado no Brasil;

c) depósito prévio, de dinheiro ou valores.

Art. 124. A expedição de certificado de navegabilidade da aeronave, ou a sua revalidação, ficará subordinada à apresentação de uma das garantias previstas no artigo antecedente.

Parágrafo único. Se a garantia consistir em contrato de seguro, poderá suspender, a qualquer momento, a validade do certificado de navegabilidade da aeronave ou aeronaves, quando o transportador ou explorador não provar que está executando regularmente cláusulas a que estiver obrigado pela apólice respectiva.

Art. 125. Para reparação dos danos que as aeronaves estrangeiras possam causar a pessoas e bens no território brasileiro, exigir-se-á a apresentação de garantias pelo menos iguais, ou consideradas equivalentes, as exigidas para aeronaves nacionais ou, quando aplicáveis, as estabelecidas em Convenção Internacional de que o Brasil fará parte.

Parágrafo único. A apresentação das garantias a que se referir este artigo é indispensável, para o sobrevôo do território brasileiro por aeronaves estrangeiras.

Art. 126. Aquele que tiver direito a reparação do dano poderá exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável.

Art. 127. Nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, os interessados não poderão excluir os riscos resultantes do transporte em aeronaves.

TÍTULO X Do Abalroamento Aéreo

Art. 128. Abalroamento aéreo é qualquer colisão entre duas ou mais aeronaves, em vôo ou em manobras na superfície.

Parágrafo único. Para os efeitos dêste Código, consideram-se prejuízos de abaloamento os danos causados por aeronave em vôo ou em manobra à outra aeronave também em vôo ou em manobra, mesmo que não resultem em colisão.

Art. 129. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes de abaloamento cabe ao explorador da aeronave comprovadamente culpada, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto seu no exercício de suas funções.

Art. 130. Consideram-se prejuízos de abaloamento sujeitos a reparação:

- a) os danos a pessoas e coisas a bordo da aeronave abalroada;
- b) os danos sofridos pela aeronave abalroada;
- c) os danos decorrentes da privação do uso normal da aeronave abalroada, correspondente aos lucros cessantes;
- d) os danos que o explorador da aeronave abalroada fôr obrigado a pagar.

Art. 131. Se a culpa fôr comum às aeronaves envolvidas em abaloamento, cada qual suportará os danos causados.

Art. 132. A responsabilidade dos exploradores de aeronaves culpadas em caso de abaloamento, salvo o disposto no artigo seguinte, não excederá:

a) do dobro dos valores fixados neste Código para os casos de morte e lesões corporais de pessoas embarcadas, danos a mercadorias e bagagens despachadas, e a objetos sob a guarda pessoal de passageiros a bordo de aeronave abalroada (artigo 103);

b) 3de valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao abaloamento, se inconveniente a sua reparação;

c) de 10% (dez por cento) do valor da aeronave abalroada, determinado em conformidade com o item anterior, por lucros cessantes, em virtude da privação do seu uso normal.

Art. 133. Não prevalecerão os limites de responsabilidade fixados neste Código.

a) se o abaloamento resultar de dolo, ainda que eventual, do explorador, ou de preposto seu no exercício de suas funções;

b) se a pessoa responsável pelo abaloamento se tiver apoderado ilicitamente da aeronave, dela fazendo uso sem o consentimento de quem tiver esse direito;

c) se o explorador da aeronave causadora do abaloamento tiver concorrido, por si ou por seus prepostos, para o evento, por ação ou omissão violadora da lei ou da regulamentação em vigor, seja o ato, comissivo ou omisivo, causa imediata ou mediata, do abaloamento.

TÍTULO XI Da Assistência e do Salvamento

Art. 134. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

Art. 135. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem perigo para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

Art. 136. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 137. A obrigação de socorrer recai exclusivamente sobre a aeronave em vôo ou pronta para partir, contando que lhe seja razoavelmente possível prestar socorro.

Art. 138. Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica encarregado de coordenar operações de busca e salvamento poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em vôo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

Art. 139. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão do Ministério da Aeronáutica à que se refere o artigo anterior.

Art. 140. A falta do Comandante em não prestar assistência, exonera de responsabilidade o proprietário ou

explorador da aeronave, salvo se este determinar a não prestação do socorro caso em que lhe caberá integralmente a responsabilidade.

Art. 141. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito a remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

- a) considerar-se-á, em primeiro lugar, o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro; o perigo ocorrido pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga, o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta, quando ocorrer, a situação especial do assistente;
- b) em segundo lugar, o valor das coisas salvadas;
- § 1º Não haverá remuneração:
- a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil;
- b) quando o socorro for prestado por aeronave pública.

§ 2º O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e convenções em vigor.

Art. 142. Todo aquele que, por imprudência, negligéncia ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.

Art. 143. Prestada assistência sem obrigação de o fazer, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou correndo para salvá-las.

Art. 144. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante da aeronave.

Art. 145. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.

§ 1º Os interessados, devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contados do dia do socorro.

§ 2º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio.

§ 3º Os interessados que deixarem de fluir o prazo estabelecido no parágrafo primeiro sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercer seus direitos sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 146. A remuneração não excederá o valor que os bens salvados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 147. Fica obrigado ao pagamento da remuneração quem utilizar a aeronave sem o consentimento do proprietário ou explorador, que com ele responderá solidariamente se não tiver exercido a vigilância para impedir o uso ilegítimo da aeronave.

Art. 148. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que os reclamantes tornaram necessário o socorro, concorreram para aumentar os prejuízos ou se tornaram cúmplices de furtos, extravios ou outros atos fraudulentos.

Art. 149. O proprietário ou explorador da aeronave pode reter as cargas até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento.

Parágrafo único. O proprietário da carga poderá retirá-la mediante caução suficiente ao pagamento.

TÍTULO XII Da Decadência

Art. 150. Sob pena de decadência, os direitos decorrentes das relações jurídicas indicadas neste artigo deverão ser exercidos dentro do prazo de dois (2) anos, a contar:

- a) da data em que se verificar o dano, nas ações de responsabilidade decorrente dos arts. 97 e 110 deste Código;
- b) da data da chegada ou da em que a aeronave devia ter chegado ao destino, ou então da interrupção do transporte, nas ações decorrentes do transporte de cargas ou bagagens;

c) da data de conclusão dos respectivos serviços, nas ações de indenização por assistência e salvamento.

§ 1º Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo de decadência começará a correr do dia em que disso tiver conhecimento, mas não ultrapassará de 3 (três) anos a contar da data do evento.

§ 2º A requerimento da parte ou ex officio o juiz determinará integração da lide por todas as pessoas solidariamente responsáveis pelo dano, para efeito do direito regressivo.

Art. 151. O direito de ação contra os construtores da aeronave decairá em cinco (5) anos, a contar da entrega da aeronave.

Art. 152. O transportador é obrigado a conservar, pelo prazo de três (3) anos, as vias respectivas do seus documentos de transporte aéreo.

TÍTULO XIII Das Infrações

Art. 153. As penalidades previstas neste título serão aplicadas pela autoridade aeronáutica competente, de acordo com a gravidade das infrações.

Art. 154. A aplicação de penalidade, nos termos do artigo anterior, não prejudicará nem impedirá a impo-sição, por outras autoridades, de penalidades previstas em leis ou regulamentos.

Art. 155. Será aplicada a pena de cassação do certificado de navegabilidade de aeronave, de certificado do tripulante ou da concessão ou da autorização de serviços aéreos, nos seguintes casos:

- a) perda do nível de aptidão técnica ou de condições físicas;
- b) procedimentos ou práticas, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas de certificado de habilitação técnica;
- c) utilização da aeronave na prática de contrabando;
- d) execução de serviços aéreos comprometendo a ordem ou a segurança pública;
- e) cessão ou transferência da concessão ou da autorização do serviço aéreo sem estar devidamente autorizada;
- f) transferência da direção ou da execução do serviço aéreo a pessoa natural ou jurídica distinta da que for concessionária ou permissionária;
- g) fornecimento à autoridade aeronáutica competente de dados estatísticos e financeiros inexatos, ou recusa de exibição de livros de escrituração, fichas e documentos de contabilidade, de almoxarifado ou de serviços técnicos de manutenção.

Parágrafo único. A aplicação da pena de cassação dependerá de inquérito administrativo, no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

Art. 156. Será aplicada a pena de multa, concomitantemente ou não com a suspensão dos certificados, nos casos de infrações configuradas abaixo:

I — infrações cuja responsabilidade real recaia simultaneamente ou não sobre o proprietário ou explorador da aeronave, ou ainda sobre seus prepostos, de acordo com as atribuições contidas na regulamentação específica aplicável a cada caso:

- a) utilização da aeronave com certificado de navegabilidade vencido;
- b) utilização da aeronave com excesso de passageiros ou de peso sobre os máximos fixados no certificado de navegabilidade da aeronave;
- c) transporte, sem autorização, de cargas, equipamentos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave;
- d) utilização da aeronave com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização da autoridade competente;
- e) utilização da aeronave sem estar matriculada ou que, matriculada em outro Estado, não esteja autorizada a sobrevoar o território nacional;
- f) uso de aeronaves cujas marcas de nacionalidade ou de matrícula tenham sido alteradas ou que estejam em desacordo com o respectivo certificado de matrícula;

g) lançamento de objetos ou coisas de bordo de aeronave em vôo, ressalvados os casos de emergência ou de autorização especial para esse fim;

h) inobservância dos regulamentos e normas de tráfego aéreo, assim como das regulamentações concernentes à duração do trabalho e aos limites de horas de vôo;

i) inobservância dos planos de vôo, e instruções e autorizações dos órgãos de controle de tráfego aéreo;

j) tripular aeronave quando os prazos dos respectivos certificados de habilitação técnica e de capacidade física estejam vencidos, ou exercer função a bordo para a qual não esteja qualificado pela sua licença e respectivo certificado de habilitação técnica;

l) pilotar aeronave sem portar os certificados de matrícula e de navegabilidade desta e a sua licença e certificados;

m) inobservância das normas sobre assistência e salvamento;

n) inobservância, por parte de tripulantes, de normas e regulamentos, que afetem a disciplina a bordo ou a segurança de vôo;

o) utilização da aeronave sem observância das exigências estabelecidas em regulamentos e normas, no tocante à manutenção e operação da aeronave;

p) utilização da aeronave com estrangeiro como tripulante, em desacordo com o estabelecido neste Código;

q) execução ou utilização dos serviços técnicos de manutenção sem homologação da autoridade aeronáutica competente;

r) utilização da aeronave com tripulação em desacordo com os regulamentos e normas em vigor;

II — infrações cuja responsabilidade recai sobre os concessionários ou permissionários de serviços aéreos:

a) cessão ou transferência de ações das concessionárias de serviço aéreo em desacordo com as exigências legais ou introdução de alterações nos estatutos sociais sem observância das disposições legais;

b) transgressão das tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica competente ou concessão de abatimentos ou reduções nas tarifas, não autorizadas por lei ou regulamentos;

c) realização de consórcio (pool) conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, sem prévia autorização da autoridade aeronáutica competente;

d) inobservância dos dispositivos constantes dos contratos de exploração de linhas aéreas e dos horários aprovados pela autoridade aeronáutica competente;

e) desrespeito a Convenções ou Acordos Aéreos Internacionais de que o Brasil seja parte;

III — infrações cuja responsabilidade recai sobre pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos itens anteriores:

a) construção ou exploração de aeródromo ou de quaisquer instalações ou equipamentos de infraestrutura aeronáutica, sem autorização da autoridade competente;

b) exploração de serviço aéreo sem concessão ou autorização;

c) tripular aeronave ou exercer qualquer função a bordo sem ser titular de licença de tripulante.

Parágrafo único. A pena de multa será imposta em grau mínimo, médio ou máximo, e em dobro na reincidência, podendo ser acrescida concomitantemente de suspensão dos certificados até o máximo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 157. Admitir-se-á recurso, sem efeito suspensivo, das penalidades previstas nos artigos anteriores.

Art. 158. Se a infração for cometida em consequência de ordem exorbitante ou indevida, do proprietário ou explorador da aeronave, devidamente comprovada, a responsabilidade de quem cumpriu a ordem ficará atenuada ou eliminada, conforme o alcance da ação.

Art. 159. Será determinada pela autoridade aeronáutica competente a detenção da aeronave nos seguintes casos:

a) sobre vôo do território nacional com infringência das Convenções ou Acordos Internacionais ou das autorizações concedidas para esse fim;

b) entrada no território nacional sem pouso em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A aeronave será liberada, se forem satisfeitas as exigências legais, a juízo das autoridades competentes; caso contrário, e se for aeronave estrangeira,

ra, retornará ao exterior pela rota que for determinada, dentro do prazo para esse fim fixado.

Art. 160. A aeronave poderá ser interditada:

1) nos casos configurados no artigo 156, item I, alíneas a, b, c, d, e, f, o e p; item II, alínea b, III, alíneas b e c;

2) se a multa imposta ao proprietário ou explorador não tiver sido paga no prazo estipulado no respectivo ato;

3) se instaurado processo para apurar atividade delituosa do proprietário ou explorador na utilização da aeronave.

§ 1º Em caso de requisição da autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde, a autoridade aeronáutica competente poderá interditar, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, qualquer aeronave quando, a seu juízo, as circunstâncias e os motivos que informarem a requisição justificarem essa medida, para acautelar interesses que não possam ser resguardados de imediato por providência prevista em lei ou regulamento, invocada pela autoridade requisitante.

§ 2º Em qualquer dos casos previstos neste artigo o proprietário ou explorador não terá direito a indenização.

Art. 161. As importâncias máximas e mínimas das multas serão fixadas pelo Poder Executivo, que as readjustará sempre que o índice do aumento do custo de vida acusar uma elevação de mais de 30% (trinta por cento) em relação à data em que foram fixadas.

Disposições Finais

Art. 162. Para efeito deste Código, são consideradas autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

Art. 163. Em caso de flagrante desrespeito às leis em vigor, aos regulamentos ou às normas de tráfego aéreo, poderá a autoridade competente, em defesa da segurança nacional, em benefício da ordem pública ou da segurança de vôo, deter uma aeronave empregando os meios que julgar necessários.

Art. 164. Este decreto-lei entrará em vigor 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação.

Art. 165. Ficam revogados o Decreto-lei nº 483, de 8 de junho de 1938, as Leis nºs 1.396, de 13 de julho de 1951; 2.866, de 13 de setembro de 1956; 3.916, de 13 de julho de 1961; 4.221, de 8 de maio de 1963 e demais disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145º da Independência e 78º da República. — H. CASTELLO BRANCO — Carlos Medeiros Silva — Eduardo Gomes.

DECRETO-LEI N° 234, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1967

Altera disposições do Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966 (Código Brasileiro do Ar), e dá outras providências.

O Presidente da República, usando de atribuições que lhe confere o § 2º do art. 9º do Ato Institucional nº 4, de 7 de dezembro de 1966, resolve baixar o seguinte Decreto-Lei:

Art. 1º O art. 2º do Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 2º O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e respectivas águas jurisdicionais.”

Art. 2º O art. 3º e seus parágrafos do Decreto-Lei nº 32, passam a ter a seguinte redação:

“Art. 3º Consideram-se território do Estado de sua nacionalidade as aeronaves militares e as públicas, onde quer que se encontrem.

§ 1º Consideram-se, também, território do Estado de sua nacionalidade as aeronaves privadas, quando em alto mar ou em território que não pertença a nenhum Estado, ou ainda em vôo sobre esses.

§ 2º Consideram-se em território de um Estado quaisquer aeronaves privadas que nele se encontram, ou quando um sobre vôo de seu território.”

Art. 3º O artigo 7º do Decreto-Lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 7º São de ordem pública internacional as normas que vedam, no contrato do transporte aéreo, cláusulas que exoneram de responsabilidade o transportador, estabelecem para a mesma limite inferior ao fixado neste código ou prescrevam outro fôro que não o do lugar do destino.”

Art. 4º O artigo 9º e seus parágrafos, eliminadas as alíneas a e b e acrescentados os §§ 4º e 5º, do Decreto-Lei nº 32, passam a ter a seguinte redação:

“Art. 9º As aeronaves são classificadas em civis e militares.

§ 1º Consideram-se militares todas as aeronaves integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da Lei, para missões militares;

§ 2º As aeronaves civis compreendem:

— aeronaves públicas;

— aeronaves privadas;

§ 3º São aeronaves públicas as utilizadas pelo Estado a seu serviço inclusive as requisitadas na forma da Lei; todas as demais aeronaves são aeronaves privadas;

§ 4º As aeronaves públicas assemelham-se às privadas quanto utilizadas em serviços de natureza comercial;

§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste código não se aplicam às aeronaves militares, que serão reguladas por legislação especial.”

Art. 5º O artigo 17 e seus §§ 3º e 4º, mantidos os §§ 1º e 2º, do Decreto-Lei nº 32, passam a ter a seguinte redação:

“Art. 17. Verificar-se-á a perda da propriedade da aeronave pela alienação, pela desapropriação por utilidade pública, pela renúncia, pelo abandono ou pelo perecimento da aeronave, ou, ainda, quando a mesma for utilizada de forma ilegal quando às normas reguladoras da navegação ou do transporte aéreo nacional.

§ 1º (Omissis)

§ 2º (Omissis)

§ 3º Entende-se perecida a aeronave ao transcorrerem 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial, ou quando verificada a impossibilidade de sua recuperação;

§ 4º Verificado, em inquérito administrativo da autoridade aeronáutica, competente, o abandono ou o perecimento da aeronave, será cancelada ex officio, a respectiva matrícula no Registro Aeronáutico Brasileiro.”

Art. 6º O artigo 21, suprimida sua alínea e, e seu parágrafo único, do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 21. O crédito hipotecário aéreo prefere a quaisquer outros, com exceção dos seguintes:

a) despesas judiciais, ou destinadas à conservação da aeronave;

b) remuneração devida por socorro prestado;

c) taxas devidas pela utilização do aeroporto, ou serviços acessórios à navegação aérea;

d) gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de seus poderes legais, quando indispensáveis à continuação da viagem.”

Art. 7º O artigo 29, suprimido seu parágrafo único do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 29. Consideram-se tripulantes, para os efeitos deste Código, as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.”

Art. 8º O artigo 43, do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 43. Constitui infra-estrutura aeronáutica todo aeródromo, edificações, instalações, aéreas e serviços destinados a facilitar e tornar segura a navegação aérea, nestes compreendidos os de tráfego aéreo, telecomunicações, meteorologia, coordenação de busca e salvamento, bem como as instalações de auxílios rádio ou visuais.”

Art. 9º Os §§ 1º e 3º do artigo 45, do Decreto-lei nº 32, passam a ter a seguinte redação:

“§ 1º Aeródromo civil é o destinado, em princípio ao uso de aeronaves civis.

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

Art. 10. Os §§ 1º e 2º do artigo 50 do Decreto-lei nº 32, passam a ter a seguinte redação:

“§ 1º Entre as condições da concessão ou da autorização, figurará, obrigatoriamente, a observância das instruções de natureza administrativa e técnica, emanadas de autoridades federais, para assegurar, no território nacional, a uniformidade das normas relativas à navegação e aos transportes aéreos;

§ 2º As concessões ou autorizações previstas neste artigo serão dadas separadamente, uma para cada aeródromo, podendo em casos excepcionais serem outorgadas em conjunto.”

Art. 11. O § 1º do artigo 61 do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“§ 1º O proprietário ou possuidor do solo não poderá se opor à partida ou retirada da aeronave que haja sido forcada a pousar em sua propriedade, desde que o proprietário ou explorador da aeronave dê garantia normal de reparação do dano.”

Art. 12. O artigo 65 do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 65. O lançamento de coisas, de bordo de aeronaves, dependerá de permissão da autoridade aeronáutica competente, salvo caso de emergência.”

Art. 13. O artigo 66 do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 66. Poderão sobrevoar o território brasileiro as aeronaves civis de nacionalidade dos Estados participantes, com o Brasil, de Convenções Internacionais, de acordo com os seus termos. As demais dependerão sempre de autorização da autoridade aeronáutica competente.”

Art. 14. A alínea c do § 1º, do artigo 69 do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

c) a direção confiada exclusivamente a brasileiros.”

Art. 15. O artigo 101 é parágrafo único do Decreto-lei nº 32, passam a ter a seguinte redação:

“Art. 101. O transportador responde pelo dano resultante da antecipação ou atraso do transporte aéreo do passageiro, da bagagem ou da carga, salvo caso de força maior, inclusive os impostos pela segurança do voo, cabendo-lhe a prova de tal circunstância.

Parágrafo único. A responsabilidade do transportador, prevista neste artigo será limitada, em se tratando de passageiros, pelo máximo de 10% (dez por cento) do valor dos prejuízos provados, e, 10% (dez por cento) do valor respectivo da bagagem ou carga transportada.”

Art. 16. O artigo 106 do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 106. Quando o dano resultar de dolo do transportador ou de seus prepostos, nenhum efeito terão os artigos deste código que excluam ou atenuem a responsabilidade.”

Art. 17. O artigo 121 do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 121. A pessoa responsável não poderá se prevalecer dos limites fixados neste código, se o interessado provar que o dano foi causado por dolo.”

Art. 18. O artigo 123, suprimidas as suas alíneas a, b e c, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 123. A garantia de que trata o artigo anterior consistirá em seguro contratado, com empresa idónea, na forma da legislação vigente.”

Art. 19. O artigo 124 e seu parágrafo único do Decreto-lei nº 32, passam a ter a seguinte redação:

“Art. 124. A concessão ou validade do certificado de navegabilidade da aeronave fica condicionado à apresentação ou prova de validade, respectivamente, da garantia prevista no artigo anterior.

Parágrafo único. Poder-se-á suspender, a qualquer momento, a validade do certificado de navegabilidade da aeronave ou aeronaves, quando o transportador ou explorador não provar que está executando, regularmente, cláusulas do contrato de seguro a que estiver obrigado pela apólice respectiva.”

Art. 20. A alínea a do art. 133 do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“(a) se o abaloamento resultar de dolo do explorador ou de preposto seu, no exercício de suas funções.”

Art. 21. A alínea a do artigo 150 do Decreto-lei nº 32, passa a ter a seguinte redação:

“(a) da data em que se verificou o dano, nas ações de responsabilidade decorrentes dos artigos 97, 98, 101, 104, 110 e 129.”

Art. 22. Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 28 de fevereiro de 1967; 146º da Independência e 79º da República. — H. CASTELLO BRANCO — Carlos Medeiros Silva — Clóvis Monteiro Travassos.

LEI Nº 5.448, DE 4 DE JUNHO DE 1968

Acrescenta mais um inciso ao art. 15 do Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, que dispõe sobre o Imposto de Importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências.

O Presidente da República,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Acrescente-se ao art. 15 do Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, que dispõe sobre o Imposto de Importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências, o seguinte inciso:

“XII — Às aeronaves, equipamentos e material técnico, destinados à indústria de mapas e levantamentos aeroftogramétricos importados por empresas de capital exclusivamente nacional, que exploram serviços de aeroftogrametria.”

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

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

Brasília, 4 de junho de 1968; 147º da Independência e 80º da República.

LEI Nº 5.710, DE 7 DE OUTUBRO DE 1971

Dá nova redação ao artigo 25 da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, aos artigos 60 e 61 da Lei nº 4.728, de 14 de julho de 1965, e ao artigo 69 do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, e dá outras providências.

O Presidente da República,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei.

Art. 1º O artigo 25 da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 25. As instituições financeiras privadas, exceto as cooperativas de crédito, constituir-se-ão

unicamente sob a norma de sociedade anônima, devendo a totalidade de seu capital com direito a voto ser representada por ações nominativas.

§ 1º Observadas as normas fixadas pelo Conselho Monetário Nacional as instituições a que se refere este artigo poderão emitir até o limite de 50% de seu capital social em ações preferenciais, nas formas nominativas, e ao portador, sem direito a voto, às quais não se aplicara o disposto no parágrafo único do art. 81 do Decreto-lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2º A emissão de ações preferenciais ao portador, que poderá ser feita em virtude de aumento de capital, conversão de ações ordinárias ou de ações preferenciais nominativas, ficará sujeita a alterações prévias dos estatutos das sociedades, a fim de que sejam neles incluídas as declarações sobre:

I — as vantagens, preferenciais e restrições atribuídas a cada classe de ações preferenciais, de acordo com o Decreto-lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940;

II — as formas e prazos em que poderá ser autorizada a conversão das ações, vedada a conversão das ações preferenciais em outro tipo de ações com direito a voto.

§ 3º Os títulos e cauetas representativas das ações preferenciais, emitidos nos termos dos parágrafos anteriores, deverão conter expressamente as restrições ali especificadas.”

Art. 2º O Conselho Monetário Nacional poderá autorizar a aplicação do disposto nos parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 25 da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, introduzidos pelo artigo anterior desta Lei, às instituições públicas financeiras constituídas sob a forma de sociedade anônima de economia mista.

Art. 3º O Poder Executivo promoverá a fixação de normas gerais e obrigatórias para a padronização dos balanços financeiros e patrimonial das empresas abrangidas por estas disposições.

Art. 4º É acrescentado ao art. 72 do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, parágrafo único com a seguinte redação:

“Parágrafo único. Aplicam-se às sociedades seguradoras o disposto no art. 25 da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, com a redação que lhe dá o art. 1º desta lei.”

Art. 5º Os artigos 60 e 61 da Lei nº 4.728, de 14 de julho de 1965, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 60. O Poder Executivo poderá promover a alienação de ações de propriedade da União, representativas do capital social de sociedades anônimas de economia mista, mantendo-se 51% (cinquenta e um por cento) no mínimo, das ações com direito a voto, das empresas nas quais deva assegurar o controle estatal.

Parágrafo único. As transferências de ações de propriedade da União, representativas de capital social da Petróleo Brasileiro S.A. — PETROBRAS — e de suas subsidiárias em território nacional, reger-se-ão pelo disposto no artigo 11 da Lei nº 2.004, de 3 de outubro de 1953.

Art. 61. O Conselho Monetário Nacional fixará a participação da União nas diferentes sociedades referidas no artigo anterior, ouvido o Conselho de Segurança Nacional, nos casos de sua competência e no das empresas cujo controle estatal é determinado em lei especial.

§ 1º As ações de que tratam este artigo e o anterior, serão negociadas através do sistema de distribuição instituído no artigo 5º desta lei, com a participação do Banco Central do Brasil, na forma do Inciso IV do artigo 11 da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

§ 2º O Poder Executivo, através do Ministério da Fazenda, poderá manter no Banco Central do Brasil, em conta especial de depósitos, os recursos originados da alienação de ações de propriedade da União, representativas do capital social de sociedades referidas no artigo 60”.

Art. 6º Fica revogado o artigo 6º, com seu parágrafo único, do Decreto-lei nº 493, de 10 de março de 1969.

Parágrafo único. Os recursos existentes no Banco Central do Brasil, que constituam reserva prevista no preceito ora revogado, serão aplicados na conformidade do que dispõe o § 2º do artigo 61 da Lei nº 4.728, de 14 de julho de 1965, com a redação que lhe dá o art. 5º desta lei.

Art. 7º As alíneas b e d do § 1º do art. 69 do Decreto-lei nº 32 de 18 de novembro de 1966, alterado pelo Decreto-lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 69.
§ 1º
a)
b) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital, com direito a voto, pertencente a brasileiros.
c)
d) quando se tratar de serviços aéreos de transportes aéreos regulares, de táxis aéreos e de serviços aéreos especializados, constituição sob a forma de sociedade anônima, com ações com direito a voto sempre nominativas, admitida a emissão de ações preferenciais sem direito a voto, até o limite da metade do capital social, mesmo ao portador, excluídas estas da norma do parágrafo único do art. 81 do Decreto-lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940, e da autorização de que trata o art. 72 do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966 e vedada a sua conversão em ações com direito a voto."

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 7 de outubro de 1971; 150º da Independência e 83º da República. — EMÍLIO G. MÉDICI — Alfredo Buzaid — Antônio Delfim Netto — Mário de Souza Mello — Marcus Vinícius Pratini de Moraes — João Paulo dos Reis Velloso — José Costa Cavalcanti.

LEI Nº 6.298
15 DE DEZEMBRO DE 1975

Altera dispositivos do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, que "Institui o Código Brasileiro do Ar."

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Os Arts. 44 e 48 e o Capítulo III do Título IV do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, alterado pelo Decreto-lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 44. Aeródromo é toda área de terra, águia ou flutuante, destinada a chegadas, partidas e movimentação de aeronaves.

Parágrafo único. Compreende-se, também, como aeródromo o heliponto, que é toda área utilizada para poucos, decolagens e movimentação de helicópteros."

"Art. 48. Consideram-se:

I — Aeroportos os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

II — helipontos os helipontos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

§ 1º Os aeródromos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.

§ 2º Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais."

CAPÍTULO III

Das Zonas de Proteção de Aeródromos, de Helipontos e de Auxílios à Navegação Aérea.

Art. 56. As propriedades vizinhas dos aeródromos, dos helipontos e dos auxílios à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao aproveitamento das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, que possam embaraçar as manobras de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Art. 57. As restrições às propriedades, referidas no artigo anterior, serão estabelecidas pela autoridade aeronáutica competente, mediante aprovação de Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, Plano de Zona de Proteção de Helipontos, válido para todos os helipontos, e de Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea, válido, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea.

§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de Proteção ao Vôo a cada aeródromo poderá ser aplicado um Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromo, observadas as prescrições, que couberem, do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo.

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea, serão aprovados por ato do Poder Executivo.

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos serão aprovados por ato Ministerial e transmitidos às administrações dos municípios atingidos, para que sejam observadas as restrições.

Art. 58. Quando as restrições estabelecidas nos Planos de Zonas de Proteção de Aeródromos, de Helipontos ou de Auxílios à Navegação Aérea, impuserem demolições ou impedirem construções ou implantações de qualquer natureza, terão os proprietários direito à indemnização fixada judicialmente, na falta de acordo direto."

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 15 de dezembro de 1975; 154º da Independência e 87º da República. — ERNESTO GEISEL — J. Araripe Macedo.

LEI Nº 6.350 — DE 7 DE JULHO DE 1976

Altera disposições do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966 (Código Brasileiro do Ar).

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O parágrafo único do artigo 12 do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, é renumerado para § 1º, sendo acrescentados ao referido artigo os seguintes parágrafos:

"Art. 12.

§ 2º Para determinar os padrões adequados de segurança de vôo, o Ministério da Aeronáutica estabelecerá os regulamentos, instruções e procedimentos de homologação aeronáutica, aplicáveis ao projeto, fabricação, operação e manutenção de aeronaves e outros produtos aeronáuticos, e emitirá os respectivos certificados de homologação.

§ 3º Os certificados de homologação referidos no parágrafo anterior estarão sujeitos a emendas, modificações, suspensão ou cassação sempre que a segurança de vôo ou o interesse público exigir."

Art. 2º O caput do art. 155 do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 155. Será aplicada a pena de cassação do certificado de navegabilidade da aeronave, do certificado de homologação, do certificado do tripulante ou da concessão ou da autorização de serviços aéreos, nos seguintes casos:"

Art. 3º O atual item III do artigo 156 do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, é renumerado para IV, passando a figurar como item III o seguinte:

"Art. 156.

III — infrações cuja responsabilidade recaia sobre o fabricante de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservância de prescrições, regulamentos, normas e requisitos estabelecidos pelo Ministério da Aeronáutica, destinados a homologação de produtos aeronáuticos ou de empresas;

b) inobservância dos termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alteração do projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico sem que aquela tenha sido homologada pelo Ministério da Aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente pela homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, quanto a qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que este defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de vôo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) deixar de cumprir ou adotar após a notificação a que se refere o item anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas ou prescrições de natureza corretiva ou saneadora de defeitos e mau funcionamento.

Art. 4º O item I do art. 160 do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 160.

I — Nos casos configurados no art. 156, item I, alíneas a, b, c, d, e, f, o e p; item II, alínea b; e item IV, alíneas b e c.

Art. 5º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 7 de julho de 1976; 155º da Independência e 88º da República. — ERNESTO GEISEL, J. Araripe Macedo.

LEI Nº 6.833, DE 30 DE SETEMBRO DE 1980

Dá nova redação ao artigo 50 do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, que institui o Código Brasileiro do Ar.

O Presidente da República, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O art. 50 do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, modificado pelo Decreto-lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 50. Os aeródromos públicos e respectiva infra-estrutura serão construídos, mantidos e explorados pela União ou através de empresa pública ou suas subsidiárias.

§ 1º A operação de aeroportos e da infra-estrutura aeroportuária constitui atividade monopolizada da União, em todo o território nacional, ou da empresa pública ou suas subsidiárias, a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuam bens, rendas, instalações e serviços correspondentes.

§ 2º Quando forem os serviços explorados por terceiros, mediante concessão federal, poderá a empresa pública, de que trata este artigo, representar a União no respectivo contrato, que deverá conter cláusula sobre a obrigatoriedade de observância de instruções de natureza administrativa ou técnica, emanadas das autoridades federais para assegurar, no território nacional, a uniformidade das normas relativas à navegação e ao transporte aéreo.

§ 3º Em qualquer caso, os referidos serviços estão sujeitos às normas e instruções baixadas pela autoridade aeronáutica competente."

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

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

Brasília, 30 de setembro de 1980; 159º da Independência e 92º da República. — JOÃO FIGUEIREDO, Décio Jardim de Mattos.

LEI Nº 6.997, DE 7 DE JUNHO DE 1982

Altera o Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, que "Institui o Código Brasileiro do Ar".

O Presidente da República, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º O Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, modificado pelo Decreto-lei nº 234, de 28 de fevereiro

reiro de 1967, e pelas Leis nºs 5.710, de 7 de outubro de 1971, 6.298, de 15 de dezembro de 1975, 6.350, de 7 de julho de 1976, e 6.833, de 30 de setembro de 1980, passa a vigorar com as alterações constantes dos artigos seguintes.

Art. 2º É acrescentado parágrafo único ao art. 43, com a seguinte redação:

"Parágrafo único. Integram a infra-estrutura aeronáutica o serviço fixo aeronáutico, o serviço móvel aeronáutico, o serviço de radiodifusão aeronáutico e o serviço de rádionavegação aeronáutico."

Art. 3º O § 1º do art. 47 passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 1º Os aeródromos públicos serão abertos ao tráfego através de processo de homologação ou registro, a cargo da autoridade aeronáutica competente."

Art. 4º O art. 57 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 57. As restrições às propriedades, referidas no artigo anterior, serão estabelecidas pela autoridade aeronáutica competente, mediante aprovação de Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, Plano Básico de Zoneamento de Ruído, Plano de Zona de Proteção de Heliportos, válido para todos os helipontos, e de Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea.

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

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

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por Ato Ministerial e transmitidos às administrações dos municípios atingidos, para que sejam observadas as restrições.

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

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

Art. 5º É acrescentado parágrafo único ao art. 64, com a seguinte redação:

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

Art. 6º O art. 69 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 69.

§ 1º d) ações com direito a voto, sempre ordinárias e nominativas, se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima para explorar serviços de transportes aéreos regulares, táxis aéreos e serviços aéreos especializados;

e) em seus estatutos, expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais sem direito a voto, até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não preva-

lendo, na hipótese, o disposto no § 1º do art. 111 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, nem o estatuído no art. 72 deste Código.

§ 3º As ações com direito a voto só poderão ser transferidas a brasileiros, mesmo que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere a letra "b" do § 1º deste artigo.

§ 4º O disposto na letra "b" do § 1º deste artigo aplica-se, também, ao aumento de capital.

§ 5º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento referido no parágrafo anterior.

§ 6º Para a concessão ou autorização, a que se refere este artigo, as empresas não constituidas em sociedades por ações, aplicam-se, no que couber, as disposições dos parágrafos anteriores, exigida, sempre, maioria de sócios e direção de brasileiros."

Art. 7º O art. 77 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 77. Cabe à autoridade aeronáutica competente a orientação, coordenação, controle e fiscalização de todas as atividades concernentes aos serviços aéreos e à infra-estrutura aeronáutica.

§ 1º A fiscalização será exercida, no âmbito da Aviação Civil, pelo pessoal credenciado pela autoridade aeronáutica competente.

§ 2º Constituem missões de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços concedidos ou autorizados, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como exames de proficiência relativos a aeronautas e aeroaviários."

Art. 8º O "caput" do art. 83 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 83. Os transportes domésticos só podem ser efetuados por transportadores brasileiros."

Art. 9º É acrescentado parágrafo único ao art. 153, com a seguinte redação:

"Parágrafo único. As disposições deste Título aplicam-se, no que couber, às empresas de serviços aéreos que operam ou venham a operar no País, a qualquer título."

Art. 10. Os arts. 155, 156, 160, 161 e 162, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 155. Será aplicada pena de multa de até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação, do certificado de aeronavegabilidade da aeronave; do certificado de habilitação técnica de tripulante ou de mecânico; da concessão, autorização ou permissão para execução de serviços aéreos; ou da homologação de oficina, nos seguintes casos:

a) perda do nível de aptidão ou de condições físicas;

b) procedimento ou práticas, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

c) execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem e a segurança públicas, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

d) prática de contrabando ou descaminho;

e) cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade competente;

f) transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos servidores aéreos concedidos ou autorizados;

g) fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

h) recusa de fornecimento de livros, documentos de contabilidade, de informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

i) prática reiterada de infrações graves.

§ 1º A pena de cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

§ 2º A cassação do certificado de habilitação técnica independe de segundo inquérito quando a responsabilidade do infrator estiver comprovada em outro inquérito, da mesma natureza ou não, no curso do qual tenha sido proporcionado o direito de defesa ao acusado.

§ 3º A suspensão poderá ser imposta em caráter preventivo ou punitivo, podendo ter a duração de até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período."

"Art. 156. Será aplicada pena de multa de até 1.000 (mil) valores de referência, pela prática das seguintes infrações:

Grupo I — Infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro — RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, de regulamentação ou instruções emanadas dos órgãos do Ministério da Aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la, sem autorização de sobrevoô;

i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que haja sido validada;

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

l) transportar carga ou material proibido ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

m) lançar objetos ou substâncias sem licença das autoridades competentes, salvo o caso de alijamento;

n) trasladar aeronave sem licença; e

o) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente.

Grupo II — Infrações imputáveis a aeronautas e aeroaviários:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes da autoridade, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, dos documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica, ou de capacidade física, vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com as suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer ou deixar de observar os regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da Regulamentação sobre o exercício da profissão;

- I) inobservar as normas sobre assistência e salvamento estabelecidas neste Código;
- m) desobedecer as normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro no País;
- n) infringir regras, normas ou cláusulas de Acordo, Tratado ou Convenção Internacional;
- o) infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo, e
- p) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadoria sem despacho, de mateirais sem licença ou de mercadoria contrabandeada, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária.

Grupo III — Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos.

- a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro — RAB ou sem observância das restrições do certificado de aeronavegabilidade;
- b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;
- c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;
- d) fazer acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, "pool", consórcio ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica competente;
- e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;
- f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;
- g) deixar de comprovar a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem como, no solo, a terceiros;
- h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;
- i) ceder ou transferir ações ou cotas de seu capital social, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica competente;
- j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória ou divulgar esses atos antes de aprovados pela autoridade aeronáutica competente;
- l) deixar de recolher na forma e nos prazos da regulamentação respectiva as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;
- m) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;
- n) desrespeitar Acordo, Tratado ou Convenção vigente no País ou deixar de cumprir condição ou cláusula a que estiver obrigada em razão daqueles atos;
- o) não observar os horários aprovados;
- p) infringir as normas e instruções que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aerooviário;
- q) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;
- r) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;
- s) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;
- t) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos ser-

viços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica competente;

- u) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos; e
- v) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas, instruções e portarias que dispõem sobre serviços aéreos.

Grupo IV — Infrações Imputáveis às Empresas de Manutenção, de Reparação ou de Distribuição de Aeronaves e seus Componentes.

- a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pelo Ministério da Aeronáutica;
- b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;
- c) modificar aeronave ou componente, procedendo a alteração não prevista por órgão homologador;
- d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança de vôo;
- e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes; e
- f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente.

Grupo V — Infrações Imputáveis a Fabricantes de Aeronaves e de outros Produtos Aeronáuticos.

- a) inobservar prescrições, regulamentos, normas e requisitos estabelecidos pelo Ministério da Aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos ou de empresas;
- b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;
- c) alterar o projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pelo Ministério da Aeronáutica;
- d) deixar de notificar ao órgão competente pela homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha à afetar a segurança de vôo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado; e
- e) descumpri ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o item anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas ou prescrições de natureza corretiva ou saneadora de defeitos e mau funcionamento.

Grupo VI — Infrações Imputáveis a Pessoa Física ou Jurídica Não-Compreendidas nos Grupos Anteriores.

- a) executar, ou utilizar, serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficinas não homologadas;
- b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;
- c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronaves e seus componentes, sem autorização do órgão competente;
- d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;
- e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;
- f) construir campo de pouso sem licença; utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso; ou deixar de promover o registro de campo de pouso;
- g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviços aéreos em desacordo com as regulamentações aeronáuticas ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte ou de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização; e

l) vender aeronave de sua propriedade sem a devida comunicação à autoridade responsável pelo Registro Aeronáutico Brasileiro — RAB ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida.

§ 1º A pena de multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida, concomitantemente ou não, da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.

§ 2º A pena de suspensão terá duração de até 180 (cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogada uma vez por igual período.

§ 3º A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

"Art. 160. A aeronave poderá ser interditada:

1) nos casos do art. 156, Grupo I, alíneas "a" e "o"; Grupo II, alíneas "c", "d", "g", e "i"; Grupo III, alíneas "a", "e", "f" e "g"; Grupo V, alíneas "a", "b", "c", "d" e "e";

2) se a multa imposta ao proprietário ou explorador não for paga no prazo estipulado; e

3) quando instaurado processo para apurar atividade delituosa do proprietário ou explorador da aeronave, na sua utilização.

§ 1º Em caso de requisição da autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde, a autoridade aeronáutica competente poderá interditar, por prazo não superior a 15 (quinze) dias qualquer aeronave quando, a seu juízo, as circunstâncias e os motivos que informarem a requisição justificarem essa medida, para acatlar interesses que não possam ser resguardados de imediato por providências previstas em lei ou regulamento, invocada pela autoridade requisitante.

§ 2º Em qualquer dos casos previstos neste artigo o proprietário ou explorador não terá direito à indenização."

"Art. 161. O Ministério da Aeronáutica poderá promover a intervenção nas concessionárias ou permissionárias cuja situação operacional, financeira ou econômica ameaçar a continuidade dos serviços ou a segurança do transporte.

Parágrafo único. A intervenção visará ao restabelecimento da normalidade dos serviços e terá a duração necessária à consecução desse objetivo."

"Art. 162. Para os efeitos deste Código, são consideradas autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos."

Art. 11. Os atuais artigos 163, 164 e 165 são renumerados para artigos 164, 165 e 166, passando a figurar como artigo 163 o seguinte:

"Art. 163. O Poder Executivo constituirá órgão com a finalidade de apuração e julgamento de infrações tarifárias e condições de transporte estabelecidas neste decreto-lei.

Parágrafo único. A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado serão fixados em regulamento."

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

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário. Brasília, 7 de junho de 1982; 161º da Independência e 94º da República.

PARECERES

PARECERES

Nºs 474, 475, 476 e 477, de 1986

Sobre a Emenda nº 2, de Plenário (Substitutivo), ao Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1978 (nº 2.252-C/76, na origem), que "dispõe sobre proteção contra incêndios".

PARECER Nº 474, DE 1986
Da Comissão de Constituição e Justiça

Relator do vencido: Senador Murilo Badaró

Oferecida a Emenda nº 2, de Plenário (Substitutivo), pelo ilustre Senador Jarbas Passarinho, voltou o Projeto a esta Comissão, para apreciação de sua constitucionalidade e juridicidade, na forma regimental.

Rejeitado o Relatório do ilustre Senador Leite Chaves, cumpre-nos relatar o vencido.

2. Na Justificação da Emenda, aduz o Autor: "... as razões que determinaram a elaboração do Projeto são de tal ordem evidentes que impõem soluções próprias ao estabelecimento de um sistema de segurança bastante específico e altamente técnico. Assim, mantidos os objetivos fundamentais do Projeto, busca-se, com esta emenda, a identificação da matéria com os seus reais fundamentos técnicos".

3. Quanto de sua primeira passagem por esta Comissão, Relator o ilustre Senador Leite Chaves, o Projeto mereceu pacífica aprovação, sendo julgado constitucional, jurídico, de boa técnica legislativa e, no mérito, conveniente, a exemplo do que já ocorreu na doura Comissão de Constituição e Justiça da egrégia Câmara dos Deputados.

Transcrevemos, a seguir, os tópicos capitais daquele pronunciamento: "A proposição foi aprovada pelas Comissões de Constituição e Justiça, de Transportes, de Comunicações e Obras Públicas e de Finanças da Câmara dos Deputados, reconhecida sua constitucionalidade, sua juridicidade e fidelidade à técnica legislativa, sem restrições quanto ao mérito".

"Realmente, a proposição se insere na competência do legislador federal (art. 8º, item XIII, da Constituição), não é de competência exclusiva ou de iniciativa também exclusiva do Presidente da República, nem, muito menos, colide com a sistemática jurídica em vigor. Sem eivas, portanto, de inconstitucionalidade ou injuridicidade, sua redação final, proposta pela Câmara obedece aos melhores cânones da técnica legislativa e aos mandamentos regimentais... Daí porque, constitucional, jurídico, fiel à técnica legislativa e conveniente no mérito, somos pela aprovação do Projeto."

Ora, o Substitutivo, mantém os lineamentos básicos do Projeto, nada constando, em suas disposições substitutivas e em seu revestimento formal, que contrarie a Constituição ou a sistemática jurídica vigorante.

4. Ante o exposto, concluímos pela tramitabilidade da Emenda nº 2, de Plenário, por constitucional e jurídica.

Sala das Comissões, 1º de junho de 1981. — Aloysio Chaves, Presidente — Murilo Badaró, Relator do Vencido — Leite Chaves, voto vencido — Nelson Carneiro — Franco Montoro — Bernardino Viana — Lenoir Vargas — Cunha Lima — Almir Pinto — Aderbal Jurema — Tancredo Neves.

VOTO VENCIDO, EM SEPARADO, DO SENADOR LEITE CHAVES

Em razão de emenda substitutiva oferecida em plenário, volta o projeto ao exame desta Comissão.

O substitutivo anterior, de autoria do Senador Amaral Peixoto, que mereceu nossa acolhida, se reveste de melhor técnica jurídica ao tempo em que é mais preciso quanto a introdução de normas protetoras contra incêndios em arranha-céus.

O último substitutivo é genérico, abrangendo inclusive espaços a céu aberto, quando a preocupação social, mais urgente, se relaciona com a proteção da vida humana em edifícios e arranha-céus das grandes cidades.

O substitutivo do Senador Amaral Peixoto, ademais, torna obrigatório nos prédios superiores a dez andares o uso de "sprinklers" que é a garantia mais segura contra o início do incêndio, bastando que a temperatura alcance um determinado nível para que automaticamente sejam disparados dispositivos ejetores de água.

Assim, manifestamo-nos pela rejeição do substitutivo de Plenário, de autoria do eminente Senador Jarbas Passarinho, eis que o de Amaral Peixoto, aprovado pela Comissão de Finanças, atende melhor às necessidades de segurança pública nos edifícios de grande expressão vertical.

Sala das Comissões, 24 de setembro de 1980. — Leite Chaves.

PARECER Nº 475, DE 1986
Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas

Relator: Senador Marcelo Miranda

Retorna a esta Comissão o projeto de lei, oriundo da Câmara dos Deputados, que dispõe sobre a proteção contra incêndios.

Apesar de sua inegável importância, a matéria tem sido motivo de controvérsias, ora quanto à minudência do texto, ora no tocante à técnica legislativa ou emprego de expressões consideradas pouco técnicas.

Felizmente, tais impropriedades foram corrigidas nessa Casa do Congresso e, agora, é possível a este órgão técnico oferecer conclusões capazes de atender aos reclamações da realidade brasileira no setor.

A proposição em exame teve a formalizá-la o Deputado Nina Ribeiro e tramitou anexada ao Projeto de Lei da Câmara nº 2.198/76, de autoria do Deputado Francisco Amaral, merecendo a preferência do Plenário da Câmara. Convém salientar que mereceria parecer contrário da Comissão de Constituição e Justiça daquela Casa, pelo motivo de — segundo o Relator — "ser muito mais fértil sob o ângulo técnico", "analisar com detalhes as situações", tratar-se "de um monumental trabalho sob o prisma da técnica de prevenção de incêndio, com precisão dos termos de engenharia" ... mas, por isso mesmo, ter entrado no âmbito do decreto de regulamentação.

Talvez adotando tais premissas, esta Comissão haja, na sua reunião de 26 de abril de 1979, acatado o parecer do douto Senador Pedro Pedrossian, pela rejeição do projeto. Entendia o referido parlamentar que a matéria deve ser objeto de regulamentação municipal, "a exemplo dos Códigos de Obra".

Na Comissão de Finanças, o Senador Amaral Peixoto se referiu aos "riscos de grandes e lamentáveis tragédias, tais como a das Lojas Renner, no Rio Grande do Sul, as do Edifício Joelma, em São Paulo, e outras de tristes lembranças". Defendeu a necessidade de "uma política nacional de segurança contra incêndios" e apresentou substitutivo, que foi aprovado pelo aludido Órgão técnico.

Em Plenário, a proposição recebeu substitutivo formulado pelo Senador Jarbas Passarinho, com a seguinte justificação:

"A presente emenda substitutiva tem por fim disciplinar, em termos mais adequados aos objetivos a que se propõe, a matéria relativa às normas gerais de proteção contra incêndio.

De fato, as razões que determinaram a elaboração do projeto são de tal ordem evidentes que impõem soluções próprias ao estabelecimento de um sistema de segurança bastante específico e altamente técnico.

Assim, mantidos os objetivos fundamentais do projeto, busca-se, com esta emenda, a identificação da matéria com os seus reais fundamentos técnicos."

Na Comissão de Constituição e Justiça, o Senador Leite Chaves opinou pela prevalência do substitutivo da Comissão de Finanças. Entretanto, foi vencido, tendo a Comissão de Constituição e Justiça acatado a emenda de Plenário, que agora é submetida a novo estudo.

É pacífica a necessidade e a urgência do estabelecimento de normas federais de proteção contra incêndios. Isto não impede que o município estabeleça regulamentação própria, ajustando a orientação geral da União, às características locais, da mesma forma, as unidades estaduais.

A opinião pública espera providências do Poder constituinte. E, nas horas de crise — isto é, quando ocorrências lamentáveis acontecem de maneira chocante — a imprensa relembra episódios como os do Edifício Joelma, apontando a administração como omissa, ou, pelo menos, insensível.

É obrigação do Poder Legislativo oferecer ao Executivo os elementos normativos para que se evitem fatos tristemente lembrados. Por isso mesmo, a matéria tem de ser encarada sob o enfoque prioritário.

Nenhuma dúvida existe quanto à complexidade do assunto. E foi em virtude das divergências existentes, que a matéria teve o reexame e o estudo de profundidade merecidos, com a finalidade de ser adequada à realidade nacional.

Ante o exposto, opinamos pela aprovação da matéria, na forma da seguinte:

Subemenda nº 1-CT (substitutivo) à Emenda nº 2, de Plenário (substitutivo)

Estabelece normas gerais de proteção contra incêndios, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece medidas gerais de proteção contra incêndio e abrange edificações de qualquer natureza, ressalvadas as residenciais de até três andares.

Parágrafo único. As instalações e os espaços a céu aberto, destinados a processamentos industriais ou a depósitos de mercadorias, são abrangidos pela presente Lei.

Art. 2º São condições de segurança contra incêndio em edificações, exigíveis nos casos e na forma em que dispuser a regulamentação desta lei:

I — estruturas, resistentes ao fogo, dimensionadas segundo a ocupação e carga-incêndio;

II — emprego de materiais e técnicas adequadas a impedir ou retardar a expansão ou propagação das chamas, bem como a liberação de gases e produtos agressivos;

III — limitação da carga-incêndio a nível compatível com as características da edificação;

IV — elemento construtivo, com projeção horizontal, que proporcione resistência ao fogo, durante pelo menos I (uma) hora, entre os vãos de iluminação de dois pavimentos consecutivos, para evitar a propaganda vertical do fogo;

V — pára-raios ou sistemas de aterramento, quando a ocupação, altura ou área construída exigirem a sua instalação;

VI — bases ou nichos de concreto, quando prevista a instalação de aparelhos de ar condicionado nas paredes externas;

VII — escada enclausurada, com ou sem antecâmara, separada da área útil por portas corta-fogo, para utilização normal ou em emergência, em número, localização, tipo e dimensões determinados em função da ocupação do imóvel;

VIII — escada externa, dotada ou não de portas corta-fogo, localizada em parede que não apresente aberturas que impeçam a sua utilização em emergência;

IX — saídas em número, tipo e dimensões calculadas em função da ocupação e lotação estimadas;

X — iluminação e sinalização de emergência, de operação autônoma, para facilitar e orientar a evacuação de pessoas, quando a ocupação, altura ou área construída exigirem a sua instalação;

XI — avisadores de incêndio, de acionamento manual;

XII — meios de comunicação direta com o Corpo de Bombeiros;

XIII — gerador de emergência com capacidade para acionar, no mínimo, um elevador de segurança, e permitir, eventualmente, a iluminação de vigia ou emergência, quando, em razão da ocupação, altura ou área construída, for exigida proteção especial;

XIV — sistema adequado que permita, em caso de emergência, a chamada dos elevadores ao nível da saída principal, e a sua imobilização;

XV — instalações automáticas ou sob comando, de combate a incêndios por meio de água ou de outros agentes extintores;

XVI — sistemas automáticos de detecção e alarme;

XVII — lotação dos locais de reunião de público, em razão da ocupação, altura ou área construída;

XVIII — extintores, portáteis ou sobre rodas, em número, tipo e capacidade adequados;

XIX — canalização seca provisória, durante o período de construção, para permitir a utilização de água com pressão adequada, pelo Corpo de Bombeiros.

§ 1º As edificações consideradas de risco especial, ou de área construída igual ou superior a 750m², ou quando a altura do último piso for superior a 12m, em relação ao piso mais baixo, deverão ser dotadas de:

a) reserva de água exclusiva para combate a incêndio;

b) hidrantes constituídos de válvulas e conexões do tipo engate-rápido, de 63mm, abastecidos por canalizações de diâmetro nunca inferior a 63mm, e em número suficiente para que suas mangueiras possam atingir os pontos mais afastados nos respectivos pavimentos, com vasão e pressão adequadas;

c) mangueiras de, no máximo, 30 metros de comprimento ou de duas seções de 15 metros cada, equipadas com conexões do tipo engate-rápido e esguichos, podendo ser, em determinadas ocupações, substituídas por carretéis de mangotinhos semi-rígidos, de alimentação axial ou direta, dimensionados e instalados obedecendo a norma específica.

§ 2º As exigências referidas no parágrafo anterior poderão ser dispensadas no todo ou em parte da área, quando a água não for o agente extintor adequado ou onde, em razão da ocupação, não justificar seu emprego.

§ 3º Os recipientes de gás liquefeito de petróleo deverão ser instalados em áreas que não ofereçam riscos à segurança.

Art. 3º O pessoal diretamente ligado à administração, vigilância ou manutenção de edificações e instalações industriais deverá ser instruído em medidas de prevenção e combate a incêndios, e na utilização dos equipamentos instalados.

Art. 4º Os códigos de obras e outras disposições legais sobre proteção contra incêndio deverão adaptar-se ao estabelecido nesta Lei e na sua regulamentação.

Art. 5º Os projetos já aprovados, as edificações em construção e as existentes deverão adaptar-se às medidas de proteção contra incêndio previstas na presente lei e na sua regulamentação.

Art. 6º Compete ao Corpo de Bombeiros, por intermédio de seus órgãos técnicos, além das suas missões precíprias de combate a incêndio, busca e salvamento, o seguinte:

I — aprovar os projetos de proteção contra incêndio, acompanhar a execução das instalações pertinentes e expedir certificado de aprovação;

II — inspecionar as edificações e respectivo uso, no que se refere às condições de proteção contra incêndio, bem como vistoriar os locais improvisados ou de ocupação temporária, destinados à realização de atividades recreativas, desportivas e culturais;

III — expedir notificações concedendo prazos para que sejam sanadas irregularidades;

IV — determinar a desocupação das edificações em caso de perigo iminente de risco de vida;

V — requerer às autoridades competentes aplicação de outras sanções julgadas necessárias, inclusive embargo de obra;

VI — vistoriar locais de sinistros e emitir laudos;

VII — aplicar as seguintes penalidades:

a) multas variáveis de 1 a 100 vezes o maior valor de referência em vigor, nos casos de infração da presente Lei, a serem recolhidas aos cofres municipais, levando em conta, na sua fixação, a gravidade da infração, a reincidência e a condição econômica do infrator;

b) interdição de local.

Parágrafo único. Nos municípios onde não houver unidade de Bombeiros, a autoridade responsável pela expedição de alvarás de construção ou utilização exigirá certificado de aprovação expedido pela unidade do Corpo de Bombeiros mais próxima.

Art. 7º Nas áreas urbanas, os serviços de abastecimento de água assegurarão o seu fornecimento em condições de possibilitar ao Corpo de Bombeiros a eficiente operação de seus equipamentos.

Art. 8º Nas áreas não urbanas, no planejamento de conjuntos habitacionais, nos loteamentos, nos prédios isolados, nas indústrias ou instalações que apresentarem

riscos, deverá ser prevista rede de abastecimento de água para utilização pelo Corpo de Bombeiros.

Art. 9º É obrigatória a instalação de hidrantes urbanos próximos às edificações de grande risco, quando julgadas insuficientes as instalações existentes.

Art. 10. As instalações elétricas das edificações abrangidas por esta Lei, para sua aprovação, serão vistoriadas pela empresa que lhes forneça a energia pelo Estado.

Art. 11. Será estabelecido sistema de controle do consumo de energia elétrica para impedir seja ultrapassada a capacidade da instalação original.

Art. 12. Será obrigatório o cumprimento das Normas Brasileiras relativas à proteção contra incêndio aplicáveis à construção civil e instalações industriais, conforme previsto na Lei nº 5.955, de 11 de dezembro de 1973.

Art. 13. Os equipamentos, aparelhos ou materiais de proteção contra incêndio, que sejam de uso obrigatório, deverão possuir "Marca de Conformidade".

Art. 14. Fica proibido fumar nas reuniões públicas que se realizem em edificações fechadas e cobertas, ou em instalações improvisadas ou ambulantes, com as mesmas características.

Art. 15. As autoridades federais, estaduais e municipais deverão elaborar programas, objetivando criar, nas populações, mentalidade de prevenção contra incêndio.

Art. 16. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 180 dias.

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

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

Sala das Comissões, 24 de maio de 1984. — Benedito Ferreira, Presidente — Marcelo Miranda, Relator — Hélio Gueiros — Luiz Cavalcante.

teses ligadas ao importante problema da prevenção contra incêndios.

Muito embora o mérito da Proposição já tenha sido exaustivamente apreciado, não podemos deixar de dizer de nossa concordância com seus elevados objetivos, os quais, se cumpridos com disciplina e rigor, certamente trarão a necessária tranquilidade, sobretudo aos que trabalham em prédios de grandes aglomerações.

O Substitutivo sob exame, do mesmo modo que a Proposição original, harmoniza-se com os preceitos constitucionais e está elaborado sem ofensas à juridicidade e à boa técnica legislativa, razões que me levam a opinar por sua aprovação.

Sala das Comissões, 5 de junho de 1986. — Nivaldo Machado, Presidente — Lenoir Vargas, Relator — Juthay Magalhães — Odair Soares — Martins Filho — Hélio Gueiros — Luiz Cavalcante — Otávio Cardoso — Aderbal Jurema.

PARECER Nº 477, DE 1986 Da Comissão de Finanças

Relator: Senador João Calmon

A Proposição a examinar consiste na versão do Substitutivo da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, de 24 de maio de 1984 (Subemenda nº 1-CT à Emenda nº 2). Em 26 de abril de 1979 a mesma Comissão opinara pela rejeição do Projeto originário (Parecer nº 514/79), com base em audiência do Poder Executivo.

Esta Comissão de Finanças opinara pela aprovação do Substitutivo do Senador Amaral Peixoto (Emenda nº 1-CF), na qualidade de Relator do mesmo órgão técnico, consubstanciando-se no Parecer nº 515, de 7 de junho de 1979.

O Senador Jarbas Passarinho apresentou outro Substitutivo em 31 de outubro de 1979, através da Emenda nº 2, em Plenário.

Dessa forma, foram substituídas a Proposição aprovada pela Câmara dos Deputados e as Emendas nºs 1 e 2, pela Emenda nº 1-CT, referida no início.

No âmbito desta Comissão de Finanças, seu exame relaciona-se à influência do Projeto na despesa, na receita ou no patrimônio da União (art. 108 — VII do Regimento Interno).

O Substitutivo sob exame estabelece medidas gerais de proteção contra incêndio para edificações superiores a três andares (art. 1º); fixa condições de segurança contra incêndio nessas edificações (art. 2º); trata da instrução do pessoal diretamente ligado à administração, vigilância ou manutenção de edificações e instalações industriais (art. 3º); manda que os códigos de obras e outras disposições sobre proteção contra incêndio sejam adaptadas ao estabelecido na lei em que se converta o projeto e sua regulamentação (art. 4º); obriga que os projetos já aprovados, as edificações em construção e as existentes também sejam adaptadas às medidas aqui previstas (art. 5º); fixa competências aos Corpos de Bombeiros (art. 6º); obriga os serviços de abastecimento de água, nas áreas urbanas, a assegurar o fornecimento em condições de possibilitar ao Corpo de Bombeiro eficiente operação (art. 7º); exige previsão de rede de abastecimento de água para utilização pelo Corpo de Bombeiros nas áreas não urbanas, no planejamento de conjuntos habitacionais, nos loteamentos, nos prédios isolados, nas indústrias ou instalações que apresentarem riscos (art. 8º); obriga a instalação de hidrantes urbanos próximos às edificações de grande risco, quando julgadas insuficientes as instalações existentes (art. 9º); submete à vistoria pela empresa fornecedora de energia, as instalações elétricas das edificações (art. 10); manda estabelecer sistema de controle do consumo de energia elétrica para impedir que a capacidade da instalação seja ultrapassada (art. 11); torna obrigatório o cumprimento das normas brasileiras aplicáveis à construção civil e instalações industriais, previstas na Lei nº 5.966, de 11-12-73 (art. 12); dispõe que possuam "Marca de Conformidade" os equipamentos, aparelhos ou materiais de proteção contra incêndio (art. 13); proíbe fumar nas reuniões públicas que se realizem em edificações fechadas e cobertas, ou em instalações improvisadas ou ambulantes com as mesmas características (art. 14); obriga as autoridades federais, estaduais e municipais a elaborarem programas objetivando criar, nas populações, mentalidade de prevenção contra

PARECER Nº 476, DE 1986

Da Comissão de Constituição e Justiça

Relator: Senador Lenoir Vargas

O presente Projeto já é bastante conhecido do Senado e desta Comissão, tantas foram as vezes que examinamos seus propósitos e as emendas que lhe foram acrescentadas.

Trata-se de Proposição de autoria do nobre Deputado Nina Ribeiro, disciplinando a prevenção contra incêndios e tornando-a obrigatória nos âmbitos federal, estadual e municipal.

A esta Comissão, agora, cabe apreciar o último substitutivo, apresentado pelo ilustre Senador Marcelo Miranda, o qual foi aprovado pela doura Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, de 24 de maio de 1984 (Subemenda nº 1-CT à Emenda nº 2). Em 26 de abril de 1979 a mesma Comissão opinara pela rejeição do Projeto originário (Parecer nº 514/79), com base em audiência do Poder Executivo.

Procura o Substitutivo dispor sobre a aplicação de penalidades por infrações cometidas, com multas variáveis de um a cem vezes o maior valor de referência em vigor no País, a serem recolhidas aos cofres do Município, levando-se em conta, na sua fixação, a gravidade da infração, a reincidência e a condição econômica do infrator. Obriga a instalação de hidrantes urbanos próximos a edificações de grande risco, quando julgadas insuficientes as instalações existentes. Proíbe fumar em reuniões que se realizem em edificações fechadas e cobertas, ou em instalações improvisadas ou ambulantes, bem como instam-se as autoridades competentes a elaborarem programas que visem a criar uma mentalidade preventiva contra incêndios.

Depois de uma exaustiva tramitação do Projeto pelas várias Comissões deste Senado Federal e da apresentação de vários substitutivos, acreditamos que o sob exame, sem dúvida, representa o coroamento de todo esse esforço, sendo certo que procura abranger todas as hipó-

tra incêndios (art. 15); determina que o Poder Executivo regulamente a lei no prazo de 180 dias (art. 16); fixa o início da vigência da lei na data em que for publicada (art. 17), e revoga as disposições em contrário (art. 18).

Como se vê, referidas disposições legiferantes não afetam a despesa, a receita ou o patrimônio da União.

À vista do exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1978, na versão do Substitutivo numerado como Submenda nº 1-CT.

Sala das Comissões, 29 de maio de 1986. — Carlos Lyra, Presidente — João Calmon, Relator — Virgílio Távora — José Lins — Hélio Gueiros — Roberto Campos — Octávio Cardoso — Jorge Kalume — Martins Filho — Cid Sampaio.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Do Expediente lido consta o Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 1986 (nº 3.289/84, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Nos termos do art. 389 do Regimento Interno, a Presidência, ouvida as Lideranças, designa a seguinte Comissão Especial, que estudará a matéria, obedecido o calendário previsto nos incisos III a VI do referido artigo:

Pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro — Titulares — Severo Gomes, Hélio Gueiros, Humberto Lucena, Marcelo Miranda; Suplentes — Jutahy Magalhães e João Calmon.

Pelo Partido da Frente Liberal — Titulares — Lourival Baptista, Américo de Souza, Lomanto Júnior; Suplentes — Carlos Lira e Odacir Soares.

Pelo Partido Democrático Social — Titulares — Cesar Cals, Jorge Kalume; Suplentes — Lenoir Vargas e Helvécio Nunes.

Pelo Partido Liberal — Titular — Cid Sampaio.

Pelo Partido Socialista Brasileiro — Titular — Jamil Haddad.

Pelo Partido Trabalhista Brasileiro — Suplente — Carlos Alberto.

A Comissão ora designada reunir-se-á no prazo de 24 horas para eleição do Presidente e do Vice-Presidente, e designação do Relator-Geral e tantos Relatores-Parciais quantos forem necessários.

De acordo com o disposto nos incisos II e III do art. 389 do Regimento Interno, a matéria receberá emendas, perante a Comissão, pelo prazo de 20 dias a contar de sua publicação no Diário do Congresso Nacional, sendo a ela anexadas as proposições porventura em curso ou sobretestadas, e que envolvam matéria correlata.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Sobre a mesa, projetos de lei que vão ser lidos pelo Sr. 1º-Secretário.

São lidos os seguintes

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 144, de 1986

"Introduz modificação na Consolidação das Leis do Trabalho, na parte que trata dos componentes variáveis do salário."

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 1º do art. 457 da Consolidação das Leis do Trabalho passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 1º Integram o salário:

- a) o salário-base, assim considerada a importância fixa estipulada por unidade de tempo, obra ou serviço;
- b) as comissões sobre vendas, cobranças e outros negócios jurídicos;
- c) as percentagens ajustadas sobre os lucros ou o faturamento da empresa ou do estabelecimento;
- d) as gratificações expressamente ajustadas ou pagas com habitualidade;
- e) os prêmios concedidos como contraprestação dos serviços executados;
- f) as horas extras pagas com habitualidade por período igual ou superior a noventa (90) dias;
- g) os adicionais previstos na Consolidação e os contratuais de natureza retributiva;
- h) as diárias para viagens e abonos pagos pelo empregador."

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

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

Justificação

O projeto ora oferecido à consideração da Casa busca aproveitar, em matéria de componentes do salário, a ideia lançada no anteprojeto de nova Consolidação das Leis do Trabalho, de que infelizmente já nem se fala.

Apenas estamos a acrescentar-lhes, como novo integrante do salário do trabalhador, as horas extras pagas com habitualidade, isto, aliás, uma reivindicação das mais antigas e justas.

Sala das Sessões, 11 de junho de 1986. — Nelson Carneiro.

LEGISLAÇÃO CITADA Consolidação das Leis do Trabalho

CAPÍTULO II Da Remuneração

Art. 457. Compreendem-se na remuneração do empregado, para todos os efeitos legais, além do salário devido e pago diretamente pelo empregador, como contraprestação do serviço, as gorjetas que receber.

§ 1º Integram o salário, não só a importância fixa estipulada, como também as comissões, percentagens, gratificações ajustadas, diárias para viagem e abonos pagos pelo empregador.

(As Comissões de Constituição e Justiça e de Legislação Social)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 145, de 1986

Altera a redação dos artigos 6º e 23 do Código de Processo Penal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso VIII do art. 6º do Código de Processo Penal (Decreto-lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941) passa a ter a seguinte redação:

"VIII — Fazer juntar aos autos a folha de antecedentes do indiciado;"

Art. 2º Fica acrescentado ao artigo 23 do Código de Processo Penal um parágrafo único nos seguintes termos:

"Parágrafo único. Havendo prova de identificação civil, a criminal só se fará após ter a sentença condenatória transitado em julgado."

Art. 3º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

O dispositivo que se quer modificar, no art. 1º do projeto, é iníquo, pois exige a identificação datiloscópica de quem responde a inquérito criminal.

Quantas e quantas acusações são falsas! Quantos e quantos inquéritos são arquivados! Quantos e quantos acusados, depois de denunciados, são absolvidos!

Mas, a humilhação da identificação criminal, igualando-os aos delinqüentes comuns, profissionais, permanece.

Não é concebível que a lei processual tenha querido isso.

Quem possui a carteira de identidade já está oficialmente identificado.

Um dos maiores comentadores do Código de Processo Penal — Espinola Filho — assim o entende quando escreve:

"Sendo essa a finalidade da identificação, está-se a ver que não há por que sujeitar a tal medida o indiciado que, exibindo carteira de identidade, documentar a realidade de já estar identificado no distrito da culpa, eis que, de acordo com as indicações da mesma carteira, o Instituto de Identificação terá conhecimento da acusação e estará apto a fornecer folha de antecedentes judiciais."

("Código de Processo Penal", Vol. I; comentários ao art. 6º).

Vivemos novos tempos de luta pela preservação da dignidade da pessoa humana contra o arbitrio e a violência.

A identificação datiloscópica de quem é portador de identificação civil é medida altamente vexatória.

Os textos sugeridos pelo projeto são necessários para acabar com as interpretações da norma legal a cargo das autoridades policiais.

Sala das Sessões, 11 de junho de 1986. — Jamil Haddad.

LEGISLAÇÃO CITADA
DECRETO-LEI Nº 3.689,
DE 3 DE OUTUBRO DE 1941
Código de Processo Penal
Livro I
DO PROCESSO EM GERAL

TÍTULO II Do Inquérito Policial

Art. 6º Logo que tiver conhecimento da prática de infração penal, a autoridade policial deverá:

VIII — ordenar a identificação do indiciado pelo Processo datiloscópico, se possível, e fazer juntar aos autos sua folha de antecedentes;

Art. 23. Ao fazer a remessa dos autos ao juiz competente, a autoridade policial oficiará ao Instituto de Identificação e Estatística, ou repartição congênere, mencionado o juízo a que tiverem sido distribuídos, e os dados relativos à infração penal e à pessoa do indiciado

(A Comissão de Constituição e Justiça.)

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Os projetos lidos serão publicados e remetidos às comissões competentes.

Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO Nº 136, de 1986

Nos termos regimentais, requeiro que não seja realizada sessão do Senado, no dia 12 do corrente, nem haja expediente em sua Secretaria no período da tarde.

Sala das Sessões, 11 de junho de 1986. — Hélio Gueiros — Jorge Kalume — Jamil Haddad — Américo de Souza.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Jorge Kalume.

O SR. JORGE KALUME (PDS — AC. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Os dias 11 e 12 de junho são marcas inesquecíveis do calendário cívico brasileiro, que nos levam a relembrar, com o afeto do nosso reconhecimento, esses eventos que fazem parte da nossa História Pátria.

Quem poderá esquecer os feitos guerreiros do 11 de junho de 1865, quando a Marinha de Guerra do Brasil destacou-se no decisivo combate travado no Riachuelo, afluente do rio Paraná?

Mais uma vez, não obstante a surpresa do ataque desferido a nossa esquadra, souberam reagir bravamente, sob o comando do Almirante Barroso, que recebeu pelo feito o título de Barão do Amazonas. Perdemos homens e belonaves, mas o triunfo foi como um refúgio compensador, ante o sofrimento atroz que atingiu a Pátria no seu todo.

Esta minha caminhada pela história da primeira guerra que o Brasil sé obrigou a participar, em defesa da nossa soberania e integridade física, mostra quão amarga foi a experiência, que deve ficar viva, como alerta permanente, em dias atuais e futuros. Para isso, conclamo a nos mantermos preparados para a guerra, dentro do sábio princípio de que assim estaremos conservando a paz.

O Almirante Tamandaré, quando o mundo não tinha condições tecnológicas da época atual, já defendia uma Marinha suficientemente forte, com poder de fogo e capacidade de defesa. E é dentro desse princípio salutar que, ante a grande importância do Brasil, subscrevo as

palavras do Contra-Almirante, Múcio Piragibe Ribeiro de Bakker, as quais merecem reflexão, pela importância estratégica do Brasil no concerto das nações.

Ei-las:

O Brasil ocupa uma posição estratégica ímpar no Atlântico Sul. É o único país cuja fronteira marítima é voltada para os dois segmentos do Atlântico, fisicamente definidos pelo estreitamento existente entre os Salientes do Nordeste Brasileiro e do Noroeste Africano, passagem marítima natural para o Atlântico Norte.

O Atlântico Sul, antes uma área marítima de relativa importância estratégica, atualmente passou a focalizar as preocupações das grandes potências marítimas, em face da vulnerabilidade e limitações dos canais de Panamá e Suez, que induziram uma ampla reformulação do tráfego marítimo mundial e do posicionamento de suas rotas principais, entre as quais sobressaem as que contornam o Cabo da Boa Esperança, para o acesso ao Índico, e as que passam pelo Cabo de Horn ou pelo Estreito de Magalhães, para o acesso ao Pacífico. É, portanto, o Atlântico Sul a via marítima por onde afluem as crescentes necessidades de insumos básicos e de petróleo por parte dos países industrializados e de uma ponderável parcela de bens de toda espécie para as trocas comerciais, indispensáveis ao crescimento da economia mundial.

O desenvolvimento crescente do comércio exterior brasileiro exigirá, certamente, uma expansão proporcional das atividades marítimas. Por outro lado, a exploração e a exploração dos recursos do mar, notadamente dos recursos minerais, como os hidrocarboretos (petróleo), e dos biológicos, como a pesca, farão aumentar as atividades nacionais relacionadas com o uso do mar, deslocando, cada vez mais, os interesses econômicos do País para as áreas econômicas, especialmente para o Atlântico Sul, que constitui um espaço vital para o Brasil e em relação ao qual o país ocupa posição privilegiada.

A exposição feita pelo Contra-Almirante Múcio Piragibe traduz uma realidade palpável, equivalendo dizer que o Brasil deve se preparar, fortalecendo suas Forças Armadas no mar, em terra e no ar.

Lerei nesta oportunidade a Ordem do Dia do Sr. Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Henrique Sabóia, como homenagem especial, para que conste do meu pronunciamento.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Brasília — DF, 11 de junho de 1986.

Ordem do Dia nº 0002/86

Assunto: Aniversário da Batalha Naval do Riachuelo

A compreensão plena dos fatos da nossa História é dever de todo cidadão brasileiro. Para nós, marinheiros, entretanto, revestem-se de especial relevância as circunstâncias peculiares à Batalha Naval do Riachuelo.

Seus notáveis pormenores épicos são amplamente conhecidos e as ações dos heróis ali forjados, brasileiros e paraguaios, incorporaram-se aos feitos históricos de cada país. Deste modo, nossos registros consignam, para nossa meditação, e decisiva a arrojada iniciativa tática de Barroso, a destemida defesa da Bandeira nacional por Greenhalgh, o desassombro pessoal de Marcílio Dias e a luta irmanada de nossos marujos e da tropa embarcada do Exército.

Devemos, porém, refletir também sobre causas e consequências da Batalha.

O combate ocorrido, na altura da confluência dos rios Paraguai e Paraná, entre a Esquadra Brasileira — que lá estabeleceu bloqueio, por determinação de Tamandaré — e a Esquadra Paraguaia, não foi um embate por uma posição localizada ou devido a um encontro fortuito. Naquele local, ambas as Marinhas, intencionalmente, lançaram-se na disputa do domínio do rio, a causa real do fato. Os interesses conflitantes provocaram o inevitável confronto tático e a luta até à morte.

A consequência que mais nos deve impressionar é a modificação estratégica que a Batalha causou na Guerra. A partir do seu desfecho, os objetivos estratégicos paraguaios — entre os quais se destacava o acesso ao mar — tornaram-se inalcançáveis, pela diferença dos poderes navais remanescentes. Havia sido atingido o ponto de inflexão da Guerra. O longo esforço posterior, que ainda foi exigido da Tríplice Aliança, decorreu do extraordinário valor do soldado paraguaio, na defesa do solo pátrio.

Assim, das inúmeras lições da Guerra do Paraguai, cabe, a nós, marinheiros profissionais que somos, concentrarmo-nos na reafirmação, em Riachuelo, do caráter essencial, para a nossa Nação, de poder exercer domínio e controle nas áreas marítimas e fluviais de seu interesse.

Dediquemo-nos, portanto, com afinco e intensidade, à preparação da nossa Marinha para podemos empregá-la, como e quando necessário, na plenitude de suas potencialidades. É a nossa justa retribuição aos homens que nos transmitiram um legado de orgulho e glória. — Henrique Sabóia, Ministro da Marinha.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, o 12 de junho pertence ao Correio Aéreo Nacional, criado em 1931, portanto, há 55 anos, voltado a integrar o Brasil, servindo patrioticamente a todos os nossos patrícios.

Quando falamos no CAN vem à lembrança a presença de seus denodados componentes, de ontem e de hoje, desbravando sertões do Nordeste, a selva da continental Amazônia e do Centro-Oeste, ou os pampas do Sul e Sudeste.

Sempre solícitos, os discípulos de Eduardo Gomes cumprem hoje os seus deveres, como seus colegas o fizem no passado recente, sem atentarem ao conforto, porque dentro do pensamento de cada qual está a chama da Pátria!

E nunca é demais repetir as palavras do desbravador e pioneiro do primeiro vôo, o então Tenente, depois Marechal-do-Ar, Nelson Freire Lavanere Wanderley, em sua magnífica "História da Força Aérea Brasileira":

"Em 1931, do ponto de vista da sua unidade política, o Brasil era um arquipélago composto de ilhas representadas pelos núcleos de população perdidos na vastidão do território nacional; as linhas do Correio Aéreo Nacional, em muitos casos, foram os primeiros elos a integrar esses componentes da nacionalidade brasileira, até então privados de meios adequados de comunicação."

E o Acre deve gratidão ao CAN, que ajudou a integrá-lo desde 1947, a pedido do então Governador José Guimarães dos Santos, hoje de saudosa memória, prestando inestimáveis serviços ao Estado no extremo brasileiro.

Ao recordarmos o feito glorioso do primeiro vôo, entre Rio e São Paulo, sob a pilotagem do então Tenente Lavanere Wanderley e Casimiro Montenegro, rendemos nossa homenagem à Força Aérea Brasileira, na pessoa de seu estimado Ministro, o Exmº Sr. Tenente Brigadeiro-Ar Octávio Júlio Moreira Lima, bem como ao Marechal-do-ar Eduardo Gomes, o incentivador, e Santos Dumont, o inventor do avião.

Muito obrigado, Sr. Presidente! (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Concedo a palavra ao nobre Senador Américo de Souza. (Pausa.)

S. Exº não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Nivaldo Machado. (Pausa.)

S. Exº desiste da palavra.

O Sr. Octávio Cardoso — Sr. Presidente, peço a palavra como Líder do Partido Democrático Social.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Concedo a palavra, como Líder do Partido Democrático Social, ao nobre Senador Octávio Cardoso.

O SR. OCTÁVIO CARDOSO PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERÁ PÚBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jamil Haddad.

O SR. JAMIL HADDAD (PSB — RJ. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Apresentei, hoje, à consideração desta Casa projeto de lei introduzindo alteração no Código de Processo Penal.

O ponto enfocado é o da identificação datiloscópica do indicado no inquérito policial. Essa medida constitui uma obrigatoriedade, em face da redação atual do inciso VIII do art. 6º do referido diploma.

Parece-me — e é o bom senso quem o diz, não havendo necessidade de ser versado nas letras jurídicas para senti-lo — que essa imposição resulta numa prática altamente vexatória.

Eis a questão. Indicado é aquele que está respondendo a um inquérito. Mas, a essa altura, ninguém pode ainda saber se qualquer culpa lhe cabe. O Promotor, conclui o inquérito, poderá oferecer denúncia ou não. Poderá mesmo requerer arquivamento. Mas, se propor a denúncia, o réu poderá, no julgamento, ser absolvido.

Entretanto, se ele houver sido identificado datiloscópicamente, terá ficado fichado, terá sido humilhado, e, na verdade, sem qualquer interesse para o processo.

Sr. Presidente, nós todos sabemos que quem já possui identificação civil já tem uma identificação no instituto oficial. Por que então ser identificado criminalmente? Através do registro da identificação civil, a autoridade policial pode perfeitamente obter os dados relativos aos antecedentes que a lei processual manda sejam juntos aos autos.

O dispositivo da lei se justifica apenas na hipótese de não possuir o indicado a identificação civil.

O que desejo, com a proposição apresentada, é evitar que respeitável parte da população, às voltas com inquéritos policiais, seja tolhida na possibilidade de candidatar-se a empregos públicos ou particulares, de inscrever-se em juntas comerciais ou em qualquer setor em que se exija folha corrida ou atestado de bons antecedentes.

Não estou propondo, de modo algum, — e quero deixar isso bem frisado — a dispensa pura e simples da identificação criminal.

Entendo, sim, que ela deve ficar reservada ao condenado. Havendo sentença condenatória e tendo esta passado em julgado, será procedida a identificação criminal, mesmo existindo a civil. Isto consta, de maneira expressa de um parágrafo único que sugiro seja acrescentado ao art. 23, do Código de Processo.

Vivemos tempos modernos, que procuram resguardar a dignidade da pessoa humana contra o arbitrio e a violência.

Os textos propostos são necessários para acabar com as interpretações da norma legal ao sabor das autoridades policiais.

Sr. Presidente, é este, com efeito, o sentido do meu Projeto.

Era o que desejava dizer. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro.

O SR. NELSON CARNEIRO (PMDB — RJ. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Mais da metade do Município de Duque de Caxias no Rio de Janeiro, ou seja, 51 milhões de metros quadrados, era ocupado pela antiga Fábrica Nacional de Motores, localizada em Xerém, onde existem 800 casas residenciais daquela fábrica.

Desativada aos poucos, a fábrica hoje conta apenas com 50 operários, que ali são mantidos em cumprimento de um convênio assinado ao tempo em que se extinguiu a aludida Fábrica. O compromisso de manter os caminhões FNM, com 20 anos de tradição, foi abandonado. E, hoje, toda a comunidade luta por uma reativação ou reaprofissionalização das instalações ali existentes para outras fábricas, seja de tratores, seja de vagões, da EMBRAER, já que a fábrica de automóveis Fiat se transferiu para Betim em Minas Gerais. São 250 mil metros quadrados de área coberta com campo de pouso e todos os recursos capazes de justificar o aproveitamento daquela comunidade, onde milhares de jovens não têm como trabalhar e iniciar a vida produtiva. Essa grave situação me foi exposta por uma comissão de antigos servidores da Fábrica, acompanhados pelo Deputado Silvério do Espírito Santo e pelo Vereador Lourenço Ferreira.

Daqui, Sr. Presidente, endereço um apelo aos Srs. Ministros da Indústria e do Comércio e do Trabalho, para que atentem para a gravidade dessa situação e procurem instalar, naquele local, outra fábrica que contribua para manter aquela população empregada e, principalmente, com destino e com esperança. Nesse sentido é o memorial que incluo nestas breves palavras.

Desejo ainda, Sr. Presidente, acentuar uma outra situação grave em que se encontra o Rio de Janeiro, já agora pedindo a atenção do Governo Federal para o problema dos acidentes de trabalho.

Os acidentes de trabalho que, em 1984, foram apenas 961.574, subiram, no ano de 1985, para 1.075.165. O custo para o INPS por acidente que, no ano de 1984, foi de Cr\$ 694,13 subiu este ano de 1985 para Cr\$ 1.763,70.

Tudo isso resulta, Sr. Presidente, da falta de médicos reclama, e pela necessidade urgente de atendimento a esse aspecto importante da vida do trabalhador brasileiro. Em 1983, dos 104 médicos aprovados para o Rio de Janeiro, somente foram chamados 16, quando a lotação ideal seria de 96 médicos, em vez dos atuais 27. Assim, numerosos médicos concursados esperam que o Governo os convoque, e principalmente, as indústrias necessitam de profissionais que previnam os acidentes do trabalho, para que não se voltem aos números trágicos que marcaram, por exemplo, o ano de 1975, em que o total de acidentes subiu a Cr\$ 1.916.187.000,00.

São esses, Sr. Presidente, dois assuntos que interessam vivamente à comunidade fluminense e que trago, nesta oportunidade, ao exame e à consideração do Senado Federal.

Finalmente, quero somar o meu apelo aos que pugnam por breve inclusão, numa sessão extraordinária, do Projeto Gastone Righi, que reproduz projeto de minha autoria, proibindo definitivamente, a carga da baleia no território nacional. Meu primeiro projeto, aprovado no Senado, foi rejeitado pela Câmara, e o segundo, oferecido à apreciação de esta Casa, ainda não veio ao Plenário. Mas a idéia foi endossada pelo nobre Deputado Gastone Righi, o seu projeto enviado à apreciação do Senado Federal e por motivos que desconheço, mas que devem ser ponderosos, esse projeto ainda não veio à apreciação final do Senado Federal.

Não são só os adultos que se dirigem a todos os Deputados e Senadores e aos membros do Poder Executivo pedindo a aprovação breve desse projeto. Não são também apenas as crianças, através de milhares de cartas. É a consciência nacional que clama contra essa caça predatória nas águas territoriais brasileiras. Ainda que mantida a atual situação, em que apenas se permite a caça para efeitos de pesquisa, esses efeitos de pesquisa acabarão aumentando o número de baleias atingidas pela violência dos homens. Melhor fora que se atendesse a esse apelo generalizado e se extinguisse de vez tão brutal e injustificável atividade, utilizada apenas por uma empresa japonesa que, instalada no território parabiano, não tem nenhum motivo para contrariar, para servirão seu interesse, o nome e o prestígio do Brasil. (Muito bem!)

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. NELSON CARNEIRO EM SEU DISCURSO:

A Fábrica Nacional de Motores, idéia e realização do Brigadeiro-do-ar, hoje Marechal, Antônio Guedes Muniz, foi iniciada em 1942, em plena II Guerra, e destinava-se inicialmente a produzir motores de aviação, objetivando sua participação no esforço de guerra dos aliados.

Por recomendação expressa do Presidente Getúlio Vargas, seu sincero e grande incentivador, foi ela plantada na Baixada Fluminense, 4º Distrito de Duque de Caxias (Xerém), região na época paupérrima, insípida e pantanosa, com índices de malária da ordem de 100%.

O propósito de Vargas escolhendo local tão impróprio, era propiciar à região condições para se desenvolver economicamente e dizer a doença e a pobreza extrema em que estava mergulhada há dilatados anos, de forma a oferecer à mão-de-obra ali radicada — que vivia na ociosidade — novas perspectivas, vez que a atividade laborativa existente resumia-se à extração de areia e corte de lenha, além da colheita dos bananais nativos.

Naquela distante época já Guedes Muniz sonhava implantar ao redor de sua fábrica, que então surgia, um

complexo industrial de grande porte antecipando-se aos distritos industriais de hoje, e nesse sentido obteve mais de 50 milhões de m² de terras próximas, de propriedade da União Federal e de terceiros, imóveis esses praticamente abandonados e sem valor comercial, porque pantanosos e altamente insalubres.

Com base quase que exclusivamente no entusiasmo e no espírito bandeirante daqueles que sob o comando de Guedes Muniz se deslocaram para os pantanais de Xerém venceu-se a malária, a doença, e o pântano; formou-se a mão-de-obra especializada e técnica inexistente no País naquele alvorecer da nossa industrialização, recrutando-se preferencialmente a gente humilde local e os egressos das diversas Escolas Técnicas Industriais, principalmente do Piauí e Maranhão, que eram transportados daquelas distantes plagas em avião da própria FNM.

Em 1946 foi ela considerada instalada, dotada então da maquinaria, equipamentos os mais modernos, remetidos em plena guerra pelos Estados Unidos através da Lei de Empréstimos e Arrendamentos (Lend & Lease), que praticamente nada custaram ao Brasil porque integraram os fornecimentos de guerra.

Em 1947 (15 de julho), isto é, decorrido apenas 1 (um) ano de severos treinamentos e operação industrial, eram entregues à Força Aérea Brasileira, na presença de altas autoridades entre as quais se destacava o Brigadeiro Eduardo Gomes, os primeiros motores nacionais Wright-450, tão modernos, seguros e eficientes quanto seu irmão americano, instalados que foram em aviões Vultee-BT-15, de treinamento básico.

Lamentavelmente os excessos de guerra americanos (SURPLUS) que se acumularam com o término do conflito mundial, tornaram impraticável a comercialização desses motores, de maneira que, para não fechar a Fábrica Nacional de Motores e dispensar a mão-de-obra altamente especializada que se formara com tanto sacrifício, ou desnacionalizá-la, como apregoavam muitos, foram diversificadas suas linhas de produção passando-se à fabricação de fusos filatérios, geladeiras comerciais e domésticas, autopeças, e outros produtos em falta no mercado nacional de decorrência do longo período de beligerância, numa demonstração evidente da capacidade laborativa e da habilidade profissional dos brasileiros, até que em 1949 partiu para a produção de automóveis, em série, da qual é pioneira.

Até dezembro de 1947 a FNM era simples Comissão Construtora, integrada no então Ministério da Viação e Obras Públicas, sendo constituída no dia 17 daquele mês e ano em Sociedade de Economia Mista Federal, da qual o Governo participava com a maioria absoluta do seu capital social — 99,9%, em decorrência do Decreto-lei nº 8.699/46 e declarada de utilidade pública e de interesse da defesa nacional.

O caminhão FNM-AR — O João Bobo — que ela produziu a partir de 1952 até 1976, quando ali se instalou a FIAT em substituição à Alfa Romeo, foi inteiramente modificado e submetido a severos testes por técnicos brasileiros, para melhor adaptá-lo às condições das nossas estradas que lhe valeu superior desempenho, confiabilidade e segurança, conquistando absolutamente o mercado nacional de veículos médios e pesados, o mesmo ocorrendo com o automóvel FNM-AR (JK), lançado em 1960.

Em 1957, com recursos próprios e um empréstimo no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, hoje BNDES, tiveram início as obras de construção da nova monumental unidade industrial — a Brasília — como carinhosamente chamavam seus empregados — cerca de 3 (três) vezes maior do que a antiga construída durante a Guerra equipada com máquinas automáticas da última geração, algumas sem similar na América Latina, adquiridas dos próprios fabricantes europeus sem o dispêndio de nenhuma moeda estrangeira, eis que a operação se cingiu a simples troca por café autorizada por Juscelino, e apoiada posteriormente por Jânio e Goulart.

Como a FNM era a única empresa genuinamente nacional e mais completa do país, que produzia excelentes veículos automotores e, exercia papel de grande relevância aos interesses do Brasil porque inclusive, controlava diretamente o preço de mercado fazendo com que os demais fabricantes, todos alienígenas, não exercessem as pressões a seu bel prazer, ela, a FNM era, sem dúvida

uma arma poderosa com que contava a União Federal, para coibir abusos tão comuns hoje, nesse setor de vital importância para nossa economia.

Justamente devido a sua grande importância no cenário brasileiro pagava um ônus muito pesado, que era a calúnia, e sofria campanhas sistemáticas com a finalidade única de desmoralizá-la junto às autoridades e à opinião pública.

Dentro desse raciocínio, em 1967, Castello Branco, induzido pelo seu então Ministro do Planejamento, o hoje Roberto Campos, publicou o Decreto-Lei nº 103/67, que autorizava a privatização da Fábrica Nacional de Motores. Todavia, o Presidente, alertado por figuras eminentes do nosso Congresso, entre as quais se destacava o saudoso Pedroso Horta, não permitiu a execução daquele lei que certamente contrariava o interesse nacional.

Entretanto, no Governo seguinte, Costa e Silva, homem sério, correto, justo, levado pela falácia e argumentos talvez deturpados ou míopes dos seus Ministros da Fazenda (Delfim Netto) e da Indústria e Comércio (Edmundo Macedo Soares e Silva), concordou em executar o Decreto-Lei em tela, exatamente no momento em que a nova unidade fabril — a Brasília — concluía e entrava em efetiva operação — isto em julho de 1968 — que elevava a Empresa à categoria de aprimoramento dos produtos, maior produção a menores custos, além de permitir acentuada expansão de sua força de trabalho. A alegação dos Ministros era que a FNM se tornara em sorvedouro dos recursos do Tesouro Nacional e o lançamento de novos modelos ou melhoria nos atuais iria exigir do Governo pesados aportes de capital.

Ambas as afirmações não correspondem à verdade. E as razões são muito simples e notórias:

Primeira:

Os aportes de recursos do Tesouro Nacional sempre foram na forma de subscrição ou aumento de capital, que totalizaram cem milhões de cruzeiros (Cr\$ 100.000.000) no Balanço Geral apurado no ano anterior (1967), que serviu para fixar o preço oferecido à Alfa Romeo, estando nessa quantia embutidas as correções monetárias apuradas até então e as subscrições de terceiros (3%). Na ocasião o valor nominal da ação era um cruzeiro (Cr\$ 1), mas o valor patrimonial de cada ação era superior a cem cruzeiros (Cr\$ 100).

Foi com esse capital, inexpressivo para o visto do empreendimento, valorizado de forma extraordinária com o correr dos anos, que tornou realidade aquele parque industrial pioneiro, responsável pela formação da mão-de-obra altamente especializada, mola-mestra da arrancada do nosso desenvolvimento industrial.

A situação financeira da Sociedade naquele julho de 1968 era realmente terrível, com muitas dívidas a liquidar principalmente com o BNDE, reflexo não só das graves políticas quase diárias que abalaram os dois últimos anos do Governo Goulart, bem como os pesados encargos advindos de contribuições ilegais (fundos de greve, etc.) impostos naquela época aos órgãos da administração indireta federal, agravada ainda mais com a mediocridade do Presidente que foi dirigir-lá no pós Revolução, bisonho, sem vivência empresarial, nem austeridade de administrativa, deixando a Empresa, ao ser sumariamente demitido decorridos 3(três) anos de desacertos, em situação calamitosa, a Fazenda 3 Irmãos, segundo noticiaram os jornais da época...

Segunda:

A situação econômica, todavia, era invejável e por isso mesmo a FNM estava em condições de solver suas dívidas, de amealhar o capital de que necessitava para futuros investimentos principalmente lançamento de novos produtos, e ainda obter o capital de giro que reclamava, sem se socorrer dos dinheiros públicos. Bastaria que levasse a efeito a desmobilização de parte do seu enorme patrimônio imobiliário, aproximadamente 51 milhões de m² em Xerém (a metade da extensão territorial do Município!) e mais de uma dezena de prédios comerciais e industriais de elevado valor, localizados em diversos pontos do País.

Nos terrenos de Xerém a FNM, com recursos próprios e ao longo dos anos, levantou muitas construções e benfeitorias, entre elas se destacavam a Vila Operária com 700 moradias, hotel de luxo, piscinas, os palacetes da Diretoria e Alta Administração, quadras de esportes, aeródromo, etc...

Desde 1960 havia autorização legal para alienação de alguns desses bens, justamente com aquele fim, mas a transação jamais chegou a ser formalizada.

Sem concorrência pública nacional e internacional, sem prévia avaliação e atualização do acervo da Sociedade, foi ela entregue à estatal italiana Alfa Romeo, de Milão, apressadamente e de forma altamente sigilosa (os respectivos contratos são Secretos, nºs MF-136.347/68 MIC-09/68), chegando-se ao cíntulo de ser aberto o Ministério da Fazenda em dia de domingo para assinatura dos contratos de tal forma leoninos que só favoreceram a Alfa Romeo.

Não é demasiado ressaltar que a fábrica italiana era a menos indicada para receber e operar a FNM, mas só pela sua qualidade de estatal estrangeira mas, sobretudo, pelo fato de que ela, a Alfa Romeo, de 1957 não mais produziu caminhões, especializando-se exclusivamente em automóveis de luxo, ao passo que a FNM se dedicava quase que totalmente aos caminhões, sendo a produção do automóvel insignificante, mera imposição governamental dos idos de 1960.

A bem da verdade deve ser dito que a alienação em tela jamais existiu juridicamente, pois se resumiu a grosseira montagem que escondia simples doação do mais moderno e bem montado parque industrial brasileiro e seu enorme patrimônio imobiliário. Nula, portanto, de pleno direito, a transação.

Toda essa trama, na qual envolveram o Presidente Costa e Silva, pode ser facilmente desmascarada à simples leitura do Relatório da Comissão Especial, designada pela Portaria nº 490, de 6-8-68, da Inspetoria Geral de Finanças do Ministério da Fazenda, publicado no Diário Oficial da União de 7-8-68, pág. 6907, integrada pelos representantes do Ministério da Fazenda (Guttenberg Guimarães), do Ministério da Indústria e do Comércio (Hernani Hipólito), do BNDE (João Serralvo) e da Alfa Romeo (Angelo Moro), incumbida de levantar o Balanço de Cessão, bem extenso, mas se o leitor não dispuser de tempo para lê-lo na íntegra, basta que inicie sua leitura pela pág. 16, item 60. Outros sofismas foram empregados para zerar o preço de compra e venda, invertendo, assim, a posição da União Federal, de credora para devedora. São os Termos adotivos que se firmaram posteriormente, e estão acostados aos processos secretos, já mencionados.

Desnacionalizada a empresa, a partir de então o Governo Federal passou a subsidiá-la tão prodigamente como jamais fizera, concedendo-lhe isenções, prêmios, incentivos, facilidades de importação, e outros favores que debilitaram o já combatido Tesouro Nacional, mas trouxeram para a Alfa Romeo enormes somas, mensalmente. O Governo Estadual seguiu-lhe o exemplo oferecendo-lhe participação no ICM, e até o Município de Duque de Caxias, que eternamente luta com dificuldades financeiras, decretou isenção do Imposto Predial, pelo prazo de 15 anos, liberalidades essas sempre negadas à FNM governamental, salvo uma limitada isenção do IPI, por 10 anos, para os insumos, concedida por Castello Branco, dos quais a Alfa Romeo se aproveitou dos últimos 3 anos, período em que benefício era creditado em dobro, segundo se infere na Decisão nº 6/79, da Secretaria da Receita Federal.

Esférmero foi o reinado da Alfa Romeo no Brasil. O governo italiano pressionado e valorosamente criticado pelo Parlamento e sindicatos, que discordavam frontalmente da aplicação dos dinheiros públicos da Itália no exterior, paulatinamente, a partir de 1969, transferiu suas ações para a FIAT, de Turim, até que em 1976 esta assumiu o controle acionário.

A notícia foi imediatamente transmitida ao Governo brasileiro pessoalmente pelos altos dirigentes da FIAT, e ao público através do largo noticiário nos meios de comunicação. Os empregados da FNM tomaram conhecimento da transferência pelo Boletim Interno nº 28/76.

Menos pela recessão que castigava — e ainda castiga — duramente o País, mais pela incapacidade ou má fé dos seus dirigentes e total desprezo à dignidade das nossas autoridades e dos 6.000 empregados que ali labutavam, o procedimento da FIAT foi sumamente indigno.

Suas primeiras providências foram suspender a produção do caminhão FNM, que detinha mercado cativo, e desativar dezenas de linhas de produção, inclusive uma bem montada fundição de ligas leves, transferindo-as para Betim (MG), além de alienar, alugar e emprestar

outras máquinas e equipamentos a terceiros localizados fora do Município ou em outras Unidades da Federação. Concomitantemente deu nova denominação à FNM: FIAT Diesel Brasil S.A.

Não dispondo de produto para substituir em prazo razoável o veículo retirado inopinadamente de linha, obteve do Ministério da Fazenda, facilmente, licença para importar mais de um milheiro de motores acabados, que de há muito se encontravam estocados em sua fábrica de Brescia, Itália, por apresentarem defeito de fabricação insanável, e com essas unidades defeituosas lançou, no Brasil, seus modelos FIAT-70 FIAT-80, que não lograram êxito, desacreditando o produto e a própria empresa, levando ao desespero, à concordata, à falência, grande parte da rede de revendedores e usuários.

Por diversas vezes o Congresso Nacional clamou aos governos militares o fim dos destemperos da FIAT, sem nenhum resultado ou ressonância.

Ao tomar conhecimento que a antiga FNM implodiu em vez de se expandir, o Governador Faria Lima suspendeu os incentivos estaduais, determinando à FIAT que os restituísse com juros e correção.

Não nos ocorre se foi cumprida a decisão, mas tivemos conhecimento de que o Ministro Delfim Netto, então no Planejamento, autorizou o Tesouro Nacional a compensar a FIAT da perda dos estímulos estaduais, nos termos da Portaria nº 26, de 12-1-79, publicada no Diário Oficial da União, de 17-1-79, recomendando mais à Comissão de Incentivos à Exportação — CIEX, que publicasse novas listas de alíquotas do IPI, para atender aquela determinação (Resolução CIEX nº 2, de 17-1-79, DOU de 22-1-79).

Igualmente os compromissos assumidos com a BEFLEX não foram cumpridos regularmente, e até o momento nenhuma autoridade federal exigiu a restituição dos respectivos benefícios, segundo determina cláusula contratual.

Mas não pararam aí os desmandos da FIAT. Em junho de 1984, ela constituiu nova sociedade anônima — a FIAT Caminhões S.A., com o capital irrisório de Cr\$ 1.000.000 (um milhão de cruzeiros), e em novembro último em Assembleia Extraordinária, extinguiu a FIAT Diesel Brasil S.A., sucedida pela nova FIAT Caminhões S.A., porém com seu capital majorado em virtude de haver recebido por transferência a universalidade dos bens móveis e imóveis da antiga FIAT Diesel, ao passo que o enorme passivo desta era escrutinado na FIAT Participações, a empresa do Grupo que anualmente acusa lucros fabulosos, recolhendo, por isso, grandes somas ao Imposto de Renda.

Com a operação, é claro, a FIAT Participações passou a ser extremamente deficitária, não havendo, portanto, lucros a taxar por dilatados anos.

Despojada da metade de suas máquinas e equipamentos e da quase totalidade de seus bens imóveis, reduzida sua força de trabalho de 6.000 para 400 empregados, produzindo apenas 15 a 20 caminhões por mês com baixo nível de nacionalização, onde até as cabinas são importadas, a hoje FIAT Caminhões S.A., é um espetro da grandeza da FNM de outrora, que a tantos foi útil com os empregos diretos e indiretos que oferecia e os impostos que recolhia, cumprindo galhardamente sua finalidade social, econômica e de desbravadora do desenvolvimento industrial brasileiro.

O Governo Federal, sumamente generoso para as multinacionais Alfa Romeo e FIAT que, em contrapartida, desmantelaram e despojaram antiga FNM, agiu de maneira verdadeiramente cruel para com seus trabalhadores que deram tudo de si e o melhor de suas vidas pelo engrandecimento da Empresa.

Antes de assumir, a Alfa Romeo exigiu do Governo Federal demissão de cerca de 1.500 empregados, entre os mais idosos e aqueles que a seu critério exclusivo extrapolavam as respectivas faixas salariais, no que foi atendida. Posteriormente esses empregados foram substituídos por mão-de-obra nova e mais barata.

Àqueles que residiam na Vila Operária, cujos imóveis integravam a exdrúxula dação em pagamento de que tratam os Anexos nºs 4 e 5 não lhes foi dada a oportunidade de adquirirem as moradias que ocupavam há dilatados anos na verdade, desde que elas foram construídas pois o Serviço do Patrimônio da União, que passou a administrá-las, entendeu que deveria entregá-las aos servidores públicos, retomando-as de seus velhos e legítimos

mos ocupantes, muito embora desde 1964 a Diretoria da FNM já adotara providências para sua alienação e o Governo Federal por legislação própria obrigara às entidades de direito público inclusivas as sociedades de economia mista, a alienar seus conjuntos residenciais Art. 65, § 1º, da Lei 4.380/64, com a redação que lhe deu o Art. 2º da Lei 5.049, regulamentada pelo Decreto nº 56.793, de 27-8-65. Ainda em 1967 a FNM reafirmava sua decisão de venda das casas, segundo consta do Relatório (Anexo nº 12).

Na impossibilidade física de administrar os conjuntos, decidiu a União Federal pela alienação (Lei nº 6.609/78).

Hoje existem apenas 300 famílias remanescentes, que mesmo diante da nova lei estão sendo postergados, apesar dos apelos dirigidos aos Governos Militares e Ministros da Fazenda a partir de Delfim Netto sem resultado positivo.

Será que o sonho maravilhoso do saudoso Presidente Tancredo Neves, da Nova República, do MUDA BRASIL, DA JUSTIÇA SOCIAL, demorará ainda a ser implantado?

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — A Presidência convoca sessão extraordinária a realizar-se hoje, às 18 horas e 30 minutos, destinada à apreciação das seguintes matérias:

— Redação final do Projeto de Resolução nº 25, de 1986; e

— Projetos de Lei do Senado nºs 138, de 1983; 4, de 1984 e 46, de 1985.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 137, de 1986

Nos termos do art. 280 do Regimento Interno, requeiro a retirada, em caráter definitivo, do Projeto de Decreto Legislativo nº 29, de 1985, que “Dispõe sobre dotação financeira ao Fundo Assistencial do Instituto de Previdência dos Congressistas — IPC.

Sala das Sessões, 11 de junho de 1986. — Nelson Carneiro.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — O requerimento lido será publicado e incluído na Ordem do Dia, nos termos do Regimento Interno.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Está finda a Hora do Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 205, DE 1985

(Em regime de urgência — art. 371, c, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 205, de 1985 (nº 6.332/85, na Casa de origem), que revoga o Decreto-lei nº 251, de 28 de fevereiro de 1967, e dá outras providências (dependendo de parecer da Comissão de Constituição e Justiça).

Solicito ao nobre Senador Hélio Gueiros o parecer dessa Comissão.

O SR. HÉLIO GUEIROS (PMDB — PA) Para emitir parecer) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O Projeto em epígrafe, de autoria do eminente Deputado Paulo Mincarone, propõe a revogação do Decreto-lei nº 251, de 28 de fevereiro de 1967, que desapropriou, por utilidade pública, imóvel destinado a Hospital, em Bento Gonçalves, Estado do Rio Grande do Sul, pretendendo que os efeitos jurídicos da medida retroajam a 28 de fevereiro de 1967.

A teor do artigo 1º do diploma legal revogando, o ato expropriatório globaliza, além do imóvel destinado ao Hospital, “todos os equipamentos, materiais e demais bens móveis nele existentes”.

Previa o malsinado Decreto-lei a constituição de uma Comissão Especial, no âmbito do Ministério da Saúde, para promover as medidas decorrentes de sua aplicação e incumbir-se das providências necessárias à conclusão das obras e do funcionamento do Hospital, mediante convênios entre o Ministério da Saúde e os órgãos federais, estaduais, municipais e privado interessados.

Determinou, ainda, o edito, que as importâncias bloqueadas em nome da Sociedade Beneficente Maria Tereza Goulart seriam liberadas pelo Banco do Brasil e movimentadas pela Comissão Especial.

Cuidou, também, de abrir crédito especial de Cr\$ 150.000 (cento e cinqüenta mil cruzeiros novos) para atender às despesas relacionadas com a conclusão e o funcionamento do Hospital desapropriado.

Determinou, finalmente, que o Ministério da Justiça, através da Procuradoria Geral da República, na forma do disposto no Decreto-lei nº 41, de 18 de novembro de 1966, promovesse a extinção da Sociedade Beneficente Maria Tereza Goulart.

2. O ilustre Autor arrima seu Projeto na necessidade de reparação do ato de vindita que atingiu a Sociedade Beneficente Maria Tereza Goulart, de Bento Gonçalves, entidade mantenedora do citado Hospital, a pretexto de que o mesmo deixara de desempenhar, efetivamente, as atividades assistenciais previstas em seus Estatutos.

Acrescenta que o ato de força cingiu-se a tirar o Hospital da instituição benficiante que o planejou, construiu e o colocou em funcionamento, para entregá-lo a outra entidade também benficiante, sem qualquer outra justificativa ou qualquer outro fundamento que não fosse a circunstância de ter sido fundado e mantido por pessoas da mais alta qualificação pessoal, que a partir das transformaram-se em vítimas do ódio dos mesmos governantes que, pela força, ascenderam ao poder e pela força nele permaneceram, apenas para implantar o ódio e a dissidência entre os brasileiros.

3. Havendo manifestação da doura Comissão de Constituição e Justiça da Casa de origem, vedado a este Colegiado o exame da constitucionalidade e juridicidade da Proposta, nos exatos termos do artigo 100, III, b, 1, do Regimento Interno.

No mérito, exsurge do relatório o acerto da medida, restituindo à legítima mantenedora o imóvel injustamente desapropriado — haja vista a manifestação de força que se revestiu esse ato.

Realmente, os atos expropriatórios, como é sabido, fundam-se em decretos baixados pelo Poder Executivo, enquanto aquele, de que nos dão notícia os autos, mereceu a imposição de um decreto-lei. Isto fere a consciência jurídica do País, e impõe total reparação.

4. Ante o exposto, dada a conveniência e oportunidade de que se reveste, somos pela aprovação do projeto.

É o parecer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — O parecer é favorável.

Completada a instrução da matéria, passa-se à sua discussão, em turno único.

Em discussão o projeto. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

A votação fica adiada em virtude da falta de quorum.

Pela mesma razão, as demais matérias da Ordem do Dia, em fase de votação, constituída dos Projetos de Lei da Câmara nºs 84/82, 129/82, 133/82 e 123/84; Projetos de Lei do Senado nºs 8/83, 52/83, 174/83, 61/85 e 141/85, ficam com a sua apreciação adiada para a próxima sessão ordinária.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Item 11:

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 376, de 1981, de autoria da Senadora Eunice Michiles, que determina a criação de Coordenações de Educação Ecológica no Ensino de 1º e 2º Graus e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob nºs 60 e 61 de 1986, das Comissões:

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade e, no mérito, favorável, com emenda que apresenta de nº 1 — CCJ; e

— de Educação e Cultura, favorável, com emendas que apresenta de nºs 2, 3, 4 e 5 — CEC.

Em discussão o projeto e as emendas. (Pausa.)
Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

A votação fica adiada em virtude da falta de quorum.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Está esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Concede a palavra ao nobre Senador Cesar Cals.

O SR. CESAR CALS (PDS — CE) Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Hoje venho à tribuna desta Casa para solicitar aos Senhores Líderes dos vários Partidos que assinem um pedido de urgência para o Projeto de Lei da Câmara nº 168/85, que estabelece o salário mínimo profissional para os diplomados em Ciências Econômicas.

Do projeto desejo destacar dois pontos:

1º) O estabelecimento de seis vezes o salário mínimo vigente no País como remuneração mínima obrigatória devida aos diplomados nos cursos de graduação em Ciências Econômicas.

2º) A jornada de trabalho de seis horas diárias.

De fato, Senhor Presidente, no momento em que se procura a valorização profissional como alavanca desenvolvimentista de uma nação, é de maior justiça colocar-se uma remuneração salarial digna para aqueles que têm como responsabilidade, a parte econômica das empresas privadas e/ou públicas.

Em particular quando o profissional de nível universitário necessita se manter atualizado com a evolução das medidas que estão sendo aplicadas pelo Governo Federal, em busca da maior eficiência administrativa e que fundamenta o processo desenvolvimentista na opção de novos investimentos.

Ao solicitar que os Senhores Líderes desta Casa requeiram a votação em regime de urgência, a fim de evitar uma tramitação mais lenta, estamos indo ao encontro dos mais legítimos direitos da categoria profissional.

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

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Concede a palavra ao nobre Senador Nivaldo Machado.

O SR. NIVALDO MACHADO (PFL — PE) Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

A Nação assiste, maravilhada, à sua terceira revolução, que a fará surgir no cenário mundial com novo perfil, disposta a lutar por um espaço político e econômico coerente com a privilegiada posição da oitava economia do ocidente.

A Sanção do PLANIN — Plano Nacional de Informática e Automação — reafirma a decisão brasileira de enfrentar os desafios presentes para conquistar uma posição de destaque no reordenamento da hierarquia das nações que se está processando no mundo moderno.

Na verdade, o PLANIN se constitui no mais importante marco da independência tecnológica do País. A reserva de mercado para a informática permitirá ao Brasil desenvolver toda a sua capacidade tecnológica, todo o seu talento criativo e toda a inventiva nacional no ramo da eletrônica.

A par de propiciar o desenvolvimento da base tecnológica de ponta, o PLANIN propiciará enorme economia de divisas, aumento do emprego de mão-de-obra altamente especializada e, com a expansão e a melhoria da produção hoje existente, permitirá ao País lançar-se no mercado externo, carreando divisas extremamente importantes para o equacionamento de nossa dívida externa.

Vai-se distanciando gradativamente o tempo em que estávamos condenados a participar do intercâmbio internacional como fornecedores de matéria-prima e consumidores de produtos acabados. Há muito deixamos de alimentar o velho mito da divisão internacional do trabalho.

Somos a oitava economia do mundo. Essa posição, por certo, não caiu do céu. Foi conquista, fruto de luta longa, árdua e persistente. Assim foi com a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional, que nos libertou da dependência do aço. Assim foi com a criação da PETROBRÁS, que nos está tornando auto-suficientes em petróleo. Assim será com a informática, que permitirá ao Brasil associar-se ao fechado clube dos países da Terceira Onda.

Nenhuma conquista — sabemo-lo todos — se faz sem conflito. A política nacional de informática não foge à regra. Grandes e acalorados debates têm acompanhado sua formulação. Por um lado, defensores do interesse estrangeiro ou teóricos de velhas e surradas escolas de economia cujas teses vêm-se revelando ultrapassadas e falidas. Por outro lado, nacionalistas que realmente aspiram a construir, num futuro não muito distante, um País capaz de decidir seu futuro em consonância com as aspirações de seu povo.

E esse futuro está-se avizinhando. Ao não se deixar impressionar pela argumentação falaciosa, equivocada ou mal-intencionada de que a reserva de mercado aumentaria nosso gap tecnológico e de que precisamos de tecnologia externa para sermos competitivos, o Presidente Sarney enterrou velhos e mofados tabus que nos condonavam a irremediável atraso no concerto das nações.

As pressões que o governo norte-americano tem exercido sobre nossa política de informática não têm, na realidade, nenhum sentido econômico imediato. O mercado brasileiro, de cerca de 2 bilhões de dólares anuais, corresponde a 4% do mercado mundial da IBM, que é, apenas, uma das empresas do ramo nos Estados Unidos.

Na verdade, essa pressão norte-americana visa a manter o colonialismo tecnológico e cultural que perpetua uma divisão internacional do trabalho, privilegiando, assim, os países do chamado Primeiro Mundo. Além disso, visa a obter o apoio do Brasil à nova rodada de negociações comerciais multilaterais a fim de conseguir maior rigor nas normas internacionais que regem subsídios e soluções de litígios. E, sobretudo, à inclusão dos serviços, como informática e telecomunicações, no âmbito do GATT, iniciativa que não tem obtido receptividade do Brasil.

Ao aprovar o PLANIN, o Presidente José Sarney assume um ato de independência e patriotismo merecedor de calorosos aplausos. Suas palavras, em defesa do Plano, são enfáticas:

“Não permitirei que pressões venham a alterar ou reorientar a política nacional de informática para uma linha contra os interesses brasileiros. Como Presidente da República, tenho o dever constitucional de defendê-la.”

É certo que suas palavras não vão extinguir pressões. Mas é alentador saber que o Presidente não se dobrará a elas.

O Presidente Sarney, aliás, participou de duas das três revoluções que mudaram o perfil do Brasil. Na década de 50, teve a visão de apoiar o Governo Getúlio Vargas na luta pela implementação da Petrobrás. Agora, a História reserva a Sarney o papel de protagonista da terceira revolução do País ao sancionar o PLANIN, e coloca o Brasil na trilha das mudanças produzidas pela informática e automação. Dentro de pouco tempo, as nações não mais se dividirão entre produtores de matéria-prima, por um lado, e, por outro, fabricantes de manufaturados. Mas entre aqueles que dominam a tecnologia e aqueles que importam.

Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Nova forma de dependência se avizinha. A ela, o povo brasileiro disse não. Temos de estar preparados para nos situar entre os países avançados, detentores de tecnologia.

Para isso, precisamos não só conservar nosso mercado, mas ampliar seu domínio. Apesar de nossos significativos progressos nesse campo, forçoso é reconhecer que ainda estamos engatinhando. Para ocupar uma posição de vanguarda, impõe-se, ao lado da reserva de mercado, maciço investimento em ciência. Governo, universidade e empresa precisam dar-se as mãos no esforço de criar uma tecnologia avançada, capaz de, a médio e longo prazo, tornar o Brasil não só produtor, mas também exportador nesse domínio, que comandará o futuro da humanidade.

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

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Não há mais oradores inscritos.

A Presidência designa para a sessão extraordinária a realizar-se hoje às 18 horas e 30 minutos, a seguinte

ORDEM DO DIA**— 1 —**

Discussão, em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 427, de 1986), do Projeto de Resolução nº 25, de 1986, que aprova as contas do governo do Distrito Federal, relativas ao exercício financeiro de 1984.

— 2 —

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 138, de 1983, de autoria do Senador Roberto Campos, que dispõe sobre a distribuição eventual de lucros a empregados, tendo

PARECER, sob nº 444, de 1986, da Comissão de redação, oferecendo a redação do vencido.

— 3 —

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 4, de 1984, de autoria do Senador Carlos Chiarelli, que introduz alterações no art. 17 da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, para dispor sobre indenização dos aposentados espontaneamente e que contavam mais de dez anos de serviço na mesma empresa anteriormente a setembro de 1966, tendo

PARECERES, sob nºs 584 e 585, de 1985, das Comissões:

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade e, no mérito, favorável; e

— de Legislação Social, favorável.

— 4 —

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 46, de 1985, de autoria do Senador Nelson Carneiro, que introduz modificações no código penal com vistas a ampliar a imunidade penal do advogado no exercício de sua atividade postulatória judicial; tendo

PARECER, sob nº 206, de 1986, da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade e, no mérito, favorável.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 15 horas e 45 minutos.)

Ata da 94ª Sessão, em 11 de junho de 1986**4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 47ª Legislatura****— EXTRAORDINÁRIA —**

Presidência do Sr. José Fragelli

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

Jorge Kalume — Altevir Leal — Mário Maia — Eunico Michiles — Raimundo Parente — Galvão Modesto — Odacir Soares — Gabriel Hermes — Hélio Gueiros — Alexandre Costa — João Castelo — Américo de Souza — Alberto Silva — João Lobo — Cesar Cals — Carlos Alberto — Moacyr Duarte — Martins Filho — Marcondes Gadelha — Milton Cabral — Nivaldo Machado — Guilherme Palmeira — Carlos Lyra — Luiz Cavalcante — Lourival Baptista — Nelson Carneiro — Jamil Hadad — Itamar Franco — Alfredo Campos — Severo Gomes — Mauro Borges — Gastão Müller — José Fragelli — Affonso Camargo — Enéas Faria — Ivan Bonato — Lenoir Vargas — Carlos Chiarelli — Pedro Simon — Octávio Cardoso.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — A lista de presença acusa o comparecimento de 40 Srs. Senadores. Havia número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos. O Sr. 1º-Secretário vai proceder à leitura do Expediente.

É lido o seguinte

EXPEDIENTE**MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Restituindo autógrafos de projeto de lei sancionado: Nº 170/86 (nº 222/86, na origem), de 10 do corrente, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 1985 (nº 3.362/84, naquela Casa), que dá nova redação ao art. 14 do Decreto-lei nº 538, de 7 de julho de 1938, que organiza o Conselho Nacional do Petróleo, define suas atribuições e dá outras providências.

(Projeto que se transformou na Lei nº 7.487, de 10 de junho de 1986.)

PARECERES**PARECER
Nº 478, DE 1986**

Redação final do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 1981.

Relator: Senador Jorge Kalume.

A Comissão apresenta a redação final do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 1981, que altera o art. 37, da Lei nº 3.807, de 26 de agosto de 1960 — Lei Orgânica da Previdência Social.

PARECER, sob nº 444, de 1986, da Comissão de redação, oferecendo a redação do vencido.

— 3 —

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 4, de 1984, de autoria do Senador Carlos Chiarelli, que introduz alterações no art. 17 da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, para dispor sobre indenização dos aposentados espontaneamente e que contavam mais de dez anos de serviço na mesma empresa anteriormente a setembro de 1966, tendo

PARECERES, sob nºs 584 e 585, de 1985, das Comissões:

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade e, no mérito, favorável; e

— de Legislação Social, favorável.

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 46, de 1985, de autoria do Senador Nelson Carneiro, que introduz modificações no código penal com vistas a ampliar a imunidade penal do advogado no exercício de sua atividade postulatória judicial; tendo

PARECER, sob nº 206, de 1986, da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade e, no mérito, favorável.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 15 horas e 45 minutos.)

Ata da 94ª Sessão, em 11 de junho de 1986**4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 47ª Legislatura****— EXTRAORDINÁRIA —**

Presidência do Sr. José Fragelli

Sala de Reuniões da Comissão, 11 de junho de 1986.

— Lenoir Vargas, Presidente — Jorge Kalume, Relator — Octávio Cardoso.

ANEXO AO PARECER Nº 478, DE 1986.

Redação final do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 1981, que dá nova redação ao artigo 48 da Consolidação das Leis da Previdência Social.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 48 da Consolidação das Leis da Previdência Social, expedida pelo Decreto nº 89.312, de 23 de janeiro de 1984, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 48. O valor da pensão devida ao conjunto dos dependentes é constituído de uma parcela familiar de 75% (setenta e cinco por cento) do valor da aposentadoria que ele recebia ou a que teria direito se na data do seu falecimento estivesse aposentado, mais tantas parcelas de 5% (cinco por cento) do valor da mesma aposentadoria quantos forem os seus dependentes, até o máximo de 5 (cinco).”

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

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

PARECER

Nº 479, de 1986

(Da Comissão de Redação)

Redação final do Projeto de Lei do Senado nº 151, de 1985.

Relator: Senador Octávio Cardoso

A Comissão apresenta a redação final do Projeto de Lei do Senado nº 151, de 1985, que dispõe sobre a edição de decretos secretos e dá outras providências.

Sala de Reuniões da Comissão, 11 de junho de 1986.

— Lenoir Vargas, Presidente — Octávio Cardoso, Relator — Jorge Kalume.

ANEXO AO PARECER Nº 479, DE 1986.

Redação final do Projeto de Lei do Senado nº 151, de 1985, que dispõe sobre a edição de decretos secretos, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É vedada, a qualquer Poder da República, a expedição de decretos secretos de quaisquer natureza,

Art. 2º Nos assuntos que envolvam a segurança nacional, deverão ser utilizados os meios de comunicação internos que assegurem a preservação do sigilo e sua estrita limitação aos círculos interessados.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — O expediente lido vai à publicação. (Pausa.)

Sobre a mesa, projeto de lei que vai ser lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 146, de 1986

“Introduz alteração na Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, que criou o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço.”

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso III do art. 8º, da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º

III — Durante a vigência do contrato de trabalho, a conta somente poderá ser utilizada na ocorrência das hipóteses previstas nas letras “b” e “c” do item II deste artigo, assim como pelo empregado que completar 30 (trinta) anos de atividade, para qualquer fim”.

Art. 2º O Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional da Habitação, regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

Em consonância com as disposições consubstancialas no art. 8º, da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, que criou o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, são extremamente limitadas as possibilidades de utilização da conta vinculada pelos empregados. De fato, durante a vigência do contrato de trabalho, a conta somente poderá ser usada para aquisição de moradia própria e necessidade grave ou premente, pessoal ou familiar.

Pois bem, como o FGTS, além de ser um instituto indenizatório, que substitui a estabilidade no emprego, é, também, um pecúlio que é formado em favor do empregado, preconizamos, nesta proposição, que o saldo da conta vinculada também poderá ser utilizado, para qualquer fim, pelo trabalhador que completar trinta anos de atividade.

Na verdade, o empregado com o tempo de serviço em questão está próximo à aposentadoria, sendo mais justo que possa, enquanto ainda em atividade, usufruir do numerário depositado em seu nome em conta do FGTS.

Por tal razão, temos plena convicção de que a proposta merecerá a acolhida dos ilustres membros desta Casa, assinalando que a providência alvitrada inspirou-se em sugestão que nos foi oferecida pelo Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga do Porto de Santos, no Estado de São Paulo.

Sala das Sessões, 11 de junho de 1986. — Nelson Carneiro.

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.107, DE 13 DE SETEMBRO DE 1986

Cria o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço.

Art. 8º O empregado poderá utilizar a conta vinculada, nas seguintes condições, conforme se dispuser em regulamento:

I — Rescindido o contrato de trabalho, seja sem justa causa, provada esta pelo pagamento dos valores a que se refere o artigo 6º ou por declaração da empresa, ou ainda por decisão da Justiça do Trabalho, seja por justa causa nos termos do artigo 483 da CLT, seja por cessação da atividade da empresa ou pelo término do contrato de trabalho por prazo estipulado, ou ainda no caso de aposentadoria concedida pela Previdência Social, a conta poderá ser livremente movimentada.

— Redação deste item dada pelo Decreto-lei nº 1.432, de 5 de dezembro de 1975 (DO 5-12-1975).

II — No caso de rescisão, pelo empregado, sem justa causa, ou pela empresa com justa causa, a conta poderá ser utilizada, parcial ou totalmente, com a assistência do Sindicato da categoria do empregado, ou na falta deste com a do representante do Ministério do Trabalho e Previdência Social (MTPS) nas seguintes situações, devidamente comprovadas:

- a) aplicação do capital em atividade comercial, industrial ou agropecuária, em que se haja estabelecido individualmente ou em sociedade;
- b) aquisição e moradia própria e pagamento das respectivas prestações, nos termos do art. 10 desta lei;
- c) necessidade grave e premente pessoal ou familiar;
- d) aquisição de equipamento destinado a atividade de natureza autônoma;
- e) por motivo de casamento do empregado do sexo feminino.

— Redação dos incisos deste artigo dada pelo Decreto-lei nº 20, de 14 de setembro de 1966 (DO 15-9-1966).

III — durante a vigência do contrato de trabalho, a conta somente poderá ser utilizada na ocorrência das hipóteses previstas nas letras "b" e "c" do item II deste artigo.

(As Comissões de Constituição e Justiça e de Legislação Social.)

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — O projeto lido será publicado e remetido às comissões competentes.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — A Presidência recebeu a Mensagem nº 171, de 1986 (nº 224/86, na original), pela qual o Senhor Presidente da República, nos termos do art. 42, item VI, da Constituição, e de acordo com o art. 2º da Resolução nº 93/76, do Senado Federal,

solicita autorização para que o Governo do Estado de Sergipe possa contratar operação de crédito, para os fins que específica.

A matéria será despachada às Comissões de Economia e de Constituição e Justiça.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Discussão, em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 427, de 1986), do Projeto de Resolução nº 25, de 1986, que aprova as contas do Governo do Distrito Federal, relativas ao exercício financeiro de 1984.

Em discussão a redação final. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Encerrada a discussão, a redação final é considerada definitivamente aprovada, nos termos do art. 359 do Regimento Interno.

O projeto vai à promulgação.

É a seguinte a redação final aprovada:

Redação final do Projeto de Resolução nº 25, de 1986.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, inciso V, da Constituição, e eu, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº , DE 1986

Aprova as contas do Governo do Distrito Federal, relativas ao exercício financeiro de 1984.

O Senado Federal resolve:

Artigo único. São aprovadas as contas do Governo do Distrito Federal, relativas ao exercício financeiro de 1984, e de acordo com o parecer prévio do Tribunal de Contas do Distrito Federal, aprovado em sessão especial realizada a 19 de junho de 1985.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Item 2:

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 138, de 1983, de autoria do Senador Roberto Campos, que dispõe sobre a distribuição eventual de lucros a empregados, tendo

PARECER, sob nº 444, de 1986, da Comissão de Redação, oferecendo a redação do vencido.

Em discussão o projeto, em segundo turno. (Pausa.) Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Encerrada a discussão, o projeto é dado como definitivamente aprovado, nos termos do art. 315 do Regimento Interno.

O projeto irá à Câmara dos Deputados.

É o seguinte o projeto aprovado:

Redação do vencido, para o 2º turno regimental, do Projeto de Lei do Senado nº 138, de 1983, que dispõe sobre a distribuição eventual de lucros a empregados.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Considera-se eventual, para os efeitos desta Lei, a distribuição de lucros a empregado, por sociedade de empresária ou empresário individual, que satisfaça aos seguintes requisitos:

I — não seja efetuada em cumprimento de dispositivo de estatuto ou contrato social nem de contrato de trabalho, coletivo ou individual;

II — tenha por objeto, parcela de lucro apurado em balanço anual ou semestral;

III — seja paga em dinheiro ou, no caso de sociedade por ações, em ações da própria sociedade;

IV — o pagamento ou a entrega de ações seja efetivado no prazo máximo de 5 (cinco) meses da data do balanço e apuração do lucro distribuído.

Art. 2º A distribuição de lucro que satisfizer aos requisitos do art. 1º ficará sujeita ao seguinte regime:

I — não se incorporará ao contrato de trabalho, coletivo ou individual, nem ao salário do empregado, ainda

que repetida periodicamente, ou efetuada com habitualidade;

II — não servirá de base para o cálculo de contribuições previdenciárias do empregado ou do empregador;

III — a previsão para o seu pagamento será dedutível como despesa para efeito de determinar o lucro real, sujeito ao imposto de renda, da sociedade empresária ou do empresário individual, desde que efetivamente utilizada no prazo de que trata o item IV do art. 1º desta Lei;

IV — as parcelas dos lucros eventualmente distribuídos nos termos desta Lei serão deduzidas das contribuições obrigatórias devidas ao PIS/PASEP.

V — no caso de empresa pública, estatal ou sociedade de economia mista, não poderá ser computada como lucro a parcela referente à correção monetária do ativo.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Item 3:

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 4, de 1984, de autoria do Senador Carlos Chiarelli, que introduz alterações no art. 17 da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, para dispor sobre indenização dos aposentados espontaneamente e que contavam mais de dez anos de serviço na mesma empresa, anteriormente a setembro de 1966, tendo

PARECERES, sob nºs 584 e 585, de 1985, das Comissões:

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade e, no mérito, favorável; e

— de Legislação Social, favorável.

Em discussão o projeto, em segundo turno. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Encerrada a discussão, o projeto é dado como definitivamente aprovado, nos termos regimentais.

A matéria irá à Comissão de Redação.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 4, de 1984

Introduz alterações no art. 17 da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, para dispor sobre indenização dos aposentados espontaneamente e que contavam mais de dez anos de serviço na mesma empresa anteriormente a setembro de 1966.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Alterado o § 3º do art. 17 da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, fica este acrescido de mais um parágrafo 4º, com a seguinte redação:

"§ 3º A importância a ser convencionada, na forma deste artigo, nunca poderá ser inferior a 60% (sessenta por cento) do que resultar da multiplicação dos anos de serviço contados em dobro, pelo maior salário mensal percebido pelo empregado na empresa, salvo se contar com tempo de serviço suficiente para a aposentadoria por tempo de serviço.

§ 4º Contando o empregado tempo de serviço suficiente para a aposentadoria espontânea, poderá acordar, livremente, com o empregador a indenização do período trabalhado anteriormente à opção pelo Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, devendo o acordo ser homologado pelo sindicato da categoria, ou, na falta deste, pelo órgão competente do Ministério do Trabalho."

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

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

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Item 4:

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 46, de 1985, de autoria do Senador Nelson Carneiro, que introduz modificações no CÓ-

digo Penal com vistas a ampliar a imunidade penal do advogado no exercício de sua atividade postulatória judicial, tendo

PARECER, sob nº 206, de 1986, da Comissão — de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade e, no mérito, favorável.

Em discussão o projeto, em segundo turno. (Pausa.) Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Encerrada a discussão, o projeto é dado como definitivamente aprovado nos termos regimentais.

A matéria irá à Comissão de Redação.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 46, de 1985

Introduz modificações no Código Penal, com vistas a ampliar a imunidade penal do advogado no exercício de sua atividade postulatória judicial.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Introduzem-se na Parte Especial do Código Penal (Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940) as seguintes modificações:

"Art. 142.
I — a ofensa irrogada em juízo, na discussão da causa, contra qualquer pessoa, pela parte ou por seu procurador;

.....
Art. 331.

Parágrafo único. Não constitui desacato a reação do advogado, no exercício de suas funções, contra abuso ou ilegalidade perpetrados por autoridade ou funcionário público."

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

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

O Sr. Nelson Carneiro — Sr. Presidente, peço a palavra, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro, pela ordem.

O SR. NELSON CARNEIRO (PMDB — RJ). Pela ordem. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, endereço à Mesa um apelo para que mande incluir na Ordem do Dia dois projetos de lei da Câmara que tratam do problema do esporte no Brasil: o PLC nº 212/85 e o PLC nº 216/85. Estão eles com os pareceres prontos, dependendo apenas de apreciação pelo Plenário.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — V. Ex* será atendido.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Está esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.
Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Martins Filho.

O SR. MARTINS FILHO (PMDB — RN). Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Embora pareça estar esmaecendo o entusiasmo popular pelo pacote econômico e os fiscais do Sarney já não andem tão alertas contra os remarcadores, nossa confiança no Plano de Estabilização Econômica do Governo permanece firme.

Conter os preços e manter a oferta dos produtos são pontos fundamentais para extirparmos o câncer da inflação de nossa economia.

Se o ataque à alta de preços já fez sentir seus benéficos efeitos, a ponto de o DIEESE, órgão acima de qualquer suspeita quando se trata de defender o padrão de vida dos assalariados, ter acusado um crescimento do poder aquisitivo dos salários, superior a cinco por cento, ainda não se encontrou o remédio adequado à manutenção dos níveis da oferta para uma série de produtos.

A luta nesta frente, acredito, deve ser travada com toda ênfase, ampliando as possibilidades do setor de produção. E aqui está reservado um importantíssimo papel ao pequeno produtor rural e à microempresa.

Certos setores, se desmonopolizados dos grandes grupos, apresentariam significativos benefícios, tanto a nível do produtor como do consumidor.

A carne, por exemplo.

Em muitas localidades, como aqui mesmo no Distrito Federal, os açougues ficam jungidos aos frigoríficos que, por regra, se vinculam aos grandes pecuaristas e, portanto, podem manipular a oferta segundo suas conveniências.

Se, neste exemplo, fossem instalados frigoríficos públicos, à disposição dos pequenos criadores e dos açougueiros, destruindo o monopólio dos grandes frigoríficos particulares, estaria-se criando um instrumento importantíssimo para regular a oferta do produto e manter os preços baixos a nível do consumidor.

De igual forma poderia o governo estimular a produção de bens de consumo, primários e industrializados, através de microempresas e de empresas comunitárias, de forma a expandir as possibilidades de atendimento dos mercados localizados — como os das pequenas cidades do interior — por produção local ou regional melhor adaptada às condições de cada ambiente.

Não posso acreditar, apesar da economia de escala, que haja possibilidade de um grande frigorífico, localizado no Rio Grande do Sul ou em Santa Catarina, oferecer, no interior do Rio Grande do Norte, a custos mais acessíveis, lombo de porco, salsicha, linguiça ou frango, do que um frigorífico comunitário que se localizasse a alguns quilômetros, trabalhando com matéria-prima local.

O mesmo vale dizer para confecções, produtos de limpeza, doces e um sem número de outros itens, imprescindíveis à vida do cidadão, do povo.

Não me parece difícil explorar as possibilidades desse filão produtivo. O Governo dispõe inclusive, de instrumentos institucionais para desenvolver um amplo esforço nesse sentido.

A Secretaria de Mobilização Comunitária, por exemplo, poderia articular-se com outras agências governamentais para esse trabalho.

O mais importante, porém, seria a descentralização e a desburocratização de alguns serviços públicos, para permitir a rápida homologação de novos produtos para o mercado, quer delegando poderes aos municípios nessa área, quer simplificando processos de registro e liberação de produtos, quer eliminando exigências nesse setor.

Se houver empenho em estimular a vocação produtiva de nosso povo, em desatar as mãos dos que se propõem a empreender e de apoiar iniciativas das comunidades no sentido da produção, tenho certeza, o país encontrará o caminho de sua estabilização econômica e de seu progresso social.

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

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Concedo a palavra ao nobre Senador Itamar Franco.

O SR. ITAMAR FRANCO (PL — MG). Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Assomo à tribuna para cumprimentar o Coronel Carlos Alfredo Pellegrino que está deixando a função de assessor parlamentar do Ministério do Exército, para ocupar o cargo de Adido Militar das Forças Armadas na Colômbia.

Conheci o Cel. Pellegrino na oportunidade em que apresentei o Projeto de Lei que dispõe sobre a não aplicação do regulamento disciplinar das Forças Armadas aos integrantes da reserva remunerada e aos reformados. Desde, então, venho sendo testemunha da eficiente atuação do Coronel Pellegrino em sua relevante missão, que corresponde à de um oficial de ligação entre o Congresso e o Exército, proporcionando a ambas as instituições um entendimento mútuo, a serviço das causas comuns.

Tenho certeza de que, nessa novífunção de destaque com que foi distinguido o ilustre oficial, saberá se conduzir nos mesmos moldes que nortearam sua atividade no Congresso.

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

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro.

O SR. NELSON CARNEIRO (PMDB — RJ). Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O Projeto Rondon, criado pelo Ministro Albuquerque Lima em 1968, transformado em Fundação em 1972, sempre se notabilizou, no País, pela mobilização da ju-

ventude acadêmica nas tarefas de assistência social no interior do País, principalmente no Centro-Oeste, na Amazônia e no Nordeste.

Esse espírito pioneiro e esse ideal patriótico de interiorização do desenvolvimento continuam como características primárias da Fundação Projeto Rondon, que, fiel ao espírito da Nova República, vem ampliando os espaços de entendimento do Governo com a Sociedade, utilizando, como há mais de vinte anos, a mocidade acadêmica como instrumento de mobilização, desenvolvimento e, sobretudo, integração nacional, fiel à divisão criada por aquele grande Ministro de Estado: "Integrar para não entregar".

Continua essa dinâmica Fundação a ampliar a participação do jovem na vida do País, sedimentando a consciência cívica da nossa gente e o espírito de coesão nacional. A continuidade desse trabalho de formação para a cidadania fará com que o País disponha de uma elite pensante capacitada ao equacionamento, solução dos seus grandes problemas.

O plano de trabalho do Projeto Rondon, para o quinquênio 86/90, divulgado na plaquette "Participação e Desenvolvimento", apresenta as seguintes diretrizes de um amplo programa:

a) publicação de textos com conhecimentos regionais e universais, visando a complementar a formação do estudante universitário e de nível médio;

b) a confecção e edição de fascículos e manuais que possibilitem repassar conhecimentos que atuem na melhoria de qualidade de vida de populações carentes;

c) a edição de textos sobre o nosso quadro constitucional, buscando qualificar o diálogo político, ministrando ao cidadão o instrumental para melhorar a avaliação e compreensão de seus direitos e deveres.

No seu programa municipalista consta a contribuição para o fortalecimento da administração municipal, através de assessoramento e de ação conjunta, prioritariamente com as prefeituras de pequeno porte.

Buscará, ainda, agregar às entidades, comunidades e instituições públicas a contribuição profissional de técnicos especializados, bem como ampliar a visão do estudante quanto às questões técnico-administrativas e políticas, com ênfase na base do sistema federativo.

Agradecemos o exemplar que nos foi enviado e louvamos a plaquette "Participação e Desenvolvimento", que a Fundação Projeto Rondon nos enviou.

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

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Concedo a palavra ao nobre Senador Odacir Soares.

O SR. ODACIR SOARES (PFL — RO). Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O povo de Rondônia encontra-se envergonhado. Primeiramente, devido aos atos de corrupção praticados pelo Governador do Estado, e já amplamente divulgados por todo o País. Em segundo lugar, pela atitude pouco digna do Sr. Ângelo Angelin em comparecer perante o Exmº Sr. Ministro da Justiça para explicar-se quanto aos referidos atos de improbidade.

A imprensa, no último dia 5, noticiou, com riqueza de detalhes, a vinda do Governador de Rondônia a Brasília, para defender-se, junto ao Governo Federal, das denúncias que lhe estão sendo feitas por diversos parlamentares.

É bem verdade que o Sr. Angelin não recebeu seu mandato do povo rondoniense. Recebeu-o do Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

O fato não justifica, porém, que, agora, seja o mais alto mandatário do Estado, após tantas evidências constatadas de corrupção, convidado a comparecer à instância federal para eximir-se de suas culpas.

A atitude do Sr. Governador desonrou o povo que representa. O brio de todos os rondonienses está ferido.

Há, em todo o episódio, uma circunstância que o torna muitíssimo grave. O Governador veio a Brasília para justificar-se, não perante o Senhor Presidente da República, mas diante de um de seus Ministros.

Sr. Presidente e Srs. Senadores, a crítica que ora faço ao Governador de Rondônia reside no fato de que tenha permitido a diminuição de sua autoridade. E, em consequência, a redução da capacidade jurídica do Estado diante da Federação.

Em minha crítica, nada há que condene a decisão do Excelentíssimo Senhor Presidente da República por ter enviado o Governador Ângelo Angelin a dar explicações ao eminente Ministro Brossard. Minha crítica pretende pôr em relevo a falta de percepção do Sr. Ângelo Angelin, que me impedi de ver, no gesto do Senhor Presidente da República, que o Governador de Rondônia se encontra sob suspeição, e que esta suspeição impede o próprio Presidente da República de o receber.

De fato, o Sr. Governador não se deu conta de que estava desgastado perante quem o nomeou para dirigir o Estado de Rondônia. Não foi capaz de perceber que quem o designou já não lhe atribui a importância que, em geral, se confere a um legítimo Chefe de Executivo Estadual.

Ademais disso, não teve o Sr. Governador a força moral para propor que seu entendimento fosse realizado com o Senhor Presidente da República.

Vejam, Sr. Presidente e Srs. Senadores, que, verdadeiramente, o Governador de Rondônia não é mais merecedor da confiança do Senhor Presidente da República.

Isto posto, pretendo agora ir à essência mesma das denúncias que foram feitas. Todas possuem provas documentais ou se baseiam em depoimentos de pessoas que se identificaram. As acusações feitas não se fundamentam em razões vagas, fluidas, inconsistentes. Pelo contrário, alicerçam-se em fatos que podem, ainda, ser comprovados.

A propósito, tenho em minhas mãos diversos documentos comprobatórios das afirmações que acabo de fazer.

Em primeiro lugar, o OF. nº 380/86-GP, de 14 de maio de 1986, do ilustre Conselheiro Presidente do Tribunal de Contas de Rondônia, dirigido ao eminente Presidente da Assembléia Legislativa do Estado, cujos termos são os seguintes:

OF. Nº 380/86-GP Porto Velho, 14 de maio de 1986.

Excelentíssimo Senhor
Deputado Amizael Gomes da Silva
Digníssimo Presidente da Assembléia Legislativa
do Estado de Rondônia
Nesta

Excelentíssimo Senhor Presidente,
Cumpre-nos levar ao conhecimento dessa augusta Assembléia Legislativa, para providências cabíveis, que até a presente data a Empresa de Desenvolvimento Urbano, não apresentou a este Egrégio Tribunal, a Prestação de Contas relativas ao exercício de 1985, conforme preceita o § 3º, Art. 57 da Carta Magna do Estado de Rondônia.

Aproveitamos o ensejo para reiterar a Vossa Excelência nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente. — José Baptista de Lima, Conselheiro Presidente.

Também do Tribunal de Contas é o Ofício nº 382/86-GP, de 14 de maio de 1986, que passo a ler:

OF. Nº 382/86-GP Porto Velho, 14 de maio de 1986.

Excelentíssimo Senhor
Deputado Amizael Gomes da Silva
Digníssimo Presidente da Assembléia Legislativa
do Estado de Rondônia
Nesta

Excelentíssimo Senhor Presidente,
Cumpre-nos levar ao conhecimento dessa augusta Assembléia Legislativa, para providências cabíveis, que até a presente data a Companhia de Águas e Esgotos de Rondônia não apresentou a este egrégio Tribunal, a prestação de contas relativas ao exercício de 1985, conforme preceita o § 3º, art. 57 da Carta Magna do Estado de Rondônia.

Aproveitamos o ensejo para reiterar a Vossa Excelência nossos protestos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente. — João Baptista de Lima, Conselheiro Presidente.

Do ilustre Conselheiro-Relator do Tribunal de Contas do Estado de Rondônia, Dr. Bader Massud Forge, tenho cópia do OF. nº 10/86-CBMJ, de 20 de maio de 1986, dirigido ao Sr. Secretário de Estado da Fazenda, em que se

solicitam providências, com o propósito de se esclarecerem várias irregularidades cometidas na prestação de contas apresentada pelo Sr. Governador, relativa ao exercício de 1985. Eis, na íntegra, os termos do referido ofício.

OF. Nº 10/86-CBMJ

Porto Velho, 20 de maio de 1986

Exmº Sr.

Dr. João Marques Salvalaggio
MD. Secretário de Estado da Fazenda
Nesta

Senhor Secretário,

Do exame procedido sobre as diversas peças que constituem a prestação de contas apresentadas pelo Excelentíssimo Senhor Governador do Estado, relativa ao exercício de 1985, ora em análise neste Tribunal de Contas, constatou o nosso corpo instrutivo, algumas discrepâncias que necessitam ser esclarecidas e/ou corrigidas.

Isto posto, Sr. Secretário, na qualidade de relator das referidas contas, solicito a V. Excelência se digne determinar ao Departamento de Contabilidade dessa Secretaria — órgão responsável pela montagem do processo — para que, no prazo de 5 (cinco) dias, conforme preceita o art. 7º, parágrafo único da Resolução Administrativa TCER nº 006/83, atenda às promoções a seguir enumeradas:

I — Esclarecer as diferenças verificadas nas contas: "Responsabilidade Financeira", "Outros Devedores", "Bens Móveis", "Créditos para Aquisição de Bens da Entidade", "Créditos por Responsabilidades Impostas", "Almoxarifado", "Consignações" e "Outros Credores", do Balanço Patrimonial, tomando-se por base os saldos do Balanço anterior (1984) e a soma algébrica de suas movimentações no exercício, através de suas correspondentes no Balanço Financeiro e na Demonstração das Variações Patrimoniais;

II — Esclarecer a não inclusão da Conta "Outros Créditos", com o valor de Cr\$ 23.475.400, no Ativo Permanente — Balanço Patrimonial, uma vez que tal valor figura na Demonstração das Variações Patrimoniais como uma Variação Ativa — Independente da Execução Orçamentária ("Inscrição de Outros Créditos"), sem correspondência naquele balanço.

III — Esclarecer a diferença de Cr\$ 1.736.498.581 verificada entre a Conta "Transferência de Capital" (Variação Passiva Resultante da Execução Orçamentária) e a Conta "Resgate de Empréstimos Tomados" (Mutação Patrimonial Ativa), uma vez que, segundo demonstra o resumo do anexo nº 2 — Lei nº 4.320/64, a despesa naquela subcategoria econômica se resumiu apenas ao sublemento 4.3.5.1 — Amortização de Dívida Contratada.

IV — Esclarecer a diferença existente entre o valor registrado na Receita-Balanço Orçamentário — e na Demonstração das Variações Patrimoniais como "Operações de Crédito" e o valor correspondente e registrado no total da coluna "Parcelas Liberadas" do Anexo nº 16 — Quadro Demonstrativo da Dívida Fundada Interna.

V — Esclarecer a diferença constatada no cotejo da Conta "Alienação de Bens Móveis e Imóveis" no Balanço Financeiro e a sua correspondente na Demonstração das Variações Patrimoniais (Mutações Patrimoniais Passivas).

VI — Detalhar, individualizadamente, a composição das seguintes Variações:

Ativas

- Cancelamento de Dívidas Passivas
- Supervenientes Ativas
- Insubsistências Passivas
- Incorporações Diversas

Passiva

- Encampação das Dívidas Passivas
- Supervenientes Passivas
- Insubsistências Ativas

VII — Demonstrativos da Conta Bancos

a) Correspondentes:

- retificar a conciliação da conta "Cauções e Garantias Diversas";

— verificar as diferenças entre o Demonstrativo e a conciliação das contas: "Depósitos Diversos Órgãos P. Militar" e "Assembléia Legislativa do Estado".

b) Vinculadas:

- apresentar extrato e conciliação das contas: "Banco do Brasil. C. Única 12.83 MS. Des. SB. Saúde"; Caixa Econômica Federal — "Convênio Único FAS Saúde"; "SEFAZ F. MS. D. Transmissíveis" e "SEC. FINSOCIAL MS.".

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência protestos de elevada estima e distinta consideração.

— Bader Massud Forge, Conselheiro Relator.

Encontra-se, ainda, em meu poder, cópia do Ofício nº 394/86-GP, de 21 de maio de 1986, do ilustre Conselheiro-Presidente do Tribunal de Contas, dirigido ao Presidente da Assembléia Legislativa, com o fim de encaminhar-lhe cópia do expediente destinado ao Governador do Estado, solicitando a S. Exª medidas necessárias a esclarecimentos quanto às contas do Governador, no exercício de 1985. Estes são os termos dos documentos a que me refiro:

Ofício nº 394/86-GP

Porto Velho-RO, 21 de maio de 1986

Exmº Sr.
Deputado Amizael Gomes da Silva
DD. Presidente da Assembléia Legislativa
Nesta

Excelentíssimo Sr. Presidente:

Apraz-nos dirigir a V. Exª, oportunidade em que encaminhamos em anexo, para conhecimento, os expedientes enviados a esta Presidência pelo nobre Conselheiro Bader Massud Jorge, Relator das Contas do Governo, relativas ao exercício de 1985.

Sem outro assunto particular para o momento, reiteramos os nossos protestos de especial apreço e distinguida consideração.

Atenciosamente, — José Baptista de Lima, Conselheiro Presidente.

Of. nº 393/86-GP

Porto Velho-RO, 21 de maio de 1986

Excelentíssimo Senhor
Professor Ângelo Angelin
Digníssimo Governador do Estado de Rondônia
Nesta

Excelentíssimo Senhor Governador:

Temos a subida honra de nos dirigir a Vossa Excelência, para cumprimentá-lo e encaminhar cópias de expedientes enviados a esta Presidência pelo nobre Conselheiro Bader Massud Jorge, Relator das Contas do Governador, relativas ao exercício de 1985, que, na análise preliminar, constatou algumas discrepâncias que necessitam ser esclarecidas para a instrução das referidas Contas.

Isto posto, solicitamos a Vossa excelência, a especial fineza de autorizar aos Órgãos competentes a prestar os esclarecimentos e justificativas, contidas no Ofício nº 10/86-CBMJ (em anexo), de acordo com o que preceita o art. 7º, parágrafo único, da Resolução Administrativa nº 6/83.

Na expectativa das peculiares diferenças de Vossa Excelência, reiteramos nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente, — Conselheiro José Baptista de Lima, Presidente.

MEMO. nº 5/BMJ-86

Porto Velho — Rondônia, 20 de maio de 1986
Do: Conselheiro Bader Massud Jorge
Ao: Presidente do Tribunal de Contas do Estado de Rondônia

Conselheiro José Baptista de Lima

Senhor Presidente:

Para melhor manifestação sobre as contas do Governador do Estado de Rondônia, exercício 1985, solicitamos a V. Exª as seguintes providências:

1 — Encaminhar ao Governador do Estado Ofício solicitando os esclarecimentos e justificativas, contidas no ofício nº 10/86-CBMJ (em anexo), de acordo com o que preceita o art. 7º, parágrafo único, da Resolução Administrativa nº 6/83;

2 — Encaminhar cópia do ofício nº 10/86-CBMJ, à Assembléia Legislativa do Estado, para conhecimentos.

Atenciosamente, — Conselheiro Bader Massud Jorge, Relator.

A relação dos documentos não se esgotas af. Tenho, ainda, cópia dos Ofícios nº 377/86-GP, 378/86-GP, nº 379/86-GP, todos de 14 de maio de 1986 em que o insigne Dr. José Baptista de Lima, Conselheiro Presidente do Tribunal de Contas, dirige-se ao ilustre Deputado Amizael Gomes da Silva, Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de Rondônia, para comunicar-lhe a ausência de prestação de contas relativas ao exercício de 1985, por parte da Companhia de Desenvolvimento de Arixemes — CODAR, da Companhia de Habitação-COHAB, e da Companhia de Mineração de Rondônia — CMR. Passo a ler os citados documentos:

Of. nº 377/86-GP Porto Velho, 14 de maio de 1986.

Excelentíssimo Senhor
Deputado Amizael Gomes da Silva
Digníssimo Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de Rondônia
Nesta

Excelentíssimo Senhor Presidente,
Cumpre-nos levar ao conhecimento dessa augusta Assembléia Legislativa, para providências cabíveis, que até a presente data a Companhia de Desenvolvimento de Arixemes — CODAR, não apresentou a este Tribunal, a Prestação de Contas relativas ao exercício de 1985, conforme preceitua § 3º, Art. 57 da Carta Magna do Estado de Rondônia.

Aproveitamos o ensejo para reiterar a Vossa Excelência nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente, — José Baptista de Lima, Conselheiro Presidente.

Of. nº 378/86-GP Porto Velho, 14 de maio de 1986.

Deputado Amizael Gomes da Silva
Digníssimo Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de Rondônia
Nesta

Excelentíssimo Senhor Presidente,
Cumpre-nos levar ao conhecimento dessa augusta Assembléia Legislativa, para providências cabíveis, que até a presente data a Companhia e Habitação — COHAB, não apresentou a este Tribunal, a prestação de Contas relativas ao exercício de 1985, conforme preceitua o § 3º, Art. 57 da Carta Magna do Estado de Rondônia.

Aproveitamos o ensejo para reiterar a Vossa Excelência nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente, — José Baptista de Lima, Conselheiro Presidente.

Of. Nº 379/86-GP Porto Velho, 14 de maio de 1986.

Excelentíssimo Senhor
Deputado Amizael Gomes da Silva
Digníssimo Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de Rondônia
Nesta

Excelentíssimo Senhor Presidente,
Cumpre-nos levar ao conhecimento dessa augusta Assembléia Legislativa, para providências cabíveis, que até a presente data a Campanhia de Mineração de Rondônia — CMR, não apresentou a este egrírio Tribunal; A prestação de contas relativas ao exercício de 1.985, conforme preceitua o § 3º, art. 57 da Carta Magna do Estado de Rondônia.

Aproveitamos o ensejo para reiterar a Vossa Excelência nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente, — José Baptista de Lima, Conselheiro Presidente.

Os documentos que acabo de apresentar mostram, à saciedade, a existência de irregularidades nas contas do Governo do Estado de Rondônia.

Terão constado esses documentos do relatório que o Sr. Governador entregou ao Sr. Ministro da Justiça, Dr. Paulo Brossard, com a intenção de demonstrar-lhe a falsidade das denúncias, que lhe são dirigidas, de malversação do dinheiro público? Não bastam apenas esses documentos para tornar evidente que ninguém — absolutamente ninguém — está interessado em forjar calúnias para desestabilizar o atual Governo de Rondônia, como tem afirmado o Sr. Angelip?

Sr. Presidente, Srs. Senadores, o povo de Rondônia não pode permanecer diminuído em sua honra. Ele espera maior dignidade e senso de decoro de seu Governador.

Dante de fatos tão desagradáveis, o Sr. Angelip é colocado diante de insolúvel dilema: ou reconhece publicamente que é autor de atos de corrupção, e, por isso mesmo, desmerecedor da confiança do Presidente Sarney, ou recorre aos resíduos de possível reserva moral, para renunciar ao Governo do Estado, pois que de sua honestidade também está duvidando o Governo Federal; e, em se tratando de valores como honestidade e confiança, não há por que admitir-se meio-termo.

O povo de Rondônia espera, ao menos desta vez, atitude coerente de seu Governador.

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

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente sessão, designando para a ordinária da próxima sexta-feira a seguinte

ORDEM DO DIA

1

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 205, DE 1985

(Em regime de urgência — art. 371, c, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 205, de 1985 (nº 6.332/85, na Casa de origem), que revoga o Decreto-lei nº 251, de 28 de fevereiro de 1967, e dá outras providências, tendo

PARECER ORAL FAVORÁVEL, proferido em plenário, da Comissão:

- de Constituição e Justiça;
- de Ciência e Tecnologia;
- de Constituição e Justiça; e
- de Agricultura.

2

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 84, de 1982 (nº 3.758/80, na Casa de origem), que altera dispositivos da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965, que institui o novo Código Florestal, tendo

PARECERES FAVORÁVEIS, sob nºs 339 e 340, de 1983, das Comissões:

- de Constituição e Justiça; e
- de Agricultura.

3

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 129, de 1982 (nº 2.451/79, na Casa de origem), que confere à usina da Companhia Energética de São Paulo — CESP, em construção no Porto Primavera, a denominação de "Hidrelétrica Domingos Leonardo Cerávolo", tendo

PARECER FAVORÁVEL, sob nº 219, de 1985, da Comissão:

- de Minas e Energia.

4

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 133, de 1982 (nº 2.954/80, na Casa de origem), que altera dispositivos do Decreto-lei nº 986, de 21 de outubro de 1969, que "institui normas básicas sobre alímentos", tendo

PARECERES, sob nºs 600 a 602, de 1985, das Comissões:

- de Saúde, favorável;
- de Economia, favorável, nos termos do substitutivo que oferece, com voto vencido, em separado, do Senador Jorge Kalume; e
- de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade do substitutivo da Comissão de Economia.

5

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 123, de 1984 (nº 1.608/79, na Casa de origem), que disciplina o transporte de madeira em toros, por via fluvial, tendo

PARECER FAVORÁVEL, sob nº 402, de 1985, da Comissão:

- de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

6

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 8, de 1983, de autoria do Senador Moacyr Dutarte, que dispõe sobre validade de concurso para cargo ou emprego na administração federal centralizada e descentralizada, tendo

PARECERES, sob nºs 51 e 52, de 1986, das Comissões:

- de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade e, no mérito, favorável; e
- de Serviço Público Civil, favorável.

7

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 52, de 1983, de autoria do Senador Itamar Franco, que submete os órgãos da administração indireta ao poder investigatório das Comissões Parlamentares de Inquérito, tendo

PARECER, sob nº 28, de 1986, da Comissão:

- de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, favorável, com emenda que apresenta de nº 1-CCJ.

8

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 174, de 1983, de autoria do Senador Hélio Guedes, que modifica disposição da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral), tendo

PARECER, sob nº 966, de 1985, da Comissão:

- de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade e, no mérito, favorável.

9

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 61, de 1985, de autoria do Senador Nelson Carneiro, acrescentando dispositivo à Lei nº 5.010, de 30 de maio de 1966, que organiza a justiça federal de primeira instância, tendo

PARECERES, sob nºs 96 e 97, de 1986, das Comissões:

- de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade, nos termos de substitutivo que oferece; e
- de Serviço Público Civil, favorável, nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça.

10

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 141, de 1985, de autoria do Senador Passos Pôrto, que altera dispositivos do Código Civil Brasileiro (Lei nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916), que "dispõe sobre a herança jacente e a sucessão legítima", tendo

PARECER, sob nº 813, de 1985, da Comissão:

- de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, favorável.

11

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 376, de 1981, de autoria da Senadora Eunice Michiles, que determina a criação de Coordenações de Educação Ecológica no Ensino de 1º e 2º Graus e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob nºs 60 e 61, de 1986, das Comissões:

- de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade e, no mérito, favorável, com emenda que apresenta de nº 1 — CCJ; e
- de Educação e Cultura, favorável, com emendas que apresenta de nºs 2, 3, 4 e 5 — CEC.

12

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 197, de 1984 (nº 953/83, na Casa de origem), que

institui o Programa Nacional do Milho — PROMILHO, e determina outras providências, tendo PARECERES, sob nºs 747 e 748, de 1985, das Comissões:

- de Agricultura, favorável;
- de Economia, favorável, com emendas que apresenta de nºs 1 e 2-CE.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 18 horas e 55 minutos)

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. JOÃO CALMON NA SESSÃO DE 19-11-85 E QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. JOÃO CALMON (PMDB — ES. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O Espírito Santo acaba de registrar uma das mais amplas vitórias do PMDB nas eleições para prefeitos de capitais. O candidato do nosso partido, Deputado Hermes Laranja alcançou perto de 50 por cento dos votos nominis, ficando em segundo lugar o candidato do PT, Vitor Buaiz, e em terceiro o ex-prefeito Chrisógeno Teixeira da Cruz, do PDS, que já fora prefeito de Vitória por quatro anos, tornando assim ainda mais expressivo o êxito do PMDB.

A que se deve esse sucesso estrondoso, com nosso candidato recolhendo nada menos do que 45.629 votos? Não há dúvida de que para isso pesou a competência que ele mostrada não apenas em campanhas eleitorais anteriores como em sua gestão, recente, à frente da Secretaria da Indústria e do Comércio do Espírito Santo. No entanto, não se pode minimizar o papel representado pela união do partido em torno de seu nome.

O PMDB caminhou unido em Vitória. Não se registrou no Espírito Santo, como infelizmente ocorreu em outras Unidades da Federação, qualquer divisão de maior porte. O partido pôde assim, congregar-se em torno do Governador Gerson Camata, que comandou pessoalmente a marcha para mais esse sucesso eleitoral.

O Governador Camata, registre-se, já havia alcançado um elevado percentual de votos em Vitória, por ocasião das eleições estaduais e parlamentares de 1982. Seu êxito nessa nova convocação às urnas se deve em grande parte ao trabalho realizado nos primeiros trinta e dois meses de governo, em que imprimiu um ritmo extremamente dinâmico à administração capixaba.

Não se pode minimizar, porém, o peso da participação do governador na campanha de nosso candidato a prefeito. Gerson Camata superou todos os seus êxitos anteriores, arregaçou as mangas e partiu com entusiasmo contagiente para a campanha eleitoral. Nela, não se limitou a subir em palanques e a dirigir-se à população através da televisão e do rádio. Pelo contrário, realizou um eficiente trabalho próximo ao eleitor, percorrendo a cidade de casa em casa, expondo as razões por que julgava nosso candidato e nosso partido merecedores de seu voto. Realizou ainda aquilo que se chama hoje de trabalho na "boca de urna", percorrendo as seções eleitorais no próprio dia de votação. Embora eleitor em Colatina, tive a oportunidade de participar, ao lado do governador e do prefeito eleito Hermes Laranja, desse magnífico esforço, felizmente coroado de espetacular êxito.

O Governador Gerson Camata pode, assim, ser apontado como o vitorioso comandante de mais essa batalha em defesa das causas populares. A margem de votos obtidos por Hermes Laranja, quase vinte pontos percentuais acima do segundo colocado nas urnas, situa-o entre os candidatos proporcionalmente mais votados de nosso partido em todo o Brasil, o que dá a exata dimensão do destaque alcançado por Camata e pelo PMDB.

Eu não poderia deixar de fazer uma referência a um dos fatores que, seguramente, pesaram contra o candidato do PDS. Prefeito de Vitória por um largo período, ele diria, em entrevista publicada por A Gazeta a 5 de setembro de 1974, não ter construído uma só escola no município da Capital. Essa entrevista constitui, sem dúvida, uma autocrítica, pois o ex-prefeito Chrisógeno Cruz reconheceu claramente haver fracassado em sua administração na área social, em que avulta, com singular relevo, a educação.

Já o Governo do PMDB pode orgulhar-se de conferir maior atenção ao desenvolvimento social de nosso povo.

Seus investimentos caracterizam-se por levar em conta, antes de mais nada, a real condição da população, construindo creches e postos médicos. O Governador Camata está pavimentando, em sua fecunda administração, 1.400 quilômetros de estradas, mais do que o total realizado por seus antecessores facilitando as comunicações e o escoamento da produção em todo o Estado. No orçamento de 1986, proposto pelo Executivo estadual, a educação de primeiro e segundo graus conta com 1 trilhão e 355 bilhões de cruzeiros, a maior soma já aplicada em um só ano pelo governo capixaba no setor de ensino.

Destacado o relevantíssimo papel desempenhado na última eleição do último dia 15 pelo Governador Gerson Camata, devo, também, prestar minha homenagem ao candidato à Prefeitura Hermes Laranja, cuja atuação foi realmente de extraordinário dinamismo, marcada, também, pela inegável sensibilidade em relação às teses defendidas durante a campanha. Seu discurso sempre enfatizou a prevalência dos temas sociais, na área da educação, da permanente assistência às áreas carentes, representadas por morros, mangues e outros setores em que predominam a pobreza e até a miséria absoluta.

Hermes Laranja refeiou a plano secundário a ênfase, dada tantas vezes, à preocupação de transformar Vitória numa "cidade-presépio", num cartão postal para encantamento de seus habitantes ou dos turistas. Seu companheiro de chapa, Deputado Estadual Antônio Pelaes, teve também magnífico desempenho, com uma oratória singela marcada pela sinceridade e pela crueza de alguns reparos mais incisivos em relação à pregação do candidato que, durante a campanha, parecia ser o mais temível concorrente. Tendo entrado na luta eleitoral somente depois da Convenção Municipal, vencida por estreita margem de votos, Hermes Laranja e Antônio Pelaes conquistaram a simpatia não só dos eleitores, mas até mesmo das crianças que cercavam, com a sua esfusante alegria e com o seu permanente carinho, os candidatos a Prefeito e a Vice-Prefeito — o PMDB.

O resultado das eleições em Vitória, não deixa dúvida sobre a tendência nacional do eleitorado, que repeliu, com a exceção de São Paulo e São Luís, as tendências conservadoras.

No pleito da nossa Capital, o candidato do PT, como aconteceu em Fortaleza e em Goiânia, surpreendeu os pesquisadores do GALLUP, do IBOPE, do IBATE e de outras empresas especializadas. O candidato do PDS, apresentado, às vezes, como o favorito, desabou para o terceiro lugar. Episódios como o de Vitória, levaram o Presidente Nacional do PMDB, Deputado Ulysses Guimarães, a preconizar, 24 horas após o pleito, a realização de coligações com outros partidos para a batalha eleitoral do próximo ano.

Por todos esses motivos é que se pode, agora, comprovar o êxito administrativo e político do PMDB do Espírito Santo. O Partido mostrou-se capaz de realizar uma administração com pleno apoio popular; mostrou-se capaz de atender às prioridades sociais que são as de todo o povo brasileiro e particularmente do capixaba; mostrou-se enfim capaz de marchar unido para as eleições, sob o eficiente comando do Governador Gerson Camata. Tudo isso, tenho absoluta convicção, será novamente comprovado nas eleições de 1986, em que o povo do Espírito Santo evidenciará mais uma vez que a administração democrática por ele escolhida em 1982 está plenamente identificada com suas aspirações. Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem!)

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. JOÃO LOBO NA SESSÃO DE 5-6-86 E QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. JOÃO LOBO (PFL — PI. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Ontem, durante o seu discurso, o Senador Benedito Ferreira, com essa lucidez, com essa inteligência de que é dotado e que todo este Senado admira, abordou rapidamente um problema que trago novamente para esta Casa. É impressionante, Sr. Presidente e Srs. Senadores, como as coisas acontecem neste País, neste País que devia buscar uma solução para os seus graves problemas de abastecimento, para o grave problema da fome, que é

talvez o grande responsável pela mortandade infantil, por todas essas mazelas que atormentam a nossa nacionalidade.

Sr. Presidente, todos nós sabemos que o lavrador e o pecuarista brasileiro vivem na dependência de que haja qualquer crise nos seus setores para que os preços subam e eles possam auferir alguns lucros das suas atividades. Isto é em relação ao leite, em relação à carne, aos ovos, ao arroz, enfim, a todas as atividades primárias deste País, e nós já estamos mais ou menos habituados. O pecuarista sofre durante meses, anos, aguardando que haja melhoria no preço da carne, no preço do leite, dos grãos, etc. Mas isso parece que ofende de uma maneira grave, insuportável, aos administradores da coisa pública deste País. Aos tecnocratas que gerem as finanças deste País ou os gestores do social, responsáveis pelo bem-estar social deste País, porque logo eles se prontificam a gastar as parcas divisas que este País acumula nas exportações que faz e importa, imediatamente, leite, carne ou arroz, seja de onde for, para regularizar — como eles dizem — o abastecimento interno.

Mas é interessante que nunca se lembram de fazer a mesma coisa quando acontece com os manufaturados; o automóvel, o caminhão, o trator, desaparecem do mercado nacional. Hoje, para se adquirir um carro, um caminhão Mercedes Benz, tem que se pagar ágios enormes e esperar 2, 3 ou 4 meses. E o que dizer dos tratores? Tratores tão essenciais para o preparo da terra, para a produção do solo brasileiro. Devo confessar que estou há quase seis meses esperando para adquirir um trator Caterpillar, porque faltam componentes e o Governo não permite que se importem esses componentes. Mas o Governo vai importar carne quando os campos dos criadores brasileiros estão preparados e cheios de bois gordos no ponto de abate.

E os nossos tratores? Por que o Governo não se preocupa em permitir a importação dos tratores dos Estados Unidos da América, Japão ou da Inglaterra? Por que não se pode importar um automóvel de luxo ou um caminhão pesado, um Scania, um Mercedez? Nestas horas os tecnocratas do Governo, os economistas deste Governo não se lembram que os agricultores também precisam ser assistidos, deveriam ter os seus problemas resolvidos, porque esses problemas também compõem uma aflição social neste País.

Quero, pois, fazer minha essa observação do Senador Benedito Ferreira no seu discurso de ontem, quando chamou a atenção para esse aspecto: por que se importa carne quando o Brasil tem carne? Só para não subir o preço da carne brasileira?

Por que se importa leite da Europa? Só para não subir um pouco o preço do leite?

Por que não se importam tratores, automóveis e caminhões, enfim, toda essa gama de manufaturados que estão faltando nas prateleiras do comércio brasileiro? Por que isso também não preocupa os tecnocratas da economia brasileira?

O Sr. Alberto Silva — Permite V. Ex^e um aparte?

O SR. JOÃO LOBO — Pois não.

O Sr. Alberto Silva — Estou acompanhando o discurso de V. Ex^e e confesso que estou impressionado com a presteza, com a justezas das suas palavras a respeito do assunto. Conheço V. Ex^e como homem que se dedica também ao amanhã da terra, à criação de gado e V. Ex^e conhece muito bem as dificuldades por que passam os criadores, quer seja para aquele que produz carne, quer seja para o que produz leite. Agora, é inacreditável que um País como o nosso, tenha sobras agrícolas inaproveitadas, que poderiam ser transformadas em ração especial, para aumentar a produção de leite sem precisar aumentar o número de matrizes em pelo menos 20%. Estou vendo ali o eminente Senador Benedito Ferreira, que é apaixonado e conchedor profundo deste problema — S. Ex^e sabe que o que estou falando é verdadeiro — se tivéssemos ração barata para vender aos criadores, aos produtores de leite a preços acessíveis, acho que talvez se dobrasse a produção de leite, porque não seria preciso soltar o gado para pastar, gastando energia nas caminhadas. Não temos uma política de fornecimento de rações como não temos, também, uma política agrícola. Sobre isso já tive oportunidade de falar aqui. Enquanto nos Es-

tados Unidos o governo banca a agricultura, aqui é tudo episódico. Aqui se produz demais e fica-se sem armazenamento, como é o caso de Goiás e Piauí agora, que têm arroz demais, sobrando e não têm onde armazenar. Por tudo isso, nobre Senador João Lobo, V. Ex^e tem razão. Os homens que estão encarregados de olhar esse problema ou nunca passaram por uma fazenda ou não conhecem o assunto e querem resolvê-lo nos gabinetes. Acho que a nossa Comissão de Energia deveria incluir também mais alguns membros e acrescentar à Comissão a produção do leite e da carne dentro do País, porque, afinal de contas, um país que não produz alimentos para seus filhos não pode se industrializar, porque acaba tendo que vender vaca para comprar alimento. Nós estamos quase nesta situação. Importar leite? Um país pequeno produz mais leite que o Brasil! Isto é inacreditável. Parabéns a V. Ex^e pela advertência e, vamos dizer, pela contribuição que está dando ao Governo. Isto é uma contribuição. Nós estamos dando uma contribuição ao Governo que deve estudar este assunto de maneira mais adequada.

O SR. JOÃO LOBO — Senador Alberto Silva, agradeço o aparte de V. Ex^e que incorpooro como parte substancial ao meu pronunciamento nesta tarde. V. Ex^e tem muita lucidez ao enfocar este problema. Conheço V. Ex^e de longa data. Desde quanto Governador do Estado do Piauí, V. Ex^e tinha o dom de enxergar o óbvio, de colocar o dedo dentro do evidente, do óbvio e resolvê-lo com facilidade e presteza.

Mostrei ao Senador Benedito Ferreira um artigo que aconselhava a tomarmos cuidado com a especulação na pecuária brasileira. Nesse artigo, o articulista dizia que a carne bovina na Europa custa a metade da carne bovina do Brasil na Europa e nos Estados Unidos da América custa, exatamente, a metade do que custa no Brasil. Essa afirmativa causa espécie e procuramos ir fundo no sentido e na veracidade do que dizem.

St. Presidente, há qualquer coisa de verídico, há verdades por trás dessa afirmação. A Europa e os Estados Unidos já estão num estágio muito mais avançado do que o Brasil e preparam os preços dos seus produtos. Os Estados Unidos engordam o boi confinado com rações de preços baixíssimos, importados, talvez, do Brasil...

O Sr. Alberto Silva — É isso que estou afirmando.

O SR. JOÃO LOBO — ... ou de outros países exportadores de matéria-prima e alimentam esses bois muito mais barato, muito mais em conta para a venda, para a comercialização do que nós, brasileiros, podemos fazer com os nossos bois.

O Sr. Benedito Ferreira — Permite um aparte?

O SR. JOÃO LOBO — Antes de continuar, concedo o aparte ao nobre Senador Benedito Ferreira.

O Sr. Benedito Ferreira — Nobre Senador João Lobo, o problema agropecuário brasileiro sofre tantas e tamanhas distorções que muito longe iríamos se tentássemos aflorar pelas menos as principais. Veja V. Ex^e como o Brasil, onde temos mais de cem milhões de técnicos de futebol, não temos a menor quantidade de agropecuaristas, tal é a vocação do brasileiro para o amanho da terra. E mesmo senado uma atividade que ninguém desconhece ser uma forma de ficar pobre alegremente, o ser agropecuarista, ainda temos, por acréscimo, além do desasco governamental, a ironia dos tecnocratas quando nos acusam de chorarmos de barriga cheia. E não atentam, por exemplo, que no Brasil, e de modo especial nos últimos anos, depois que passou a permitir que os banqueiros simulassem a aplicação dos depósitos compulsórios no crédito rural, porque sabe V. Ex^e que os bancos privados não aplicam coisa alguma no crédito rural, fazem, sim, um compadrio entre os diretores, o pepino do crédito rural, realmente é um pepino porque ele é gravoso, ele é só descascado pelo Banco do Brasil. É fácil, veja as estatísticas do crédito rural controladas pelo Banco Central e verificará quantos milhões de contratos são executados pelo Banco do Brasil e quantos o são pelos bancos privados. Mas a desgraça do desvio desses recursos, que deveriam ser orientados para a agricultura, cresce porque se permitiu a especulação fundiária, a supervalorização do preço da terra, gravando sobremaneira a ativi-

dade daqueles que a exercitam, apesar dos governos e dos que teimam em produzir e saciar a fome das nossas cidades. Tenho aqui, reiteradas vezes, citado um simples fato estatístico. Contestá-lo é impossível, o que se pode fazer é alterar a regra do jogo e não publicá-la mais no Anuário Estatístico do IBGE e nem nas publicações da Fundação Getúlio Vargas. Mas até que se mude a regra, não tem como esconder que a agropecuária há 25 anos tinha 30% da renda bruta nacional; em 80, ela chegou com menos de 10% da renda bruta nacional, apesar do crescimento da população rural verificado ultimamente. Paradoxalmente, tem havido esse fenômeno no Brasil, talvez por causa desse 1 milhão de títulos de terra que foram expedidos no último Governo. O certo é, nobre Senador, que o setor da chamada intermediação financeira, que é o colorido, o nome que acoberta os nossos banqueiros nas estatísticas, o setor de intermediação financeira, que participava com 3,4% da renda bruta nacional, há 25 anos, chegou em 1980 com mais de 10% da renda bruta nacional. Agora, não é o caso de se perguntar: Pode-se comparar a mão-de-obra agregada na agropecuária com a mão-de-obra agregada no setor de intermediação financeira — seria até um insulto à inteligência de qualquer homem comum formular a coisa sob esse aspecto. Mas a verdade, nobre Senador João Lobo, é que além desse abuso, desse absurdo, desse encarcernamento articial da terra — e ai nós temos a conivência direta do Governo Federal, porque o INCRA nunca procurou coibir esse abuso — e ele poderia fazê-lo, através da taxação progressiva para as terras ociosas — e V. Ex^e sabe o quanto eu estou à vontade para tecer esse tipo de crítica, não só por ser um estudioso, mas por ser a minha atividade econômica preponderantemente agropecuária, então estou muito à vontade para pedir seriedade na tributação da terra ociosa.

Mas, com tudo isto, além de ser obrigado a acompanhar os preços absurdos da terra, de pagar os preços exorbitantes, para poder produzir, já estamos em pleno mês de julho, e o crédito para investimentos até hoje não chegou, não foi autorizado pelas nossas autoridades econômicas, como se isto pudesse ser tratado com esse desapreço, com este desinteresse. Mas os jornais noticiaram que trarão carne da Europa, de avião, para atender ao mercado, para cortear a massa consumidora, como se o agropecuarista fosse um apátrida, como se ele não fosse também brasileiro, e como V. Ex^e colocou muito bem, neste momento de escassez, que poderia permitir uma remuneração melhor, o pecuarista tem o seu preço congelado. A carne que está entrando aí e que vai entrar, ainda, é verdade que é uma carne que foi comprada, aparentemente, a preços baratos. Mas, considerássemos, e há um acordo mundial entre os países que não se exportem impostos. E V. Ex^e sabe que, de cada cinco bois criados e produzidos pelo nosso pecuarista, de cada cinco, um de plano, fica para o Estado, para pagar o ICM e o FUND-RURAL. Mas não fica só aí. Se as outras atividades econômicas podem creditar ICM, para utilizarem-no, quando da venda do produto final, não acontece isto com o pecuarista. Ele não se credita, ele não se beneficia do ICM que ele paga na aquisição dos insumos, quando qualquer atividade goza esse benefício, goza dessa regra estabelecida no ICM, menos para roceiro. Por isso é que eu disse a V. Ex^e: nós iríamos muito longe se tentássemos aflorar aqui, tumultuarmos o discurso de V. Ex^e. Mas eu fico por aí: bastaria que coibisse o abuso da especulação fundiária por parte desse caudal de dinheiro que deveria estar sendo canalizado para o crédito rural, via instituições financeiras privadas, mas que nunca chegam aos produtores, senão aos compadres das diretorias ou às próprias diretorias de um banco emprestando para outro e vice-versa. Bastaria que os nossos tecnocratas, quando fossem considerar o preço do produto estrangeiro, aplicassem ao mesmo a carga tributária a que está sujeito o nosso produto. Sem dúvida alguma, eles verificariam que as nossas divisas, as nossas parcas divisas — como colocou bem V. Ex^e — deveriam ter uma melhor destinação do que não essa de asfixiar aqueles que ainda teimam em produzir e saciar a fome das nossas populações urbanas. V. Ex^e desculpe ter me alongado tanto, mas realmente o assunto é momentoso, o assunto é de alto interesse nacional e eu não poderia deixar passar esta oportunidade para participar do brilhante discurso que V. Ex^e vem desenvolvendo sobre o tema da agropecuária. Muito obrigado.

O Sr. Cesar Cals — Permite V. Ex^e um aparte?

O SR. JOÃO LOBO — Agradeço o aparte do nobre Senador Benedito Ferreira. Naturalmente, estou falando sobre um tema que ele já aflorou na tarde de ontem e quero dizer, neste momento, que esses pontos que o nobre Senador Benedito Ferreira tocou no seu aparte, cada um, de persi mereceria um discurso longo e bem fundamentados, como só ele é capaz de fazer neste Senado Federal.

St. Presidente, antes de conceder o aparte ao nobre Senador César Cals, gostaria de solidarizar-me com o ponto de vista do nobre Senador Benedito Ferreira. Acho que essa valorização fundiária excessiva que é feita no Brasil, essa valorização excessiva das terras inaproveitáveis que o INCRA não fiscaliza de propósito, porque se ele fiscalizasse e fizesse uma taxação progressiva das terras improdutivas, essa reforma, essa divisão de terra, há muito estaria fora da moda e concluída neste País.

Gostaria de lembrar, também, que esquecem os tecnocratas brasileiros, os homens de gabinetes refrigerados neste País, do tempo que se demora para construir 1 quilo de carne que, no mínimo, quando bem administrado, leva 4 anos para ser concluído, para poder chegar aos frigoríficos, para poder chegar aos açougues, para poder chegar ao consumo, quatro anos. Não é como os produtos de agricultura que levam 60 dias, 90 dias ou 120 dias. Um quilo de carne demora quanto anos. Precisa de arame, que cada vez aumenta mais o seu preço, de medicamento, que atinge as raias do absurdo neste País; precisa, também, de máquinas agrícolas para plantar o capim e estas máquinas e os seus implementos cada vez têm o seu preço mais aumentado e a sua escassez notada, fazendo uma falta surpreendente na construção da infraestrutura do Brasil.

Tudo isso são itens que deveriam ser cuidadosamente postos nessa Comissão que o Senador Alberto Silva pediu que fosse criada e integrada por Senadores que tenham a capacidade e a competência de prestar esta ajuda, esta assistência ao Governo brasileiro.

O Sr. Cesar Cals — V. Ex^e concederia um aparte, nobre Senador João Lobo?

O SR. JOÃO LOBO — Concedo o aparte ao nobre Senador César Cals.

O Sr. Cesar Cals — Nobre Senador João Lobo, V. Ex^e hoje fala sobre um tema ontem abordado pelo Senador Benedito Ferreira e comentando favoravelmente, aqui, os conceitos colocados por S. Ex^e quando abordou a inconveniência para o Brasil dessa política que considero absolutamente nefasta — e o disse ontem em meu aparte — dos tecnocratas que, pela lei do menor esforço, em vez de estudarem o porque se pode produzir pelo preço congelado, ficam ameaçando com importação. Porque, aliás, como disse ontem e repito hoje, vai ser uma destruição progressiva do setor produtivo nacional ou a desnacionalização desse setor. V. Ex^e diz, hoje, que estudando o assunto, afirmativas de alguns tecnocratas considera-as até verdadeiras que o quilo de carne bovina na Europa, país sem terra disponível, é mais barato do que o quilo de carne no Brasil, País com imensidões de terras disponíveis. Então, na realidade esses tecnocratas que V. Ex^e diz do ar refrigerado precisariam ir ao campo e verificar o porque desse custo e não ficarem a atacar as consequências mas as causas. Essa que deveria ser a orientação do Governo. Por isso, faço aqui um reparo. Há um aditivo naquela frase do Senador Benedito Ferreira que diz: cortear a massa consumidora. Acho que cortear a massa consumidora e os exportadores dos outros países, porque, na realidade, este tipo de pressão sofrí, como Ministro, porque queria produzir energia no Brasil, deixar de comprar petróleo. Havia todo um interesse internacional e nacional contra essa política de deixar de importar, para produzir bens ou produzir energia no Brasil. É o que se está fazendo, agora, no setor de energia, conforme disse o nobre Senador Alberto Silva e também no setor de produção de alimentos. Penso que é absolutamente necessário que esse tema seja diariamente colocado nesta Casa e de tanto se repetir não é possível que não chegue lá no Planalto. Os jornais não dão muito eco a esse tipo de pronunciamento. Mas, na verdade, temos que usar, aqui, a persistência deste pronunciamento, porque o interesse do Brasil está acima de qualquer decisão tecnocrática que o Governo venha a adotar.

O SR. JOÃO LOBO — Agradeço o aparte de V. Ex^e, nobre Senador César Cals, e entendo que V. Ex^e tem razão. "Água mole... — todo aquele negócio — termina fazendo a sua erosão até na mente de certos tecnocratas que se tornam impermeáveis e paralelepípedicos a essas coisas tão evidentes. Mas V. Ex^e fala com muita razão, porque V. Ex^e fez isto, quando Ministro das Minas e Energia, V. Ex^e saiu do seu Gabinete e viajou para países com climas os mais adversos. V. Ex^e palmilhou todo ou quase todo o Oriente Médio, tratando de saber o porquê daqueles preços e o porquê daquelas negociações, tentando arranjar novos conhecimentos, *know-how*, para a exploração de petróleo brasileiro. Já disse isto antes e vou repetir aqui: V. Ex^e foi, talvez, um dos poucos Ministros do Governo passado que, antes do término do seu mandato, atingiu a meta a que se propôs no início da sua posse como Ministro das Minas e Energia. O Brasil deve muito ao Ministro César Cals por ter levado aquele plano da sua posse a uma conclusão auspíciosa, vitoriosa

e muito benfazeja para todo o Brasil e que teve a sua produção de petróleo aumentada de 160 mil para mais de 500 mil barris diários. Transformou a conta do petróleo, que era um pesadelo, em uma coisa normal a que não se dá muita atenção. Se ainda estamos dando atenção a essa conta do petróleo, é porque estamos esquecendo que é melhor pesquisar e produzir internamente, fazer uso do álcool que temos em abundância e continuar com aquelas pesquisas do petróleo na plataforma brasileira, para nos libertarmos, de uma vez por todas, desse fantasma que era uma síndrome nacional. O consumo da gasolina apavorava todo mundo.

Então, Sr. Presidente e Srs. Senadores, termino estas palavras dizendo que considero as coisas do campo muito simples, fáceis de serem equacionadas, contanto que se tenha a inteligência, o patriotismo e o bom senso de encará-las. Produzir carne neste País, produzir leite ou grãos não deve ser uma atividade penalizada nem mal vista, deve ser uma atividade glorificada, estimulada e

aplaudida. Mas o que se vê nesta terra não é nada disso, é exatamente o contrário. O lavrador, o agricultor, nos Estados Unidos, é um homem eminentemente respeitável e respeitado por todas as autoridades; é um homem cuja opinião pesa no conceito de toda a nação. No Brasil, um lavrador, um agricultor é um jeca qualquer que não tem nem direito a comparecer ao gabinete dos bancos. Dos bancos particulares, então, nem se fala, do Banco do Brasil às vezes eles têm acesso. É esta a situação que este País enfrenta. Enquanto o Brasil não resolver encarar a sua realidade, a realidade que temos, nós vamos muito mal, Sr. Presidente. Mas esperamos que, com a contribuição de homens dignos, de homens capazes, como são muito dos Srs. Senadores que comparecem a este plenário, temos esperança de que estas verdades terminem projetando na mente impermeável de toda essa tecnocracia que administra o País.

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

<p>MESA</p> <p>Presidente José Fragelli</p> <p>1º-Vice-Presidente Guilherme Palmeira</p> <p>2º-Vice-Presidente Passos Pôrto</p> <p>1º-Secretário Enéas Faria</p> <p>2º-Secretário João Lobo</p> <p>3º-Secretário Marcondes Gadelha</p> <p>4º-Secretário Eunice Michiles</p> <p>Suplentes de Secretário Martins Filho Alberto Silva Mário Maia Benedito Canelas</p> <p>LÍDER DO GOVERNO NO SENADO</p> <p>LIDERANÇA DO PARTIDO DO MOVIMENTO DEMOCRÁTICO BRASILEIRO — PMDB</p> <p>Líder Alfredo Campos</p>	<p>Vice-Líderes Fábio Lucena Fernando Henrique Cardoso</p> <p>Gastão Müller Hélio Gueiros João Calmon Martins Filho Pedro Simon Saldanha Derzi Severo Gomes</p> <p>LIDERANÇA DO PARTIDO DA FRENTE LIBERAL — PFL</p> <p>Líder Carlos Chiarelli</p> <p>Vice-Líderes Américo de Souza Nivaldo Machado</p> <p>José Lins Odacir Soares</p> <p>LIDERANÇA DO PARTIDO DEMOCRÁTICO SOCIAL — PDS</p> <p>Líder Murilo Badaró</p> <p>Vice-Líderes Jorge Kalume Moacyr Duarte</p> <p>Octavio Cardoso Roberto Campos</p>	<p>Virgílio Távora Gabriel Hermes</p> <p>LIDERANÇA DO PARTIDO TRABALHISTA BRASILEIRO — PTB</p> <p>Líder Carlos Alberto</p> <p>LIDERANÇA DO PARTIDO DEMOCRÁTICO TRABALHISTA — PDT</p> <p>Líder Jaíson Barreto</p> <p>Vice-Líderes Raimundo Parente</p> <p>Mário Maia</p> <p>LIDERANÇA DO PARTIDO SOCIALISTA BRASILEIRO — PSB</p> <p>Líder Jamil Haddad</p> <p>LIDERANÇA DO PARTIDO DEMOCRATA CRISTÃO — PDC</p> <p>Líder Mauro Borges</p> <p>LIDERANÇA DO PARTIDO LIBERAL — PL</p> <p>Líder Itamar Franco</p> <p>Vice-Líderes Benedito Canelas</p> <p>Cid Sampaio</p>
--	--	--

SUPERSECRETARIA DE COMISSÕES

Diretor: Daniel Reis de Souza
Local: Edifício Anexo das Comissões — Ala Senador Alexandre Costa — Sala da Comissão de Assuntos Regionais.
Andar térreo
Telefones: 223-6244 e 211-4141 — Ramais: 3487, 3488 e 3489

A) SERVICO DE COMISSÕES PERMANENTES

Chefe: Francisco Guilherme T. Ribeiro
Local: Edifício Anexo das Comissões — Ala Senador Alexandre Costa — Sala da Comissão de Assuntos Regionais — Térreo.
Telefone: 211-4141 — Ramais: 3490 e 3491

COMISSÃO DE AGRICULTURA — (CA)

(7 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Martins Filho

Vice-Presidente: Benedito Ferreira

PDS

Titulares

1. Moacyr Duarte
2. Benedito Ferreira
3. Galvão Modesto

PMDB

1. Álvaro Dias
2. Martins Filho

PFL

1. Benedito Canelas
2. Alcides Paio

Assistente: Sérgio da Fonseca Braga — Ramal: 3492

Reuniões: Terças-feiras, às 11:00 horas.

Local: Sala da Comissão, na Ala Senador Nilo Coelho — Anexo das Comissões — Ramal: 3378.

COMISSÃO DE ASSUNTOS REGIONAIS — (CAR)

(7 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: José Lins

Vice-Presidente: Alberto Silva

Titulares

PDS

1. César Cals
2. João Castelo
3. Carlos Alberto

PMDB

1. Alberto Silva
2. Cid Sampaio

PFL

1. José Lins
2. Nivaldo Machado

Assistente: Luiz Fernando Lapagesse — Ramal: 3493.

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas.

Local: Sala da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa — Anexo das Comissões — Ramal: 3024.

COMISSÃO DE CIÉNCIA E TECNOLOGIA — (CCT)

(7 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Milton Cabral

Vice-Presidente: Jutahy Magalhães

Titulares

Suplentes

1. Jutahy Magalhães
2. César Cals
3. Virgílio Távora

PMDB

1. Severo Gomes
2. Mauro Borges

PFL

1. Milton Cabral
2. Carlos Lyra

Assistente: Antonio Carlos P. Fonseca

Reuniões: Terças-feiras, às 11:00 horas. Ramal — 3493

Local: Sala da Comissão de Minas e Energia, na Ala Senador Alexandre Costa — Anexo das Comissões. — Ramal: 3652.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA — (CCJ)

(15 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: José Ignácio Ferreira

1º-Vice-Presidente: Helvídio Nunes

2º-Vice-Presidente: Nivaldo Machado

Titulares

Suplentes

1. Helvídio Nunes
2. Moacyr Duarte
3. Octávio Cardoso
4. Odacir Soares
5. Lenoir Vargas

PMDB

1. José Ignácio Ferreira
2. Fábio Lucena
3. Hélio Gueiros
4. Alfredo Campos
5. Martins Filho

PFL

1. Aderbal Jurema
2. Américo de Sousa
3. Luiz Cavalcante
4. Nivaldo Machado

PTB

1. Nelson Carneiro

Assistente: Ronald Cavalcante Gonçalves — Ramais: 3972 e 3987.

Reuniões: Quartas-feiras, às 9:30 horas.

Local: Sala da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa — Anexo das Comissões — Ramal: 4315.

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL — (DF)

(11 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Mauro Borges

Vice-Presidente: Raimundo Parente

Titulares

Suplentes

1. Raimundo Parente
2. Lomanto Júnior
3. Benedito Ferreira
4. Alexandre Costa

PMDB

1. Mauro Borges
2. Henrique Santillo
3. Mário Maia
4. Alfredo Campos

PFL

1. Louival Baptista
2. Aderbal Jurema
3. Carlos Lyra

Assistente: Kleber Alcoforado Lacerda — Ramal: 4064.

Reuniões: Terças-feiras, às 10:00 horas.

Local: Sala da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa — Anexo das Comissões — Ramal: 3168.

COMISSÃO DE ECONOMIA — (CE)

(11 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: João Castelo

Vice-Presidente: Álvaro Dias

Titulares

Suplentes

1. Virgílio Távora
2. Alexandre Costa
3. Gabriel Hermes
4. João Castelo

PMDB

1. Severo Gomes
2. Cid Sampaio
3. Álvaro Dias
4. Henrique Santillo

PFL

1. Carlos Lyra
2. José Lins
3. Albano Franco