



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO

31/08/2015 - 9ª - Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica 2015

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom dia, senhores.

Havendo número regimental, declaro aberta a 9ª Reunião da Comissão de Especialistas Destinada a Apresentar Anteprojeto de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Informo que esta reunião será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/e-cidadania, tudo minúsculo e emendado, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Bem, senhores, antes de entrarmos no tema pautado, tenho uma recomendação de ordem técnica do Áudio do Senado. O Áudio do Senado pediu para que, toda vez que alguém falasse, se identificasse, apenas para fim de registro, porque fica mais fácil fazer a coordenação ali dentro da cabine.

Outra coisa também, nós estamos tendo algumas participações. Já estamos tendo participações do e-Cidadania, sem dizer que várias outras, inclusive associações, sindicatos e também particulares, estão encaminhando as suas sugestões e suas contribuições.

Uma das perguntas que chegou para ser esclarecida podemos fazê-la no início da nossa reunião. Nós temos uma pergunta do Sr. Juvenal Alves Neto, que ele mandou para toda a Comissão: "Senhores, boa noite. Com relação aos temas ligados ao Controle de Tráfego Aéreo, quem seriam e quais as qualificações (formação) dos participantes que irão opinar sobre o assunto? Atenciosamente, Neto".

Bem, senhores, eu acredito que, no *site* da Comissão, exista o currículo de todos aqueles que estão participando, o nome, os dados. E pode ter certeza de que a qualificação é excepcional, sem dizer que, se um membro está aqui, não significa que não existam mais pessoas o ajudando, cooperando, como é o caso que vejo aqui muito corrente, o que também é muito importante.

Então, Juvenal, eu acho que o senhor pode ficar tranquilo, porque, afinal de contas, os membros aqui são de alto calibre, todos aqui são especialistas em diversas áreas. Quem está tratando especificamente da questão do controle do tráfego aéreo, o grupo está sendo liderado pelo Brigadeiro Gustavo Adolfo de Camargo. Ele também tem uma participação ativa dentro do Decea. Ele tem um comando lá. Brigadeiro, qual é?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Bom dia, Sr. Presidente. Gustavo Oliveira. Eu sou Chefe do Subdepartamento de Operações do Decea.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Obrigado, Gustavo. Então, eu espero que esteja esclarecido.

Quem tenha mais dúvidas, por favor, encaminhe para o e-Cidadania Senado e acesse a página que está disponível, inclusive com a publicação de todos os trabalhos da Comissão.

Assim, senhores, conforme convocação, esta reunião se destina à discussão e ao encaminhamento acerca dos seguintes temas: Capítulo I, Capítulo do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, do Grupo 1, do Brigadeiro Gustavo; o Sistema de Formação e Qualificação de Pessoal, Grupo 2, Sr. Kerlington.

Nós temos aqui também as questões voltadas aos aeródromos públicos e privados, a continuidade, certificação, homologação e utilização, o Grupo 3, ou seja, aqueles assuntos que ainda tenham ficado pendentes e que alguém queria fazer alguma explanação. Vamos tratar também do assunto da exploração comercial. E hoje também a questão da aeronavegabilidade. Na reunião passada, o Roberto José Honorato fez uma breve explanação a respeito do tema, mas, caso alguém queira trazer ao debate ou fazer alguma colocação em cima, também estamos abertos.

E o que é mais importante, nós vamos aproveitar também para discutir o cronograma, ou seja, o Ivaldo elaborou um cronograma, que vence agora em setembro, que é a respeito da colaboração dos membros e também da contribuição dessas colaborações.

Nós já estamos chegando a um marco, nesta Comissão, porque conforme será apresentado pela nossa Relatora, inclusive os trabalhos como eles estão sendo feitos é o ponto em que chegaram essas contribuições; nós estamos no marco de 45% de contribuições em cima dos artigos do Código, o que é bastante significativo.

Obviamente nós temos assuntos, como responsabilidade civil, serviços aéreos públicos ou privados e, adiante, a questão das infrações cometidas pelos aeronautas, ou seja, ainda temos muito debate. Mas estamos trabalhando e funcionando muito bem.

Assim, peço para que o grupo tenha um tempo, hoje, para que todos possam realinhar esse cronograma das contribuições, para que também avaliem entre os grupos a forma, a metodologia de trabalho, para que continuem avançando.

E, por fim, será definido o chamamento para apresentação, no âmbito da CERCBA, de profissionais, para apresentação do assunto capital estrangeiro, e especialistas da Anac contra isenção de normas para novos aeroportos; e um tema também que algumas associações andaram cobrando, que é a isenção de algumas taxas, aquelas taxas e tarifas previstas no art. 36, que dizem respeito à tarifa de navegação, comunicação, para algumas atividades da área.

Dessa forma, passo a palavra a nossa Relatora, que está de volta, felizmente. Fez muita falta para nós semana passada, mas por motivos de saúde, motivos pesados, ela não pôde estar presente.

A SRª MARIA HELENA ROLIM - Ah, não tão pesado. Foi suspeita de apendicite. Foi um horror!

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Leve, não é?

Professora, por favor.

A SRª MARIA HELENA ROLIM - Não! Mas estou bem. Não era.

Então, bom dia. É interessante vir aqui, viu? Prefiro.

Eu queria falar o seguinte, a elaboração daquelas planilhas, tabelas, eu tenho certeza de que várias pessoas não estão lendo, outros estão lendo, outros concordando, outros discordando, mas, enfim, elas existem. A função delas é uma fotografia do que está sendo feito, porque só no plano teórico, das ideias, fica difícil acompanhar.

Nós chegamos a praticamente 45% dos artigos do Código, e chegando a 50%, a intenção nossa será realmente começar a passar um pente fino nisso, verificar, daquelas propostas em que houver divergência, qual será aceita pela Comissão, para começar a fazer um esqueleto do Código.

O ideal seria no final de tudo, para termos uma teleologia completa e se verificar qual é o fio da meada do Código. Como não vai ser possível, vamos ter que começar isso, mesmo que depois tenha de ser alterado.

Nós recebemos uma proposta diferente da metodologia até agora encaminhada, do Dr. Geraldo, e foi realmente muito interessante. Ele já veio de uma forma sistematizada. A forma que nós colocamos isso é a seguinte: parece-me que dois ou quatro artigos dele são compatíveis com a correspondência do número do antigo CBA, com algumas alterações, só que 80% do projeto apresentado pelo Dr. Geraldo - por isso, depois eu gostaria de conversar com ele sobre a minha percepção e de alguns outros colegas - já foram alterações mais substanciais, e não dá para fazer comparação item por item do Código. É isso mesmo? É isso mesmo. Ainda bem que eu percebi.

Então, nós colocamos no final, em vermelho, para depois que tivermos todos esses artigos, essa compatibilização, verificarmos como será analisado do ponto de vista jurídico. Quando eu falo jurídico, é que nós não modificaremos os conceitos, vamos verificar a pertinência em nível do direito administrativo, a pertinência de terminologia, só que realmente no caso, como foi feito por alguém da área jurídica, essa preocupação nossa com terminologia não vai ser a maior, será mais a de sistematização.

Ele nos deu um pouco mais de trabalho, mas não faz mal, é a eleática e a maiêutica socrática. A gente tem que pensar, não é verdade? Então, ele está nos ajudando a pensar. E a minha proposta será realmente, a partir da próxima reunião - não sei, teremos de conversar isso -, começar a fechar o que foi feito. É muito complicado porque vai depender do que virá, para ter um sentido lógico.

Eu quero conversar isso depois, com vocês, talvez no intervalo, porque se formos esperar o que virá, do ponto de vista jurídico não teremos tempo hábil de fazer essas compatibilizações, verificar toda essa sistematização.

Então, em princípio, pretendemos começar a dar uma olhada. E a sua tabela está lá embaixo para começarmos a pensar, a refletir na tabela, que é um *mix* de conceitos jurídicos, para formarmos uma tabela bem elaborada, mas eu diria que não é que ela deu uma bagunçada na estrutura, ela deu uma nova visão da mesma estrutura. Em síntese, é isso.

Outra coisa é que estamos elaborando um glossário, que vou mandar esta semana para os colegas da área jurídica, para que utilizemos os termos no mesmo sentido e significado. Por exemplo, uso público e uso privado têm uma conotação quando utilizados no âmbito jurídico e outra conotação quando no uso corrente, ou na área de economia ou de administração. Então, é para evitar essas antinomias de interpretação dos termos. No fim, nós acabamos até discutindo e perdendo tempo inutilmente, porque os dois estavam corretos, só que um usa o termo no âmbito jurídico e o outro, no âmbito corrente ou de administração ou economia. Nós faremos isso na planilha - pelo que eu percebi, vocês não gostam das planilhas.

Nós faremos um glossário e vamos inserir o que significa para a Teoria Geral do Direito. Alguns podem dizer que tem divergência de interpretação. Ah, tem! No direito vai ter divergência até morrer. Sem divergência de interpretação não existiria o direito. É um jogo de xadrez o direito, e pronto!

Então, o que acontece? Nós vamos mandar. E eu proponho, se vocês acharem lúcido, que ao lado dessa interpretação jurídica, se quiserem colocar uma coluna, indicariam, do ponto de vista corrente ou do ponto de vista da administração, que tais termos têm tal significado.

Para mim, por exemplo, alguns termos que vocês usam... Cadê o Doriel?

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MARIA HELENA ROLIM - Ah! Era para o Doriel. Bom, depois eu falo com ele.

Eu também não sei... Por isto que às vezes é difícil eu conversar com vocês: porque mesmo quando recebo *e-mail*, eu leio aquele *e-mail* com o foco jurídico, mas vocês não estão me enviando aquele *e-mail* com foco jurídico. Daí, quando eu recebo *e-mail*, é aquele *to be, or not to be* e eu fico sem saber! Eu respondo assim ou respondo assim? Entenderam? Difícil para mim também, não é? Quem não é da área jurídica... Porque nós temos essa deformação. Vamos fazer o quê?

Eu peço isto, se vocês concordam, depois coloquem do lado uso público o que significa, ou então mesmo os princípios do Respício. Estou pensando para ver como se dá uma roupagem jurídica, um nome jurídico para aquele princípio que tenha o mesmo conteúdo, para que possamos, no final, ter a mesma terminologia.

Então, estou sentindo que minha função, pelo que estou conversando com cada um, não é nem de Relatora, mas de mediadora, para tentarmos chegar a um Código minimamente factível de ser apresentado no plano da sistemática uniforme teleológica do Direito. Entenderam? É isso.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, senhores, nós tivemos um *input* muito grande de informações com as contribuições do Dr. Geraldo, e são contribuições muito relevantes, boas, um trabalho muito bem feito e entendo que foi um trabalho bem pensado. Mas isso, como falaremos na parte da tarde, é para ser um estímulo para que os senhores também empenhem suas propostas e para que os grupos também trabalhem mais não apenas em uma proposta, mas sobre duas propostas, a não ser que todos tenham a unanimidade de que a proposta apresentada é aquela e acabou. Ou seja, os trabalhos não acabam apenas nas demonstrações de propostas. Sem dizer que vamos chegar a 50% dos trabalhos.

Com 50% dos trabalhos, faremos as formatações que a professora propôs. Além disso, aí sim, nós já vamos verificar o tempo que temos dentro da Comissão para trabalhar a questão do chamamento, do convite para que os especialistas exponham seu ponto de vista, conforme foi requerido pelo Castanho e por outros, quanto à questão da Comissão de Valores Mobiliários, se é ou não legal a abertura desse capital da forma como está sendo pretendida. Apesar de isso já ter sido debatido, nós vamos colocar. Há a questão dos especialistas da Anac sobre a desburocratização da autorização ou permissão dos aeroportos, que acho que também será motivo de debate; e também a questão das taxas e tarifas. Creio que também poderemos tratar esses temas em uma audiência específica para tal, o.k.? Apenas para questão de formatação das ideias.

Dessa forma, eu gostaria de passar a palavra, então, ao Brigadeiro Gustavo para falar a respeito da apresentação do Grupo 1 sobre o sistema do controle do espaço aéreo brasileiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Obrigado, Sr. Presidente.

Mais uma vez, eu estou aguardando os comentários com relação aos arts. 100 e 101, que eu tinha submetido na semana passada ainda, que tratam da formação e treinamento de pessoal e do sistema de indústria aeronáutica. Farei dos arts. 100 e 101 e, depois, também dos arts. 303 a 311, em que a gente trata de detenção, interdição e apreensão de aeronaves. Detenção, interdição e apreensão são os termos que estão no Código hoje. Se houver um termo jurídico melhor, eu também não tenho nenhum tipo de consideração a fazer. Eu gostaria de comentários do pessoal, principalmente com relação a minha proposta do art. 303, em que, em vez de listar autoridades, eu estou listando órgãos. Não sei qual é a melhor forma. Basicamente é isso. Estou aberto a comentários.

Além disso, queria lembrar que a gente apresentou alguns comentários à proposta que foi feita ontem, conforme já foi comentado.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - O que eu pude observar da proposta do Brigadeiro é que ele fez umas duas ou três observações de alterações, mas eu diria que 80%... Na íntegra a proposta do Geraldo foi aceita. Ou senhor vai mandar mais alguma alteração?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Não. Eu fiz umas propostas de alteração e aqueles 80% ou eu aceitei ou eu entendi que não tenho capacidade de comentar, quando se está tratando dos regimes de aeroportos - aí já foge ao escopo do meu grupo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Está bom. Para eu entender se isso era um consentimento tácito ou não...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Há algumas coisas ali que eu deixei de comentar porque eu entendo que fogem ao meu nível.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Então, eu posso pôr essa observação de que a não inserção de alteração não significa consentimento tácito mas não possibilidade de percepção de comentário?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Em linhas gerais a gente está de acordo com o texto ali, mas eu acho que merece discussão com o pessoal da SAC e da Anac.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Isso é importante para eu ter...
Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, novamente, eu gostaria muito que todos cooperassem. O Grupo 1 e o Grupo 2 são grupos reduzidos, mas eu peço aos membros que fazem parte, principalmente aqueles que estão mais envolvidos na parte governamental, que são oriundos da parte governamental, que possam de fato estar contribuindo ou, como se diz, se estão de acordo, também se manifestem.

Eu acho que a anuência tácita aqui não é saudável. Acho que nós precisamos expressar o que desejamos falar, cada opinião, até mesmo para deixarmos mais confortáveis os membros e sabermos como vamos conduzir os trabalhos.

Bom, outra coisa: Professora, a senhora quer exibir a tabela, apenas o *face* da tabela aqui?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Estou sentindo que há alguma coisa que não passou... Bom, é só formatação. É só a primeira página.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Marcelo, só coloca a primeira página da tabela ali.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Outra coisa: eu só nomeiei a proposta do Geraldo como Geraldo para vocês verificarem que foi a proposta que já veio consolidada, porque prefiro deixar sem identificar quem mandou o quê.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, essa é a tabela como está hoje, dentro das contribuições que foram, até então, passadas. Inclusive todos os artigos que já foram encaminhados a contribuições já estão expostos ali. Como se diz, o atual CBA é composto por 343 artigos. As sugestões recebidas de novos artigos, alterações de redação e manutenção e a atual redação correspondem a um total de 45,77% sobre o total de artigos.

Até o momento, foram apresentadas 157 sugestões. E abaixo temos as propostas. E a tabela está, inclusive, colorida com as propostas que já foram encaminhadas até agora, toda revisão. Cada linha daquela - redação, proposta 1, proposta 2, proposta 3, proposta 4 - já foi disponibilizada para o grupo. E o grupo pode inserir os comentários.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Onde não houver redação é porque não foi apresentada a segunda ou terceira proposta.

Vai baixando para ver alguma que já tenha todas as propostas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ali, uma tabela que está completa.

Então, isso é para verem que não se está dispensando a apresentação das tabelas conforme feitas no começo, esquematizadas, onde se apresenta a proposta e se faz a fundamentação, o texto anterior e o texto posterior.

Outra coisa que também me tem sido cobrada, as pessoas têm perguntado muito: "Então, vai seguir a sistemática *pari passu* do Código Brasileiro como está hoje, os artigos como estão?" Não. Nós temos, obviamente, como pano de fundo, o CBA, que é um trabalho já pronto e acabado e serve de linha, de guia. Mas, após os trabalhos que serão feitos pela Relatora, com a necessidade de adequação dos artigos, das ordens, a criação desses capítulos, obviamente, tudo isso ainda está pendente de trabalho. E está chegando já a hora de levar esse complemento adiante. O.k.?

Obrigado.

Assim, então, eu gostaria de passar a palavra ao Kerlington para falar sobre o sistema de formação e qualificação de pessoal, as considerações que tem a fazer.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Bom dia a todos, primeiramente.

A gente apresentou na sessão passada a tabela de pessoal e levantou-se aqui, o colega Ronei, a questão se aeroclube seria ou não utilidade pública. Também aguardei contribuições, e não tive, a respeito disso. Então, o que eu enviei à Relatora manteve o que a gente tinha discutido. A gente não teve o contraponto, não teve a antítese.

Em relação a pessoal, basta ver a filosofia do que quer tratar, se quer realmente tratar todo mundo como organização de instrução, separar a figura do aeroclube. A proposta do Ronei foi "tirar" - aspas - a figura do aeroclube do CBA. Eu, particularmente, não tenho opinião formada a respeito disso. Mas convidei o Ronei a fazer o estudo de impacto político que isso acarreta, quantos aeroclubes nós temos, qual a situação deles, se é necessário ou não estar no Código. Pronto.

Ficou contigo essa indagação. E como eu não tive retorno, então, a respeito de pessoal, eu mantenho a tabela que já está lá, algumas coisas. As pequenas diferenças foram apresentadas aqui, mudança de nomenclatura. A rigor, sem muita mudança estrutural no sistema.

Se a gente tirar aeroclube do Código, vai ter impacto estrutural, sim; vai ter impacto político; um impacto que tem que ser estudado. E o Ronei, como é da SAC, é melhor do que ninguém para tratar desse assunto.

Pessoal, quanto ao assunto RAB, a gente apresentou as modificações até o art. 88, mas, do 109 em diante... A gente tem o 109 aí, Marcelo? Não. Eu queria que a gente achasse o 109 em algum lugar. É uma questão só de filosofia, também não tenho... Tem o 109? Então, se puder projetar aí. Porque eu preciso caminhar nisso e eu precisava discutir a filosofia que a gente quer adotar em relação a isso.

Não adianta a gente tomar uma proa e, lá na frente, decidir que a filosofia não vai ser essa. Então, só queria discutir com os colegas, Presidente, em dois minutos, a filosofia com que a gente vai tratar do registro. A sugestão do Brigadeiro foi excelente - Registro de Aviação Civil Brasileiro. Vai ser o RAC, tira o B. Já estou até começando a tentar falar RAC.

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

Vamos lá. Se a gente partir para ser mais positivo, Dr. Geraldo, nós precisaríamos manter o art. 109 para baixo. Se o senhor puder olhar o art. 109. Mas, se nós formos mais abrangentes no sentido de deixar os procedimentos para quem tem que procedimentalizar, os arts. 109 para baixo têm que sair.

Fala:

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

Nós matariamos esse artigo dizendo: "O Registro de Aviação Brasileiro, no ato da inscrição... na forma da lei." Esse "na forma da lei" passaria tudo para a competência que hoje é - e é - da Anac. Passo aos senhores. Quero abrir essa discussão aos senhores que entendem muito mais do que eu disto: se a gente deixa o Código procedimentalista ou deixa-o genérico, passando para a autoridade que regula.

Porque, quando olharmos para baixo: "§2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade", é muito procedimental.

A gente precisa conversar sobre isso, sobre essa filosofia para poder caminhar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Honorato foi o primeiro que fez a inscrição.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Kerlington, eu acho que é interessante a gente ver essa parte que diz respeito ao RAB tendo em mente simplificar realmente. Sobre alguns tópicos remetendo àquela ideia inicial de a gente avaliar o que tem na Icao é importante a gente refletir, porque são compromissos internacionais que o Brasil toma e o fato de estar em lei dá maior certeza de que o Brasil vai respeitar esses compromissos. Mas acho que temos dar uma olhada com calma, muita coisa pode ser tirada. Também acho que procedimento em nível de lei não é adequado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ronei.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Obrigado, Sr. Presidente.

Com relação à parte de aeroclubes, Kerlington, realmente, está como dever de casa meu fazer, porque, na semana passada, eu trabalhei muito em cima dos arts. 33 a 38 do Código, mandei uma proposta no meio da semana e não consegui mexer ainda com essa parte dos aeroclubes. Não é um assunto muito complicado, eu preciso só pegar uns dados junto à Anac, que é quem controla o registro desses aeroclubes, o Certificado de Atividade deles, para trazer estas informações: quantos são, onde estão, que atividades desempenham e tal. E vou fazer uma proposta com relação a isso.

Como estamos tratando de vários assuntos que vão de A a Z, do foguete ao alfinete, concentrei-me na semana passada em 33 a 38, nessa discussão sobre autorização, sobre aeródromo público e privado, militar e civil, que é uma discussão pesada. Acho que ali há uma parte importante do Código sendo discutida e deixei agora, na sequência, essa questão dos aeroclubes, que entendo que é mais um detalhe, um preciosismo, não é nada que vai alterar de forma robusta a estrutura do Código.

Então, só para justificar. Mas vou trazer, na próxima reunião, uma proposta com relação à parte dos aeroclubes, o.k.?

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Pois não, Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Bom dia, mais uma vez. Só quero lembrar que, em algum ponto da discussão, nós vamos ter que discutir o assunto dos VANTs. E se a gente considerar que o VANT é uma aeronave, e é uma das linhas possíveis de a gente prosseguir, que VANTs são aeronaves submetidas à homologação, e acho que esse artigo inicial deveria dar uma... Porque diz que toda aeronave... Eu entendo, do jeito que está escrito, que toda aeronave receberá marca de nacionalidade e matrícula identificadora. Aí a gente começa a tratar de alguma coisa muito pequeninha, até de alguma coisa que seja do tamanho de um avião.

Então, a gente tem que deixar uma brecha qualquer para que a autoridade aeronáutica, na hora em que for tratar do assunto, especifique que algum tipo de aeronave não necessita ter registro.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Estou começando a estudar a questão dos VANTs no espaço aéreo com um grupo da Anac que está me enviando material e eu também estou fazendo algumas pesquisas lá no ITA. Eu tenho a impressão de que, para a próxima reunião, já poderei mandar alguma observação sobre VANTs.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Só lembrando que, se a gente vai dizer que vai registrar todas as aeronaves, a gente tem que tomar um cuidado na hora de escrever aqui.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Prof. Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Gostaria de fazer uma sugestão, apesar de eu passar muito longe de ser qualquer coisa com relação a *drones*, VANTs e remotamente tripulados e tudo o mais. Como tem um determinado país que está a vários anos-luz a nossa frente nessa área, considerando inclusive emergências médicas por *drones*, envio de livros, revistas por *drones*, empresas privadas já conversando com órgão de regulação e fiscalização a respeito da utilização comercial de *drones*, que a Comissão fizesse um contato formal, oficial com a Federal Aviation Administration, americana, e que a FAA pudesse enviar, no nosso intercâmbio país a país, um técnico deles que estiver bastante adiantado nesse tema com relação ao que eles estão discutindo lá. Porque nem fechada a discussão lá está, o que eles estão vendo. Nós estamos buscando elaborar uma normativa de último grau, ou, ao contrário, de primeiríssimo grau, que será o novo CBA, e esse novo CBA, na minha opinião, tem que estar olhando 20, 30 anos à frente. Que tal chamarmos aquele país que está na vanguarda de praticamente tudo em questão de aviação para saber o que eles estão pensando com relação a essa matéria?

Obrigado.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Só uma observação: eu já fiz um contato com os Estados Unidos para solicitar para o meu nível de pesquisa, que é um projeto que vou desenvolver no âmbito do Núcleo de Direito

Aeronáutico do ITA. Ainda não recebi, mas já contatei. E a França - eu fui informada que já estão com um material interessante - e o Japão também. Com esses três, mas vou parar por aí.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Só queria dizer que seria no plano técnico da coisa.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - O meu é o plano jurídico.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Exatamente. Por isso fiz questão de falar de FAA. Eu estou fazendo uma sugestão especificamente no plano técnico da coisa, porque começa no técnico e vai para o jurídico, não começa no jurídico e vai para o técnico. Tem que começar exatamente como o Brigadeiro falou: qual é a definição? O que é isso, um artefato aéreo ou uma aeronave? Nós vamos ter que definir isso e nos basearmos naquele país que está vários anos-luz à nossa frente nessa temática e em tantas outras.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Tão logo eu receba o material eu reencontro, mas realmente, nessa especificidade, eu não teria.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nós temos um contato com o pessoal da Embaixada e com o FAA aqui; eles estão ligados, parece, ao setor comercial e eles já demonstraram interesse, inclusive, em vir à Comissão. Acho que seria até oportuno ter essa discussão, porque, como disseram, se nós pudéssemos partir de onde eles estão, dentro da nossa realidade - porque nós temos uma burocracia diferente -, acho que podemos agregar.

Sim, Honorato.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Apenas colocando a ideia para vocês, já existe bastante coisa sendo desenvolvida no Brasil em relação a essa matéria; muito em breve, haverá audiência pública do regulamento da Anac e o Decea também está preparando o material que substitui a norma que ele possui atualmente e que já trata desse assunto, inclusive.

Conversando aqui paralelamente com o Brigadeiro Gustavo, eu vou fazer uma proposta de apresentarmos esse trabalho numa oportunidade próxima em que ele esteja disponível e eu também, apresentar o que nós já temos de coordenação entre a Anac e o Decea mais proximamente. Desde 2011 a gente tem discutido esse assunto, preparado essa regulamentação e acho que a gente pode contribuir para o entendimento.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Perfeito.

Sim, Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Só para deixar claro que é óbvio que o Brasil está discutindo o tema. Mas há um país que está sentindo na pele outras questões que nós ainda vamos sentir daqui a alguns anos. Então, para ter referência, é como se nós estivéssemos pensando em construir, o Brasil estivesse pensando em como construir uma base espacial na Lua, sendo que esse outro país já construiu bases espaciais em Plutão. Então, é só para termos ideia do que vem à frente e conceitos, sim. É claro que nós estamos falando disso e outras coisas mais, mas é o referencial com relação a futuro, e não com relação, necessariamente, ao presente, a um curto prazo.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - O.k. Sem oposição à sua proposta. É só uma contribuição mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, Kerlington, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Esse é um assunto. A gente ainda fala de RAB, vamos começar a nos acostumar com isso, que é racionalidade e matrícula.

Para um outro assunto eu também já pediria formalmente a ajuda da nobre Relatora. No art. 117, quando fala de propriedade de aeronave, o Direito Civil é muito forte, do 117 para a frente. Porque eu falo de arrematação, sentença de divórcio, sentença de extinção de condomínio, sentença de dissolução e liquidação de sociedade, sentença de inventário. Então, já que a senhora tem um fórum mais robusto de juristas que militam na área do Direito Civil, então, do 117 para a frente, que fala de propriedade de aeronave, eu pediria muito ajuda. Porque se mexer aqui tem que olhar o Código Civil, olhar, na praxe, o que o STF está decidindo, o que está acontecendo na realidade em relação à propriedade de aeronave. Aí, depois, a gente "crocheta" aqui com a realidade.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Isso. É porque eu parei aqui, quer dizer, propriedade de aeronave: um, o que está se decidindo hoje?; dois, em que isso afeta realmente, quando a gente fala de aeronave e embarcação, o que é muito parecido? Então, para isso eu pediria a ajuda da senhora, para o 117, quando fala de propriedade de aeronave.

A mesma coisa no caso de exploração e explorador, contrato de construção... Os engenheiros podem até me ajudar aqui no 125, Celso. Respício, não sei também se essa é a sua praia, mas, no 125, quando fala de contrato de construção, quem é que faz isso: o Donizeti, o Celso? Celso, é o 125.

Aí a gente volta aqui, Professora, para arrendamento - fretamento não, mas arrendamento -, arrendamento mercantil. Essa parte do RAB é muito carregada de Direito Civil. Então, como não é minha especialidade, eu lido com Direito Público, eu peço essa ajuda. E hipoteca legal, alienação fiduciária, penhora e apreensão, garantia de responsabilidade. Isso aí é muito arraigado. Se a senhora olhar do 117 para a frente, vai ver que está...

Então, hoje, na realidade, o gargalo do Grupo 2 está nisso aqui, na parte de Direito Civil. No resto, a gente andou bem. Só falta isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Desculpe. Eu precisei me ausentar.

Kerlington, mais alguma colocação? (*Pausa.*)

Certo.

Então, antes de exaurir um tema em que podemos ter um pouco mais de debates, eu queria fazer uma alteração aqui na pauta para falar a respeito de aeronavegabilidade, das definições de padrões mínimos para desempenho, manutenção e reparos. Há algum comentário em relação aos trabalhos que foram apresentados na semana passada?

Pois não.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Só reforço. Na semana passada, quando eu fiz a apresentação, recebi alguns comentários sobre simplificar, ou seja, seria muito importante se as pessoas que têm essa ideia pudessem formalizar alguma contribuição nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Perfeito.

Então, passo ao item C da pauta. Parece que pessoas que fizeram alterações querem fazer algumas considerações também a respeito de aeródromos públicos e privados, aqueles artigos 38... Quais são os artigos?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ah, sim, para nós vermos a respeito da exploração comercial. Quem está encarregado?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O senhor vai fazer a apresentação?

Então, passo a palavra ao Dorieldo, para que ele faça a apresentação.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Bom dia a todos.

Semana passada, na discussão sobre a certificação de aeroportos, esse assunto veio à baila. Ele consta atualmente do §2º do art. 30 do nosso Código e tem sido um tema recorrente para o qual ainda não há uma definição satisfatória.

Embora não esteja presente, o nosso colega Antônio Ivaldo também já falou de situações em que ele atuou, que ele teve dificuldades em lidar com a questão e que assuntos como interdições criam problemas e também da regularização de empreendimentos. Muitas vezes empreendimentos que não têm a natureza de aeroportos são confundidos como se fossem exploração econômica de empreendimento aeroportuário.

A ideia aqui, na apresentação, nós só buscamos subsídios no atual Código Civil, na parte que define o Direito empresarial, e também no atual Código Brasileiro de Aeronáutica, no que tange à caracterização do serviço aeroportuário. Juntando esses dois conceitos, buscamos uma definição elementar para se discutir o que poderia ser exploração comercial.

Segundo eslaide, por favor.

Para início de conversa, o termo "exploração comercial" já é um conceito antigo. Nós tínhamos na legislação brasileira o antigo Código Comercial. Hoje esse assunto é tratado dentro do Código Civil e não encontramos mais essa expressão "exploração comercial". Ela é tratada como "exploração de atividade econômica". Aí também é uma diferença de visão. Porque o comércio simplesmente transfere valores, ele tira bens de um local e leva para outro e a atividade empresarial é mais ampla, porque ela envolve, além do comércio, a indústria, a prestação de serviços. Então, com essa evolução, o Código atual também mudou essa nomenclatura, essa expressão relacionada.

Antes de falar de exploração comercial, a prudência recomenda que nós entendamos o que são empreendimentos aeroportuários. A primeira noção é que um aeroporto se forma por partes que nós podemos separar e estudar ponto a

ponto. Primeiro se tem o aeródromo, que é essa parte cinzenta e marrom clara, que está ali, que é onde ocorre a atividade aeronáutica, ou seja, onde as aeronaves pousam, decolam, taxiam, estacionam. Essa diferença de cor é só para definir controle. Normalmente a administração do aeroporto cuida da circulação de aeronaves nessa parte mais marrom e, da parte lá da pista, a torre tem um controle maior. Mas isso aqui não é o caso. O que importa é que nós temos um aeródromo, que é a parte do ar, e acrescenta-se a esse aeródromo uma série de instalações e serviços, que é essa parte rosada que vocês podem ver, mais amarela. Que instalações e serviços são esses? São aqueles destinados a processar carga, passageiros e atendimento a operação de aeronaves, tanto aeronaves que prestam serviço público quanto aeronaves privadas. Então, a junção desses tipos de serviços a um aeródromo vem a caracterizar um aeroporto.

A primeira constatação que nós podemos fazer a partir daqui é que não há aeroporto sem passageiro, carga e empresa aérea. Se estamos falando de aeroporto, nós estamos falando de um serviço público, ou seja, de um serviço aberto ao público em geral. E que espécie de serviço é esse? É um serviço que tem esse conjunto de instalações e outros serviços agregados que, uma vez acionados, resultam nisto: atendimento ao passageiro, carga e empresa aérea. Não tem isso, é outra coisa, mas não aeroporto.

Próximo, por favor.

Até 2010 havia uma definição de exploração comercial numa norma editada pelo DAC em 1990, a IMA 58, que, em seu art. 59, trazia esta definição: "Define-se como exploração comercial a faculdade de se cobrarem tarifas aeroportuárias e preços específicos por serviços e facilidades prestados aos usuários". Por que ele usou ali a expressão "aos usuários" e não "a usuários"? Se fosse "a usuários", seriam quaisquer usuários. Na medida em que ele restringiu e colocou "aos", ele está se referindo aos usuários de serviços aeroportuários. É diferente do usuário de um serviço de uma oficina de manutenção, de um aeroclube. É complementemente distinto, ou seja, é um tipo de usuário específico. Então, para haver exploração comercial, considerando essa definição normativa...

Essa norma já foi revogada, porque, lá na Anac, passaram a ter duas superintendências: uma passou a cuidar da parte técnica e outra da parte comercial. Então, a norma como um todo foi revogada, porque ela trazia essas duas coisas juntas. Aí uma superintendência regulou a parte técnica e a outra ficou de regular a comercial. E essa norma que veio a cobrir essa definição ainda não foi aprovada. Mas tudo bem.

Cobrança. Primeiro ponto: se a gente está falando de exploração comercial, deve haver cobrança, e principalmente das tarifas aeroportuárias e preços específicos, que são aqueles que estão na Lei nº 6.009, de 1973. Outro tipo de cobrança que está fora disso aí não é caracterizado. Um aeroporto pode ter uma série de serviços, um McDonald's, um cinema. Isso faz parte da liberdade empresarial dele. Tudo bem. Mas uma coisa é a gente caracterizar isso como serviço aeroportuário, porque aí foge completamente desse escopo.

Segundo, fornecimento. Uma vez que um empreendimento aeroportuário existe, ele vai fornecer esses serviços e instalações para que haja o serviço aeroportuário. Como disse, ele pode até ter alguma coisa além disso, mas, para a gente caracterizar como exploração comercial de aeroporto, tem que estar adequado a esses padrões, como a legislação delineia.

Por fim, a questão do usuário de serviço aeroportuário, que são os passageiros e as aeronaves que usam o aeroporto. Aí tem que haver a figura do transporte. Se a gente está falando de serviço aeroportuário, alguém tem que estar sendo transportado. Se alguém vai ao aeroporto, por exemplo, e toma aulas de instrução, a aeronave pode decolar, fazer um trabalho, uma viagem e voltar para o mesmo local, mas ela não transporta gente, não há o transporte de A para B. Essa é mais uma característica também, porque o usuário do serviço aeroportuário é este: ele vai ao aeroporto para tomar um serviço para sair daquele local e ir para outro. Se essa situação não ocorre, começa a dificultar taxar o empreendimento de prestador de serviço aeroportuário.

Então, o que foi feito aqui? Nesse esforço de buscar o mínimo de esclarecimento para exploração comercial, nós fomos ao Código Civil, à parte em que ele define os elementos de empresa, o que o empresário faz para ser considerado como tal e, do outro lado, a característica do serviço aeroportuário, como o atual Código entende algo como serviço aeroportuário. No Código Civil: "Considera-se empresário quem exerce profissionalmente atividade econômica organizada para produção ou circulação de bens e serviços".

Aí vem aquela pergunta: como caracterizar essa atividade econômica de produção de serviço no caso de aeroportos? Aí vem o art. 31, I, do nosso Código que define assim: "Aeroportos ou aeródromos públicos" - como estava lá naquela gravura - "dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas". Ou seja, ele restringiu aqui. Ao definir que o aeródromo para ser aeroporto tem que ter essas instalações e serviços, ele adjetivou. Não é qualquer instalação ou qualquer serviço. Tem que ser destinado para isto: apoio e exploração de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e cargas. É alguma coisa fora disso? Aí já começa a sair da definição, da caracterização de serviço aeroportuário.

Na interpretação desse art. 966, a maioria dos doutrinadores adota estes quatro elementos de empresa para classificar um empreendimento como empresarial. O primeiro deles: profissionalismo, que também já está explícito no art. 966. O que é o profissionalismo? É aquilo que é exercido de forma habitual, uma prática reiterada, ou seja, não esporádica. Em se tratando de aeroportos, seria o processamento de passageiros, carga e correio de forma continuada e não algo esporádico. Se o indivíduo detém a propriedade de infraestrutura aeroportuária e vez ou outra embarca passageiros lá ou mesmo cobra, é uma prática reiterada? Não. É habitual? Também não. Isso significa que ele não estaria exercendo aquela atividade de forma profissional, ou seja, seria um item a menos do Direito Comercial para caracterizá-lo como praticante da exploração comercial.

Segundo: atividade de produção de serviços. Que serviços? São os serviços que o código tipifica, no caso, serviço aeroportuário, são essas instalações mais serviços para produção de serviço aeroportuário. Tem outra instalação que não esteja aqui prevista? Se tiver, nós não podemos considerá-la como serviço aeroportuário pelo simples fato de estar do lado de uma pista.

Fim lucrativo. Isso aqui é simples: deve haver intuito de lucro. No caso de um aeroporto, esse intuito de lucro, na maioria das vezes, se traduz pela produção em escala, cobrança de tarifas de passageiros, processamento de carga, serviços de aeronaves. Como um aeroporto é um empreendimento caro, que exige uma certa monta de investimentos, esse fim lucrativo aí, na maioria das vezes, costuma dar isto: ganho de escala. Então, se lá ocorre alguma coisa de forma esporádica, também não há essa produção em escala. Aí também entendo que não caracterizaria tanto o fim lucrativo. O simples fato de um indivíduo cobrar pode ser também para cobrir um custo, não necessariamente para praticar essa exploração comercial.

Por fim, a organização dos fatores de produção. Ao se analisar um empreendimento ao lado de uma pista, é preciso avaliar se a mão de obra que está ali, se a tecnologia empregada são típicos de aeroporto. Por exemplo, no caso de uma oficina de manutenção: a mão de obra que está ali não é uma mão de obra treinada para operar aeroporto, a tecnologia empregada ali também não é uma tecnologia de processamento de passageiros, carga ou atendimento a aeronaves, é algo completamente distinto. Aí vem aquela pergunta: uma pista privada, uma oficina de manutenção ao lado é serviço aeroportuário? Pelo que apresenta aqui, a princípio, não.

Prossiga, por favor.

Bom, em se tratando da organização dos fatores de produção, o aeroporto é um empreendimento que trabalha com processamento, esse é o primeiro item para a gente entender um pouco esse lado dos fatores de produção. De um lado, você tem o passageiro que chega para usufruir do serviço. Ele é processado. Ele entra em um terminal, submete-se ao serviço de segurança privada, *security* do aeroporto, é admitido numa sala restrita, aguarda o embarque, toma a aeronave e vai embora. Nisso tudo se tem um conjunto de elementos físicos que são típicos no mundo todo. Os aeroportos podem mudar quanto à gestão, podem mudar quanto ao nível de tecnologia, formato, tamanho das instalações, mas normalmente a lógica por trás de um aeroporto é a mesma, ou seja, este processamento: passageiro que chega, é identificado, recebe uma gama de serviços, embarca e vai embora. Então, você tem tanto elementos físicos quanto elementos operacionais para ajudar a caracterizar essa organização de fatores de produção. Assim, se essa organização típica, ao se analisar uma infraestrutura determinada, não se repete, não é vista dessa forma, também é algo que dificulta classificar uma infraestrutura como praticante de serviços aeroportuários.

Por favor.

Além da organização dos fatores de produção, outro item que pode ser analisado são as instalações e serviços, que são essenciais para prestar serviços aeroportuários. Assim como você tem essa organização típica, você tem também essas instalações. A maioria dos aeroportos, tomando aqui como referência os internacionais, tem estes itens: local de restituir bagagem, local de embarque, local de revisar o *check-in*, que é o despacho de passageiros; no caso dos internacionais, a imigração e a alfândega. No mundo todo tem esse padrão.

Então, se chega-se num estabelecimento e se encontram esses serviços, essas instalações, isso é o indício da caracterização de uma exploração comercial de aeroporto. Não encontrou isso aí, já é preciso analisar, porque pode ser que não seja o serviço aeroportuário.

Bom, vamos analisar aqui. Eu trouxe para cá alguns exemplos. Na agência não falta questionamento do Ministério Público sobre esses tipos de empreendimento. Alguns os classificam como prática de exploração comercial de aeroporto. Considerando essa linha de raciocínio aqui, eu tenho dificuldade para enquadrar isso como exploração comercial aeroportuária. Vejamos: oficina de manutenção tem organização de aeroporto? Chegando lá, você tem um terminal para receber o passageiro, processá-lo, oferecer serviço, embarcar e ir embora? Alguém vai numa oficina de manutenção para comprar um transporte, para sair de um local e ir para outro? Não. Então, aí você já começa a diferenciar, ou seja, há uma ampla diferença de um aeroporto tradicional.

A oficina de manutenção também tem tecnologias e pessoal sem preparo para operar um aeroporto. Esse é outro ponto ressaltado. Logo, a oficina de manutenção, se formos classificar conforme os arts. 966 do Código Civil e 31 do Código Brasileiro de Aeronáutica, não atende a todos aqueles elementos de empresa para caracterizar um aeroporto.

Outro: venda de combustíveis. Esse é interessante. Uma pista... Vamos pegar um heliponto. Mais simples. Um heliponto numa determinada cidade tem um depósito de combustível e fornece combustível para aeronaves. Ele está praticando exploração comercial de aeroporto? Bom, se você considerar, lá pelo art. 31, que o atendimento aos serviços de operação de aeronave é uma atividade típica de aeroporto, tudo bem. Aí já seria um item atendido. Mas vêm os demais. Ele está processando passageiro? Processando carga? Tem alguém ali para tomar um serviço, para sair dali e ir para outro lugar? Então, atende um item, mas não atende os outros dois.

Outro complicador, que principalmente na Anac nós já enfrentamos, é o seguinte: quem aprova autorizações - as outorgas - para venda de combustíveis? A ANP. Então, o serviço é regulado lá no setor de petróleo, não é regulado no âmbito da aviação civil. Que competência tem a agência para interditar, por exemplo, um heliponto que vende combustível, sendo que a outorga para comercializar aquele combustível não é dada para a agência?

A agência pode até chegar ali e fiscalizar, no âmbito operacional, se as operações estão sendo seguras, se há as providências operacionais de manter focos de incêndio a distância. Todo aquele padrão que é operacional, mas não a questão comercial. Esta fica com outro.

Esse questionamento foi feito à agência pelo Ministério Público, em 2007, e foi respondido isso. O entendimento é de que a venda de combustível pura e simples, só ela, no canto de uma pista ou de um heliponto, não chega a caracterizar exploração comercial, primeiro, porque não é atividade típica de aeroporto. Um aeroporto pode até ter isso, mas só isso não caracteriza o serviço aeroportuário.

E outro problema é que a venda de combustível não é regulada no âmbito da Anac, mas por outra agência reguladora. Então, se é exploração comercial, pode ser lá no setor petrolífero, mas para a aviação ela não está prevista na Lei nº 6.009/1973, explícita como algo caracterizador de exploração comercial.

Outra... Não, desculpe. Anterior.

Estabelecimento de instrução de aviação civil. É um serviço em que um indivíduo toma aulas de como pilotar, mas não há transporte, não há processamento de passageiro ou carga.

Bom, pode haver hipótese de alguém montar um estabelecimento desse, chegar lá e praticar isso. Se ele praticar, aí já é objeto para a fiscalização detectar, mas a gente não pode, por antecipação, ir pensando que todo mundo vai fazer isso. Mas, em síntese, o estabelecimento de instrução de aviação civil também não reúne aqueles quatro elementos. Ele tem fim comercial, vende serviços, mas os serviços dele, em tese, não são para processar passageiro e carga, nem atender aeronaves que estão praticando serviço público.

E, por fim, condomínio que cobra rateio dos moradores para cobrir custos de infraestrutura. Aqui você não tem a figura do usuário, que é aquela pessoa que vem de fora, compra um serviço, usufrui dele e vai embora. No caso, o usuário de serviço aeroportuário.

O usuário de serviço aeroportuário vem demandar um serviço aéreo no aeroporto, e o aeroporto serve de apoio para essas empresas que vão prestar esse serviço. Aqui você não tem essa figura. É simplesmente uma infraestrutura que tem um dono que é uma coletividade de pessoas e eles precisam - entre aspas - "fazer uma vaquinha" para manter essa infraestrutura. Então, se um administrador de um condomínio residencial, por exemplo, cobra dos moradores, mensal ou anualmente, um valor para cobrir essa infraestrutura, você não está vendo exploração comercial porque ele não está vendendo serviços para fora, ele está simplesmente coletando fundos para manter aquela infraestrutura.

Próxima, por favor.

Bom, considerando aqueles quatro elementos de empresa que nós analisamos, já fizemos uma redação aqui para discussão inicial. Partindo daqui, o que poderemos escrever sobre exploração comercial de aeroportos? Primeiro, é uma atividade continuada. Se a gente está falando de exploração comercial e ela tem o atributo do profissionalismo, que é aquilo que é exercido de forma contínua, de forma reiterada, então a atividade tem que ser continuada, não pode ser esporádica. E que atividade é essa? É a que está no art. 31 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que é o processamento de passageiro, carga, correio, e atendimento às aeronaves que estão ali processando o passageiro. Fora isso, descaracteriza serviço aeroportuário.

Como é exploração comercial, tem um fim lucrativo. É exercida com fim lucrativo. E, por fim, tem que atender aos requisitos da organização dos fatores de produção, ou seja, mediante emprego de serviços e instalações típicos de aeroporto. Não é uma instalação, por exemplo, de manutenção aeronáutica, ou uma instalação de serviços de instrução.

Ela tem de ser típica de aeroporto. Você tem que ver aquela infraestrutura e perceber que aquele padrão de prestação de serviços é típico em quase todos os aeroportos conhecidos.

Isso aqui foi só uma sugestão para que nós comecemos a discutir esse assunto. Nós não tínhamos, até agora, nada levantado para comermos a discutir essa exploração comercial. Alguns membros da Comissão já me procuraram e disseram que consideram relevante que no novo Código haja uma definição de exploração comercial, ou melhor, exploração empresarial de empreendimentos aeroportuários, para que não haja essa discricionariedade negativa de uma fiscalização chegar num estabelecimento e pelo simples fato de estar cobrando se dizer que está praticando exploração comercial e vai ser interditado. Ou a inibição de empreendimentos.

Como um dos princípios propostos para o novo Código é o do empreendedorismo, o que isso requer? Que o Poder Público tenha formas inteligentes de fiscalizar, para pegar o bandido sem usar aquela máxima de que se for algo difícil para fiscalizar, então se proíbe de uma vez. E não é assim que funciona.

O indivíduo que tem uma oficina de manutenção, tem uma pista privada e ali pratica esses serviços, não parece, por aqui, reunir os elementos de empresa de aeroporto. Se você chega, alega isso e fecha o empreendimento dele, está impedindo um novo negócio. Isso não é desejável, pelo menos aqui na visão proposta.

O final eu creio que será circulado para todos. E havendo interesse, vamos discutir mais e, se for mesmo votado que haja uma inclusão dessa definição no novo Código, já teremos um passo inicial para discutir e definir como ficaria essa redação. É só. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Tercio, por favor.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não está funcionando? Só um minutinho que a cabine já está verificando.

O.k. Tente agora.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - O.k. Obrigado.

Eu gostaria de fazer uma colocação, Doriêdo.

Primeiro, de acordo com a instrução do Presidente, Tercio Barros falando.

Eu gostaria de fazer uma colocação. No caso típico de um aeroporto, todas as atividades comerciais do aeroporto, sejam elas destinadas a empresas aéreas ou operacionais essenciais, ou antigas operacionais acessórias, ou as comerciais livres, nós sempre realizamos através de uma licitação baseada em instruções do Tribunal de Contas da União, pela sua Lei nº 8.666/1993. E, em função disso, todas as atividades, para nós, dentro dos aeroportos, são caracterizadas como comerciais, porque em muitas atividades nós cobramos inclusive percentuais de ganho sobre o faturamento daquela empresa; não sobre o lucro líquido dela, mas sobre o faturamento bruto.

Então, vejo como sendo... Precisaríamos ter um pouco mais de detalhamento em cima disso, porque acho que há uma interferência entre o que o concessionário hoje - não só a Infraero mas aqueles que são privados - utilizam dentro do aeroporto e a Infraero, que também utiliza dentro dos seus aeroportos.

Há que se definir com melhor clareza isso aí, porque é um ponto extremamente importante para todos aqueles que têm operacionalidade em aeroportos, uma vez que a receita comercial já atinge um patamar quase que igual, ou um pouco mais, um pouco menos de 50% de toda a receita que existe no aeroporto.

E não foi mencionado aí um ponto que considero de extrema importância, que é o caso da carga aérea, porque a carga aérea é resultante de uma movimentação específica que, em alguns aeroportos, principalmente naqueles que estão concessionados agora e nos que serão num futuro próximo, é o ponto de maior relevo como arrecadação dentro de um aeroporto explorado. Exemplificando, o caso específico de Guarulhos, em que o terminal de cargas de Guarulhos sempre foi considerado o primeiro da rede Infraero e hoje é o primeiro terminal de carga aérea do Brasil, em termos de arrecadação, em termos de movimentação. O segundo é o aeroporto de Campinas. E assim nós temos alguns outros aeroportos.

Então, vejo com certa preocupação, porque temos que detalhar isso um pouco mais e definir como fica uma participação, no caso específico da Infraero, diferente dos concessionados, em que ela é obrigada por lei a cumprir uma legislação que a obriga a executar licitação de todas as áreas existentes dentro do aeroporto, diferentemente do concessionado que trata diretamente com o interessado e impõe o preço que quiser.

Obrigado.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Só um detalhe: a Infraero é uma empresa pública, então, o patrimônio que ela administra é da União. E como a lei de licitações determina que esses patrimônios sejam sujeitos a licitação, então ela deve licitar. Aí já é uma questão de lei que extrapola o nosso Código.

Sobre a carga aérea, foi mencionada aqui nos eslaides três e cinco. Ela, sim, é um serviço típico aeroportuário.

Sobre a questão dos *shoppings*, sim, o faturamento comercial no mundo todo é maior, mas quem faz esse faturamento é o passageiro! Não adianta colocar o *shopping* lá pura e simples. Você precisa ter o passageiro. E aquilo que foi colocado é que o serviço de atendimento ao passageiro e à empresa aérea, porque são esses dois que trazem a receita, essa receita comercial que é maior. Então, o principal aqui, que nós colocamos, é exatamente quem vai trazer esse dinheiro.

Se você está falando de um empreendimento que foi montado para atender passageiros, empresas aéreas e processar a carga, a partir dali você já tem a origem dessa receita que virá desses outros serviços comerciais. Então, essa é uma questão já bem delineada.

Sobre a questão da licitação, eu não sei se vale a pena esse fórum aqui detalhar, porque essa já é uma questão afeta à lei de licitações, e eu não sei até que ponto, ao discutirmos aviação aqui, seria prudente envolver a lei de licitações. A questão é só a gente definir o contorno da exploração comercial para que não haja essa discricionariedade negativa com que temos nos deparado hoje.

Às vezes, o Ministério Público recebe uma denúncia e quer questionar a existência de um determinado empreendimento e de repente o empreendimento não está praticando serviço de aeroporto. Então, a ideia aqui é deixar isso mais claro em lei, para evitar essa discricionariedade negativa, ou arbitrariedade, se assim entenderem.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Só um minutinho, Tercio.

O Dr. Geraldo pediu a palavra. Pois não.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, esse conceito de exploração comercial foi caro e importante nas décadas de 60 a 70. Quando produziram esse texto aí, era - conforme eu já me referia - uma doutrina, uma ideologia de uma forma de organização do Estado que era nacionalista, desenvolvimentista, estatista e intervencionista. Então, o mundo mudou.

A expressão "exploração comercial" está voltando, explicando-se o que é; na realidade, através dela se criam condicionantes administrativas no que se refere ao livre exercício da atividade econômica.

O Dorieldo citou ali um conjunto de atividades econômicas lícitas que, se você as coloca sob a árvore de uma expressão de exploração comercial, pode autorizar o Estado intervencionista - e ele é ainda muito intervencionista, todo dia produz leis intervencionistas -, nós estamos aí admitindo discutir se aquele empresário pode ou não funcionar dentro da área do aeroporto. Embora a atividade econômica dele seja lícita, não é correto que se faça dentro do aeroporto ou de um aeródromo civil, na configuração que estamos oferecendo.

Eu acho que o Código não deve entrar nessas disputas ideológicas nem nesses conflitos maniqueístas dialéticos, nem nas limitações da Infraero, que é uma empresa estatal, portanto, protegida pelo Estado. E nós não podemos conceber um modelo onde o Estado é intervencionista por definição. Então, avançar, no caso, significa romper com essas barreiras, com essas obstruções ou com esses mecanismos, ou com essa forma de pensar que foi utilizada quando foi feito esse documento que criou essa saia justa que impede liberdade econômica, que impede investimento privado, que declara que serviços de aeroporto são monopólio estatal.

Enfim, isso tudo a gente percebe claramente na proposta do Dorieldo, porque ele reproduz, traz para discussão o que não tem que se trazer, tanto que, na definição dele, falou-se em processamento de passageiro e carga. Não se processa passageiro, não é? Carga se movimenta. Então, é desatualização da linguagem quando ele inclui correio. Dentro dessa questão correio, estamos aqui discutindo e arbitrando fronteiras no que se refere a objetos postais. O que é correio?

As empresas hoje transportam objetos não postais, no entendimento de que não está dentro do monopólio da União, de forma assemelhada ou parecida com correspondência postal, e nós queremos ter liberdade de transportar o que quisermos. E ele, ao definir a expressão, vai novamente e coloca correio.

O que se está fazendo e com que temos de tomar cuidado é: não criar um documento que permita a criação de condicionantes administrativas à liberdade do exercício da atividade econômica dentro dos aeroportos.

Não estou dizendo, com isso, que não devemos tratar com bastante cuidado a exploração do aeroporto em regime público. Quero dizer com isso, portanto, que trazer para dentro do Código e definir o que é exploração comercial é um atraso de décadas. Nós vamos retornar ao passado e permitir, com esse raciocínio, a partir daí, que se construam as novas hidras, os novos impedimentos.

Com relação a esse tema, eu creio que podemos debater e aprofundar essa questão. Temos que ficar no limite da Constituição. A Constituição diz, e esse é o princípio da atividade econômica, que o exercício de qualquer atividade econômica é livre, respeitados os limites da lei. Nós vamos aqui entender que é serviço público mal posto, na linguagem constitucional de 1988, porque tudo parte de serviço... Na visão dos redatores do Código, do CBA, se eu compro um avião, eu estou aí explorando a navegação aérea. Se eu exploro a navegação aérea, isso tem que ser feito através de algum tipo de serviço. Então, nós temos, para produzir os avanços, que nos desvincular, limpar as nossas mentes com relação a esses conceitos antigos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Geraldo, acho que devemos aprofundar o debate inclusive sobre a própria questão do que é o serviço aéreo público, o que é o serviço aéreo privado. Acho que quando atingirmos esse cerne... É por isso que eu estou pedindo para que os grupos se realinhem hoje, vejam esse cronograma, até mesmo para que possamos atacar a questão da própria conceituação, porque um dos interesses aqui, obviamente, seria simplificar.

Há questões que ficam mais complexas, há questões que às vezes merecem abertura de novo capítulo dentro do Código, obviamente. De fato, temos essa oportunidade. Sim, nós temos uma lei que vincula tanto e de repente temos que começar a pensar - com todo respeito aos amigos daqui da Infraero - o que vai ser do Brasil também sem Infraero, sem aeroportos públicos. Hoje boa parte da exploração comercial acontece dentro de alguns aeroportos da Infraero e em pouquíssimos do Daesp, temos esses novos aeroportos concessionados e outros que ainda serão concessionados. Ou seja, realmente é pensar um pouco fora de tanta denominação, tanta regra, porque é uma regra que joga dentro da outra e, de repente, ainda chega agência e se tem que cumprir o que está na lei, aí trava todo o empreendimento, até mesmo por excesso de regra, nem falta dela.

Eu acho que esse ponto que o senhor está colocando realmente pode ser um ponto interessante.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, eu concordo. Só acho que temos que tomar o cuidado, porque nós não estamos aqui a resolver, dar solução ao problema da Infraero. A Infraero é um mecanismo transitório, é uma intervenção do Estado na atividade econômica. O Código não pode ter por lógica dizer: "Ah, tenho aeródromos que conseguem ter movimento ou não."

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Legislar pensando na Infraero.

O SR. GERALDO VIEIRA - Aqueles que não têm, estou dizendo que é a Infraero, não é?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim.

O SR. GERALDO VIEIRA - Então, vamos tratar dos princípios gerais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, quero passar a palavra para o Tercio. Ele havia pedido a inscrição. Depois passo para o Cysneiros. Por favor, Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, senhor.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Eu gostaria de fazer uma ressalva, primeiramente com relação ao Doriêdo. A Infraero realmente é uma empresa pública, disso nós sabemos, porque ela é, desde o seu início, uma empresa pública e, como empresa pública, ela tem sofrido muito porque, se nós tivéssemos, ao longo do tempo, o mesmo sistema que foi implantado hoje com relação aos particulares, que seria o RDC, nós não estaríamos passando por dificuldade em algumas reformas ou ampliações de aeroportos e teríamos plena liberdade para poder fazer como o particular faz. No entanto, somos responsáveis pelo cumprimento de uma lei extremamente dura, que é a Lei nº 8.666/93, e nós somos obrigados a dar cumprimento a ela.

Com relação a quando eu falo à parte comercial do aeroporto, eu queria lembrar, Doriêdo, que hoje os aeroportos do Brasil não se situam comercialmente simplesmente dentro dos aeroportos. A empresa atua hoje como uma empresa privada e, como empresa privada, ela busca, principalmente nas suas áreas externas, dentro do lado ar, ela procura, dentro dessas áreas, dar uma exploração comercial. Vou dar alguns exemplos a você daquilo que significa.

Vamos pegar a avenida de acesso ao aeroporto de Brasília, o que nós temos de atividades que não são ligadas a atividades e muito menos - eu gostaria de salientar - são movimentadas por passageiros ou usuários do aeroporto, elas são movimentadas pela população da cidade. Nós temos aeroportos - no caso específico de Vitória - em que estamos fechando algumas licitações para atender não ao passageiro ou ao usuário do aeroporto, mas para atender à comunidade. Isso é um caso específico que tem que ser olhado com muito carinho e com muito cuidado.

Não estou dizendo aqui, Dr. Geraldo, que a Infraero é uma coisa transitória, e lamento que se pense assim. Quando a empresa foi criada, foi com um dispositivo econômico extremamente audacioso para aquela época, que se chamava subsídio cruzado, que deu origem à manutenção de todos os aeroportos, seja de São Paulo ou seja de Cruzeiro do Sul, seja de Tabatinga, de Tefé ou de Porto Alegre, mas ele dava condições de a empresa dar uma boa infraestrutura a todos aeroportos.

É lamentável para mim também ver um certo antagonismo quando se fala que a Infraero é uma empresa transitória. O que ela fez e o que ela faz ainda não interessa a Estados e Municípios, na sua maioria, que é realizar os serviços de manutenção e de colocação de pessoal. Esse é um ponto que o Governo realmente tem que assumir. Agora, se tivéssemos algumas coisas que o particular tem hoje com a concessão, provavelmente a empresa não estaria na situação tão difícil em que ela se encontra hoje.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, quanto a isso eu concordo, em parte, com o senhor, obviamente. Poucos realmente veem o trabalho social e de interesse público que a Infraero faz. Mas, como se diz, isso já é uma política de Estado e, dentro de uma política de Estado, talvez esse encaixe tenha se perdido. Ou seja, a própria Infraero talvez tenha de se reinventar ou ver o que ela vai fazer para atender àquele apelo público, a função pública que ela exerce, como o auxílio ao tráfego aéreo, às radioperações, tudo isso que conhecemos que ela tem. Quer dizer, espero que também não se perca com essas novas concessões, com tudo isso que está acontecendo, ou isso vai ter que ser administrado e assumido por alguém.

Cysneiros.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA - Hugo Sarubbi Cysneiros.

Bem, para além da forma de administração aeroportuária, seja por uma empresa pública ou por uma entidade empresarial, uma vez que uma boa parte, hoje, dos nossos grandes aeroportos é administrada por consórcios, o que me parece que causa um certo atrito no conceito de exploração comercial que foi criado ou que foi sugerido é a variável passageiro. Bem na linha do que o Dr. Tercio falou, mas sem utilizar o exemplo específico do aeroporto de Brasília, naquelas áreas que são, em tese ou de fato, áreas aeroportuárias, onde existem concessionárias de automóveis e por aí vai, existem, sim, hoje, facilidades comerciais nos aeroportos em todo o Brasil que são objeto de uso pelos cidadãos - agências bancárias e as praças de alimentação - que não são passageiros: entram no aeroporto, comem e vão embora ou entram no aeroporto, pagam uma conta, fazem um saque e vão embora.

Então, acredito que amarrar o conceito ou a concepção do que vem a ser ou não a exploração comercial em áreas comerciais - daí que talvez venha esse choque - centrado na figura do passageiro é que tenha causado essa limitação no conceito. Eu entenderia que a área comercial é onde se desenvolvem atividades comerciais, ponto final. Atividades comerciais que são destinadas a quê? Ao consumo de bens e serviços, desde a gravata que se vende naquele quiosque até o serviço bancário que é explorado na agência do Banco do Brasil e tantos outros, sem se confundir, obviamente, naqueles outros serviços que são, aí sim, muito mais afetos à questão aeronáutica, digamos, que é dar manutenção, carga e por aí vai.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Dorieldo, Vice.

Aqui está muito longe da questão de Estado intervencionista. Aqui estamos querendo combater um Estado desorganizado. Um Estado sem normas é um Estado que dá lugar à arbitrariedade. Quando não existem normas claras, a fiscalização não é isenta, não é clara. Tudo bem, se o conceito não está bom, vamos melhorá-lo.

Agora, Hugo, quanto à questão de comércio no aeroporto, é preciso identificar muito bem a diferença que existe de atividade comercial pura e do que é aeronáutico. Se estamos falando de exploração de serviços aeroportuários, como disse no início, o aeroporto pode ter um *shopping* lá dentro, pode ter o que ele quiser. Liberdade empresarial. Agora, uma coisa é taxar isso como serviço aeroportuário, que é algo diferente. Um indivíduo tem uma pista de pouso e monta um empreendimento ali que nada tem a ver com aeroporto. No outro dia de manhã, vem a fiscalização e o fecha, alega que ele está concorrendo com o aeroporto à parte, está sendo nocivo aos outros estabelecimentos. Que defesa esse indivíduo vai ter? Com base em quê? A ideia aqui não é amarrar as coisas. O Estado, para ser livre, o Estado liberal, para ser livre, precisa ser claro para o cidadão, a norma tem que ser clara, o que o cidadão pode fazer. A ideia é essa, a ideia aqui é esclarecer para que haja o empreendedorismo. Não é a ideia de fazer intervencionismo, essas discussões já ultrapassadas, até mesmo porque hoje essa noção de intervenção e liberal já passou. Hoje falamos de um Estado desenvolvimentista que deixa a iniciativa privada atuar, só que com regras claras, em que o investidor sabe como investir, como recuperar o investimento. A ideia é tornar as regras do jogo mais claras. Se o conceito não está bom, podemos estudar e melhorá-lo. Se não for preciso, que discutamos uma alternativa para que o setor funcione melhor e não tenha as arbitrariedades que temos visto hoje.

É só isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Pois não, Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Respício do Espírito Santo.

Só fazer uma pergunta para o Dorieldo, depois eu pego a palavra de novo. Posso fazer isso, Presidente?

Dorieldo, corrija-me se eu estiver errado. O motivo disso, dessa apresentação, dessa construção do seu raciocínio, é para separar serviços aeroportuários de serviços não aeroportuários?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Não sei se responde sua pergunta, mas a ideia dessa definição aqui é proteger aquele indivíduo que tem empreendimentos. Você não pode caracterizá-los como aeroporto. A ideia é esta: só definir, isto aqui é um aeroporto, para evitar casos como já houve. Por exemplo, o Antônio Ivaldo já falou de um caso em que o empresário tinha uma pista privada, montou uma oficina de manutenção e recorreu à autoridade competente, foi informado a ele que não, que isso aí é exploração comercial de aeroporto.

O que estou querendo dizer? Nós aqui estamos num nível em que conseguimos distinguir o que é ou não exploração comercial, mas você não pode pensar isso de um fiscal que está lá na ponta, porque o indivíduo trabalha com a literalidade o tempo todo. Você não vai querer, por exemplo, que um inspetor na linha de trabalho tenha o mesmo discernimento que nós temos, ele trabalha de forma objetiva. O problema está nessa objetividade. Se você não tem essa norma que define esses limites claramente... A ideia aqui não é causar separação dentro de aeroporto. Por mim, aeroporto pode fazer o que ele quiser ali dentro, pode colocar até uma instalação de lançamento de foguetes se for compatível, para mim não faz diferença nenhuma. Só estou querendo proteger aquele indivíduo que instala um empreendimento - eu não, foi a discussão das pessoas que levou a isso. Aquele empresário que estabeleceu um negócio próximo de um aeroporto e que num outro dia pode ter o negócio dele interditado, porque alguém chega lá e alega: "Não pode, porque isso é aeroporto." O que foi mostrado aqui é para provar que o simples fato de um negócio do lado de uma pista não caracteriza aeroporto. Para ser considerado aeroporto, deve haver os condicionantes mínimos para assim ser considerado. Aí se está sujeito às restrições e aos benefícios que forem cabíveis. Não sei se isso te responde, mas a ideia proposta é essa.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Sim, agora vamos ao passo seguinte. Eu entendi, não sei se os colegas entenderam, e os ouvintes telespectadores entenderam. Mas vamos ao passo seguinte. Essa distinção da construção de pensamento levará, inevitavelmente, não apenas a um melhor discernimento, mas também à cobrança diferenciada com relação à atividade. Sim ou não?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Hoje a questão da cobrança já é tratada na Lei nº 6.009, de 1973. Você tem serviços essenciais que são regidos por tarifas que são cobradas. No caso dos aeroportos concessionados estatais, com *price cap* definido pela Anac, e os autorizados que estão vindo aí, que não têm limite, é livre mercado. Mas a ideia... Quanto à cobrança do serviço, não entramos nesse mérito. Inclusive, a proposta é de que o que não for serviço típico de aeroporto não tem regulação econômica. A regulação econômica só incide sobre aqueles serviços que são cobrança via tarifa.

Na verdade, quando falamos de regulação, no Direito Regulatório, aprendemos que o Estado atua por via de exceção, ou seja, ele só intervém quando entende que algo é muito essencial.

Então, aqueles serviços ali no aeroporto que são essenciais para que haja a aviação - o pouso, a permanência da aeronave, o embarque do passageiro, agora a conexão -, o Governo, ao entender que isso é relevante, ele estabelece um *price cap*, em determinadas classes de aeroportos, em outros, ele deixa livre.

Esses outros serviços que, no meu entender e no de outros, não caracterizam serviços aeroportuários, são preços livres, esse é o mercado atuando. Suponhamos, aqui no caso, que você queira montar um centro de instrução, você tem uma pista privada e monta lá, pode pôr o preço que você quiser, isso não está sujeito à regulação econômica, está sujeito só à regulação técnica.

Na verdade, a intenção aqui foi só caracterizar, jogar um pouquinho mais de luz no negócio aeroportuário, para evitar essas discricionariedades negativas ou, melhor dizendo, a arbitrariedade. A ideia aqui é exatamente proteger o empreendedor da ação ruim do Estado. Certo? Essa é a lógica.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - O.k.

É que talvez, principalmente para o público que nos está acompanhando, não só ao vivo, mas também depois, no videoteipe, a dificuldade seja se rotular aeroportuário. Porque aeroportuário, nós estamos afeitos àquela infraestrutura, vamos dizer assim. Se nós falarmos aéreos, nós vamos mudar e vamos ampliar bastante. Por quê? Eu me peguei especificamente na oferta de abastecimento de aeronaves. Se não houvesse atividade aérea naquela infraestrutura, não haveria necessidade

daquele abastecimento. Então, na minha visão, abastecimento de aeronaves é uma exploração econômica de serviço aeroportuário, porque se não houvesse ali, aquilo não seria necessário. Eu não posso ter um posto de abastecimento de aeronaves numa rodovia. Então, ele precisa estar no aeroporto, ele obrigatoriamente tem que estar no aeroporto. Então, ele é um serviço dependente da atividade aérea, e a atividade aérea, de uma certa forma, não obrigatoriamente, depende dele. Então, eu me prendi especificamente à parte do combustível aeronáutico.

Mais especificamente falando da proposta de definição, que eu achei muito interessante, se caminharmos mais tentando abrir esse lado do aéreo e não aeroportuário, eu incluiria também aí as oficinas, as MROs da vida. Por que não um modelo de negócios de um aeroporto que pode ser até de pequeno porte, voltado para aviação geral e executiva, que só tenha, ou praticamente todas as atividades econômicas dele sejam MROs e sejam FBOs.

Na sua definição - voltando, achei bastante interessante - e depois nós discutindo várias outras, principalmente dessa parte aérea *versus* aeroportuária, que talvez esteja confundindo a cabeça de muitos aqui, aí já não seria mediante emprego de serviços e, sim, mediante oferta de serviços. Aí me prendo de novo: nessas instalações típicas de aeroporto, eu incluiria as oficinas, eu incluiria o abastecimento de aeronaves porque, na minha visão, não consigo dissociar isso de aeroporto. O aeroporto pode não ter abastecimento? Sim, vários aeroportos não têm abastecimento. Mas o abastecimento de aeronave precisa estar no aeroporto, não existe o vice-versa, mas o abastecimento de aeronaves precisa estar no aeroporto, essa é a minha visão. A oficina de manutenção e reparo de aeronaves - não de peças aeronáuticas, mas de aeronaves - precisa estar em uma infraestrutura aeroportuária, até mesmo para utilizar a infraestrutura de pouso, decolagem, movimentação e estacionamento, como você falou. Essa é a minha visão, especificamente falando dessas duas atividades, vamos chamar assim.

Eu, particularmente, não entendi aqui os colegas com relação à parte terminológica de processamento, movimentação. Aí, nossa querida Relatora vai ter que entrar depois com essa terminologia no "juridiquês": é melhor processamento ou é melhor movimentação? Ter-se-ia talvez que fazer um filtro terminológico para isso.

Agora, eu fiquei muito bem impressionado, gostei muito, já tinha lido e gostei muito, mas essa parte do abastecimento de aeronaves e das oficinas de manutenção de aeronaves e não de peças, de aeronaves, eu acredito que seja uma exploração econômica de serviço aeroportuário.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O Geraldo quer fazer uma colocação.

O SR. GERALDO VIEIRA - Eu acho que definir no Código que é exploração comercial é impertinente, continuo com a mesma opinião.

Eu acho que, nos aeródromos que estão sujeitos à exploração sob regime público, basta... porque eles estão nessa condição e porque se cobram tarifas, ao definir onde incidem as tarifas, você está definindo a receita do aeroporto e está definindo a atividade econômica regulamentada, está dizendo que a utilização daquele aeroporto é sujeita a tais tarifas. O resto é o resto.

O que tem que estar dentro do aeroporto tem que estar dentro do aeroporto. Há um aeródromo regional, por exemplo, que está sendo construído na minha cidade, Lages, em Santa Catarina, e nós estamos aqui fazendo um esforço enorme para torná-lo viável do ponto de vista da receita, para colocar o que for lá dentro. É claro que há a pista de pouso, o pátio, etc., e isso é sujeito à tarifa. A captação da receita, nós não temos que regulamentar isso aí ou interferir nisso. Isso que eu estou dizendo reflete, inclusive, o modelo utilizado pela Anac para definir as concessões dos aeroportos que foram concedidos onde hoje as tarifas devem corresponder, no momento atual, a menos de 30% da receita bruta do aeroporto.

Então, nós estamos pensando aqui, por exemplo, que, ao não definir, ao nos salvarmos de fazer esses conceitos que estão estratificados no tempo, nós escapamos de definir que um condomínio de pessoas, num bairro próximo a uma cidade, não possa ter lá o seu aeródromo e que seja conveniente para ela ter ali também uma oficina de manutenção das aeronaves dos próprios condôminos ou de terceiros ou outras atividades comerciais. Definir atividade econômica pela expressão "exploração comercial" engessa. Não é essa a ideia.

Com relação à minha afirmação sobre a transitoriedade da Infraero, eu queria explicar que ela é transitória em relação à necessidade de intervenção do Estado na atividade econômica, porque, à medida que ela não necessite mais do apoio do Estado, ela pode, no setor privado, cuidar disso aí, e ela cuida de maneira mais eficiente porque não fica sujeita aos obstáculos da Infraero, que vem prestando, há longos anos, um excelente serviço ao País e foi um modelo avanadíssimo para a época. Então, faço a ressalva com relação a essas amarras legais, mas, infelizmente, assim tem que se controlar o Estado, que é serviço público, não é delegado.

Então, volto a insistir que no Código não cabe esse tipo de definição. O argumento de que isso aqui é para proteger não é verdade; é para engessar, porque no custo virão os condicionamentos administrativos.

Outra questão. Não houve nenhuma outra atividade econômica do serviço público, setor infraestrutural... Eu estive recordando, relendo todas as leis e regulações a respeito desse tema, e vi que, em todos os segmentos, inclusive no portuário, que tem uma situação semelhante à nossa, em nenhum deles está se definindo pela forma. Não se define exploração ou atividade econômica pela forma. É um equívoco grave. Nós não podemos incidir nesse erro aqui. Não existe nada similar na legislação brasileira utilizando a expressão para definir outras formas de atividade econômica, no caso, sujeita à regulação pública.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Eu gostaria, em primeiro lugar, de agradecer as palavras do Dr. Geraldo a respeito da Infraero, que são justas e sinceras, pelo que eu vi.

Eu gostaria de voltar com a observação do Respício.

Realmente, quando se fala sobre combustível em aeroporto... Primeiro, o combustível de aeroporto já é completamente diferenciado de todo aquele outro que é vendido em qualquer outro local, exceto no aeroporto.

E, com relação à oficina, eu gostaria de chamar a atenção para o fato de que existem atividades que, necessariamente, não precisam estar no aeroporto, como uma oficina elétrica, uma oficina de manutenção de radar, uma oficina de manutenção, às vezes, de um equipamento eletrônico que tenha a bordo. Há uma mistura entre atividades que precisaria, talvez, ser definida, Respício. Vejo dessa maneira. Mas concordo com você que oficina que está dentro do aeroporto não faz manutenção de carro ou manutenção de outro tipo de transporte, a não ser, exclusivamente, o transporte aéreo, das aeronaves, seja do helicóptero, seja da aeronave asa dura, seja lá do que for, mas são atividades voltadas especificamente para o aeroporto.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Pois não, Doriêdo.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Respício, sobre a parte dois do seu comentário: oferta de combustível.

Aqui, a discussão não está girando em torno da essencialidade daquele serviço dentro do aeroporto. Não é só o combustível, pois há uma série de outros que são essenciais.

A ideia aqui é caracterizar. Para você caracterizar um aeroporto, existe um mínimo que caracteriza. E a partir daí você tem outros serviços que são essenciais ali dentro, mas não estão na essência do aeroporto.

Falando da oficina. Por exemplo, o Centro de Manutenção da TAM, em São Carlos. É uma pista. A aeronave chega, dirige-se ao hangar, vai receber a manutenção... Se se entender que o serviço de manutenção de oficina é algo integrante de um aeroporto, aquilo ali começa a ser também considerado um aeroporto. Entende a diferença?

Outra coisa: uma coisa é você ter dentro do aeroporto fornecimento de combustível, oferta, como querem que seja, que é algo essencial, e outra é ter uma pista à parte, que venda combustível. São coisas distintas.

Uma coisa é, dentro do aeroporto, aquele serviço ser essencial, e outra é uma pista, do lado de fora, que tem aquele serviço, você caracterizá-la como aeroporto. Essa é a distinção que se tentou colocar aqui.

Também respondendo ao questionamento do Tercio, a ideia aqui não é discutir o que é essencial e o que não é para ter dentro de um aeroporto, mas discutir o mínimo que existe para que a gente possa ter um aeroporto. Nesse ponto, o Dr. Geraldo colocou a definição da Lei nº 6.009, de 1973, que põe lá a estrutura tarifária, que aquilo ali é o mínimo para caracterizar serviço aeroportuário. Só que, além da tarifa, tem a questão, também, da organização; da organização dos fatores de produção, do serviço típico... Então, só olhar o que a lei define, por si só... Só falar que cobrar tarifa é serviço aeroportuário... Bom, a questão de aeroporto está um pouco além disso, porque os aeroportos evoluíram depois dessa Lei, que é de 1973.

Mas é só colocar a diferença aqui que a ideia não é discutir a essencialidade. A essencialidade é discutida até no art. 40, quando se fala de alocação de áreas, outro tema que está vindo aqui. A ideia aqui é só caracterizar, não permitir que haja caracterizações muito discricionárias ou muito arbitrárias, evitar que o indivíduo que exerça essas atividades tenha interdições ou tenha infortúnios por causa de uma má interpretação.

É só.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, Geraldo. Vamos, porque, daqui a pouco... Só mais um comentário do senhor.

Mais alguém quer fazer alguma inscrição?

Então, vamos às considerações finais depois do comentário do Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - É final mesmo.

Eu dei um exemplo. Como o Doriello não tem argumento, ele usou o exemplo para dizer que essa era a minha opinião. Eu só esclareci que o serviço público é que é cobrado. É cobrado o que é serviço público, Dr. Doriello, e a tarifa pública, que é ideia constitucional, é o que está impregnado no nosso ordenamento jurídico. Isso era o que eu queria dizer. Eu não desconheço que há preços específicos e não desconheço também, Dr. Doriello, que aqui vamos ter que fazer um debate sério sobre as circunstâncias de aeroportos públicos explorados em regime público constituírem monopólios naturais. Então, temos que tratar desse assunto com muita responsabilidade também, para resolver a outra parte.

Eu estou aqui tentando trazer como meu aliado o Dr. Tercio, da Infraero, que dá um depoimento importante, dizendo: "A minha empresa não atua direito por conta das limitações, porque eu não tenho regime específico para licitar".

O que eu estou dizendo é que o serviço público, o que se caracteriza é aquilo que é cobrado através da tarifa pública. O resto que estiver dentro do aeroporto é o que tiver que ter. Quem decide é o administrador do aeroporto. Então, nós não temos que nos preocupar aqui em definir o que é exploração comercial ou não é, o que é área essencial ou não é. A única importância de discutir o que é área essencial é que as concessionárias de serviços públicos aéreos, aquelas que prestam e exploram o serviço de transporte coletivo de passageiros, visto o interesse público evidente, têm que ter um regime diferenciado para as suas instalações dentro do aeroporto, seja para suas operações em áreas comuns e em áreas específicas que deem suporte à exploração da atividade econômica da outra concessionária, que é a parceira no negócio do aeroporto. Aeroporto não existe sem a outra, que é a que transporta. Então, aí nós temos que esclarecer isso aí.

Eu creio que nós poderíamos... Esse assunto é tão vital que eu estou inibido de trazer a proposta para os demais temas do Código, Maria, porque nós temos que definir previamente quais as formas operacionais que nós vamos incluir no Código para, depois, definir o regime delas.

Então, eu estou tratando aqui, por exemplo... Está suspenso aqui, na minha proposta... Eu apresentei aquele conjunto de artigos que têm que ser melhorados. Há mais cem a incluir, definindo regime tarifário, dependendo da forma, regime de tarifa ou preços livres, regime de acesso, liberdade de acesso, liberdade de empreendimento dentro de determinadas formas operacionais... Então, é um conjunto que, para ser produzido, tem de se definir que formas operacionais nós vamos adotar. E, ao discutir essas formas, na forma de exploração sobre regime público, nós temos que discutir, sim, como se controla monopólio natural, porque é disso que se trata.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, conforme eu falei, nós temos um cronograma de contribuição que está praticamente superado e vai chegar agora, no final de setembro, naquilo que foi previsto, mais ou menos, no mês de julho. Assim, eu peço para que os grupos, logo após o almoço, voltem para cá - talvez a professora queira dar algum recado - para realinharmos essas contribuições, para realinharmos esses prazos, e, obviamente, se os senhores também quiserem discutir a metodologia, eu acho que o momento oportuno é agora, lembrando que, na próxima segunda-feira, nós não teremos reunião, até mesmo por conta do feriado. Pelo Regimento, nós podemos até chamar uma reunião extraordinária caso realmente seja extremamente necessário, mas isso tem de ser feito com antecipação, até mesmo por questão de disponibilidade de sala e por haver muitos assuntos aqui, no Congresso, hoje que estão preenchendo esses espaços.

Dessa forma, eu gostaria, então, de suspender esta reunião para o almoço, convidando todos para estarem aqui às 13h30 para que realmente os grupos possam realinhar e nós possamos debater e colocar os assuntos que estão na pauta. O.k.?

(Iniciada às 10 horas e 40 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 27 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, boa tarde!

Retomando os trabalhos, sei que muitos aqui têm diversas obrigações, inclusive institucionais, que têm aparecido, mas eu queria pedir uma atenção especial aos coordenadores e subcoordenadores dos grupos. O que vira? Hoje, nós estamos assim: a primeira pauta de contribuições e sugestões foi feita há, mais ou menos, dois meses e foi fundamentada pelo Antônio Ivaldo. Nós já chegamos praticamente ao final dessas contribuições. Então, agora nós precisamos alinhar, dentro do prazo que nós temos, basicamente, o restante dessas contribuições. Assim, acho que os grupos podem se reunir para debater esse assunto, para verificar quais são os próximos compromissos. Nós temos, por exemplo, assuntos interessantes, como a questão da responsabilidade, dos serviços aéreos, e seria importante nós estabelecermos prazos, ou seja, prazos para que sejam encaminhadas as contribuições.

Em relação ao nosso *timeline* para dezembro, algo que é importante termos em mente é o seguinte: os trabalhos da Comissão podem ser prorrogados. Porém, senhores, nós temos alguns problemas. O primeiro problema é de ordem orçamentária. Ou seja, eu não sei se foi feita outra comissão como esta.

Foi feita a Comissão de Direito Esportivo?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ah, sim. Quer dizer: seriam feitas duas comissões, uma para o aerodesporto e outra comissão para o Código Brasileiro. Saiu a nossa. Ótimo!

Só que, no ano que vem, além da questão orçamentária, temos um outro fator. Se não conseguirmos estender para o próximo semestre, sem ser este, o outro, já entram as questões eleitorais. Então, teríamos um *delay* de mais de um ano, sendo que o Governo praticamente orientou um *gap* orçamentário muito grande. Ou seja, temos uma responsabilidade, temos um prazo, e acho que temos de trabalhar com mais seriedade do que temos feito até agora.

Então, assim sendo, suspendo novamente os trabalhos, para que os coordenadores e os grupos possam conversar, ver a metodologia, ou revê-la, ver as contribuições, os artigos que estão faltando, os temas que serão abordados, para que, então, dentro de uma hora, possamos voltar a ter, aqui, uma discussão e, mais ou menos, rever o nosso próprio cronograma.

No dia 14, senhores, não teremos aqui diversos de nossos colegas, por motivos afins, sejam profissionais, sejam acadêmicos. Então, estamos propondo aqui, para organizar o dia 14, que seja feita aquela consulta: sejam convidados aqueles técnicos da Anac para falar a respeito da questão voltada à desburocratização. Seria até mesmo um tempo que teríamos para conversar e explicar o que precisamos; para também chamarmos a Comissão de Valores Mobiliários a fim de que se possa manifestar e para que possamos ter um debate aqui sobre o capital estrangeiro, e também cobrar das associações, sindicatos e interessados as questões voltadas às isenções e tarifas previstas no art. 36 - parece-me.

O Geraldo pediu a palavra antes.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, eu creio que, se pudermos, nesta fase que estamos, para acelerar... Também tenho preocupação, porque chega novembro, dezembro, é complicado. Se pudéssemos trabalhar, cada comissão, e fazer sua oferta por bloco; discutir entre os membros da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim.

O SR. GERALDO VIEIRA - Reduzindo-se o número de membros, poderíamos interagir muito pela internet, fazendo um aperfeiçoamento que representasse um consenso dentro da Comissão, de modo que, quando encaminhássemos a proposta à Maria Helena, então, nós teríamos a inclusão e uma possibilidade de fazer uma consolidação mais rápida.

Se isso for possível - temos problemas orçamentários -, talvez pudéssemos fazer aqui a reunião a cada duas semanas, e não em todas as semanas, para reduzir um pouco os custos, sem prejuízo de nosso trabalho dentro do grupo. E fazermos reuniões mais para consolidar o texto inicial.

Eu acho que a gente ganharia com isso, economizando recursos para o Governo - estão escassos -, e a gente conhece a crise. Ao mesmo tempo, a gente poderia oferecer o bloco completo para não pular de um assunto para outro, porque estão todos interligados.

No meu caso específico, fiz aquela proposta inicial, que tem de ser melhorada pela Comissão, é óbvio. Se a gente consegue dizer que temos a simpatia da Comissão por uma estrutura mais flexível, como essa que estou propondo - pode ser outra; o importante são os conceitos, princípios de liberalização, arrumando a casa -, então, isso adiantaria também. Eu poderia oferecer ir mais adiante, tratando do sistema aeroportuário e, logo em seguida, dos serviços aéreos. Temos uma proposta também e temos uma proposta da parte de responsabilidade contratual.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim.

O SR. GERALDO VIEIRA - Responsabilidade civil; e uma proposta também com relação à parte das sanções administrativas. Os temas muito técnicos que envolvem a questão aeronavegabilidade, controle do espaço aéreo, achamos que são temas mais simples, a não ser acompanhar, dar seguimento à questão dos Vants de que o Brigadeiro Gustavo falou, e o Professor Respício sugeriu que fosse feito esse contato com os americanos. Maria Helena tem toda condição de agilizar muito isso, não só pela experiência que tem na área internacional, como pelos contatos também.

Se a gente pudesse trazer e ficar no estado da arte, *up to date*, há questões que dizem respeito à interferência de atos ilícitos na aviação civil, também, eu acho que, com isso, a gente poderia almejar chegar ao mês de outubro com, pelo menos, a primeira minuta do Código consolidada, para que a gente possa discutir mais essa minuta em novembro, dezembro; trabalhar mais cada um de nós na evolução dos textos.

Mas fica como proposta. A maneira como a presidência decidir, para mim, está confortável.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Bem, respeitando todas as opiniões diversas, e não me atendo a orçamento - é claro que o orçamento precisa ser respeitado, salvaguardado, etc -, minha posição é exatamente contrária à do Geraldo com relação a diminuir o número de encontros. Para mim, deveria aumentar o número de encontros, porque ficar só no *e-mail*, lendo tabelinha, para mim, não...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Respício, rapidinho. O que eu entendi...

Desculpe! Continue, por favor!

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Então, é isso com relação a aumentar o número de encontros; esse é o x da questão.

Sou extremamente favorável a debates ao vivo em vez de se fazerem debates via *e-mail*. Cada um tem sua forma melhor de trabalhar. Eu não trabalho bem com debate por *e-mail*. Para mim, o debate tem de ser olho no olho, ao vivo e em cores, os ânimos se esquentando ou se esfriando de acordo com os conceitos levantados.

Eu só gostaria de lembrar que tivemos aquela defasagem do dia 10, quando não houve a reunião. Dia 11 era Labace; todos nós lá fomos. E cada um pôde ir, eu fui. Tivemos essa defasagem no nosso cronograma. Por exemplo, hoje, 31 de agosto, a Abear apresentaria questões com relação ao livro de bordo, que foi uma sugestão do Jenkins, e haveria uma apresentação também do Claudio Jorge com relação a aeroportos. Então, nenhum dos dois aconteceu por causa da nossa defasagem de cronograma.

No dia 14, os nossos dois profissionais que estão relacionados para fazer a apresentação não estão aqui presentes. O Hugo teve uma missão fora, e o Bernardi está numa missão no exterior. E eles me pediram para manter o dia deles, senão vão desestruturar toda a agenda deles.

Então, sugiro que os especialistas da Anac que vierem dar seu testemunho, assim como a CVM, etc, etc, que fiquem para o dia 21 e não para o dia 14, porque o dia 14 é um dia bastante sensível, quando o Ricardo tratará de contratos, transporte aéreo e responsabilidade civil, e o Hugo falará sobre áreas aeroportuárias - destinação de áreas aeroportuárias, uso de áreas aeroportuárias e tudo mais. Isso, sem levar em consideração que precisamos remarcar o que hoje deveria ter sido apresentado e não foi.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Certo?

Então, gostaria de pedir, em nome do Ricardo Bernardi e do Hugo Cysneiros, que mantivéssemos a agenda do dia 14 e que, de alguma forma, pudéssemos incluir o que deveria ter sido apresentado hoje, e não foi pela defasagem do cronograma, com relação à apresentação do Claudio Jorge e com relação à apresentação da Abear, que foi a sugestão do Jenkins; e o que o grupo de trabalho de transporte aéreo acatou imediatamente seria a apresentação da Abear, sobre livro de bordo.

Então, são essas as minhas observações.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Aquela cortada que dei era em relação ao seguinte.

Pelo que entendi, a proposta do Geraldo não é nós fazermos reuniões a cada duas semanas. Seria, a cada duas semanas, fazermos uma extra aqui. Entendeu? Ou aqui, ou onde fosse possível, viável, porque, pelo ritmo que estamos vendo aqui, realmente, será importante mantermos as reuniões semanais. Isso tem sido um consenso. As pessoas têm passado isso para mim. Agora, obviamente, temos de ver o nível de comprometimento dos membros do grupo também.

De certa forma, tenho de contar muito com os coordenadores dos grupos, para puxar o pessoal, para realmente chamar para o cronograma, para dividir esse trabalho e, de fato, executar esse trabalho.

Porque nós temos uma Comissão com 24 membros. Em relação ao tamanho da Comissão, já chegou para mim notícia sobre isso; ou seja, já temos outros colegas e Senadores que estão de certa forma questionando a quantidade de membros, a efetividade, a participação - quem está e quem não está.

É aquilo que falei: queiram ou não, em determinada hora, tem de vir a tesoura. Obviamente, se houvesse uma readequação ou coisa do gênero... Eu não sei, mas isso é coisa que, de repente, acontece, e não temos controle. Só chega a ordem.

É aquilo que falei: também acredito no debate ao vivo. É muito melhor. Não tenha dúvida. O *e-mail* tem de ser uma complementação ou tem de ser uma guia para o debate, para aquilo que será consolidado. Imaginem só - Deus queira! -, chegarmos a novembro com mais de 300 artigos prontos; pelo menos, com as sugestões encaminhadas. Estamos chegando a 50%. Vamos ter de devolver isso, para que a Comissão chegue a um consenso, porque, quando formos deliberar, não será o momento de discutir. Quando trouxermos para deliberação em dezembro, queira Deus, o texto já vai estar pronto.

Vai ser uma formalidade. Até lá, obviamente, precisa haver os debates e as contribuições e terá de ser, por enquanto, semanal. Estou vendo como está o ritmo, porque realmente há pedidos; foram suspensos, etc., etc. Fizemos a experiência de nos reunir a cada 15 dias, e não foi produtivo, no meu entendimento.

Agora, os membros atuais, obviamente, têm de ser, de certa forma, cobrados.

Então, por isso, estou pedindo este segundo momento, até mesmo para os grupos, ou para aqueles que estão presentes, se sentarem e realinharem esse cronograma, prepararem o que vai acontecer.

Como falei, estamos discutindo essas apresentações, essas audiências públicas, por assim dizer. Para o dia 21, podemos colocar desde que todos cumpram o cronograma e tragam também o cronograma atrasado. Então, eu sou a favor da produtividade, totalmente. Desmarquei neste semestre todas as viagens que eu tinha. Eu tinha viagem para o exterior e desmarquei; não era de negócios, exatamente para dar o foco a isso aqui. O.k.?

Então, senhores, vamos dar esse tempo?

Mais alguém quer fazer uma colocação? Respício?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Eu gostaria de fazer uma colocação, concordando com tudo o que o Presidente falou. É extremamente difícil, na idade em que estamos, começar a puxar a orelha das pessoas que não estão fazendo nada. Então, fica um tanto quanto difícil para o coordenador, para os colegas que estão no grupo. Vamos falar português claro, até mesmo para o ouvinte ter ideia de que isso acontece em qualquer comissão, em qualquer empresa, pública ou privada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Em sala de aula.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Em sala de aula também; com professores e com alunos, com funcionários. Muita gente entra aqui mudo e sai calado. Não fala nada aqui, nem por *e-mail*, nem no corredor. Nada.

Então, o senhor me desculpe, Presidente, mas não tenho poder, nem bola de cristal, muito menos olhos hipnóticos para fazer a criatura trabalhar. Se ele não quiser, não há como fazer. Então, concordo com tudo o que foi falado, mas não dá. Não tem jeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Como foi colocado, o Senado está de olho, está vendo essa questão de produtividade. Estamos sendo cobrados. Tive reunião na semana passada sobre isso, e não foi só com um Senador. Quer dizer, o relógio, de certa forma, está contando.

Professora.

A SR^a MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - A minha percepção é semelhante à do Respício. Na área jurídica, aqueles que não colaboraram até agora, eu realmente já deletei; quer dizer, não estou mais esperando colaboração de quem não colaborou até agora. Não estou cobrando, nem estou mais mandando *e-mail*. Eu tomei essa decisão, porque não adianta.

Agora, estou pedindo, se for possível, para a Comissão para que, em até 15 dias, possamos já optar por alguma daquelas propostas, pois estaremos com 50% de propostas, embora ainda não tenha um sentido teleológico, à luz de conceitos, princípios, etc., para um novo código, mas que possamos já delimitar quais são as propostas aceitas pela Comissão.

Então, poderíamos ter só uma tabela do Código e a sugestão, em princípio, que seria enviada como adotada para o novo CBA. Senão, realmente, continuarmos só com essas três, quatro tabelas, até para mim mesma, que estou acompanhando, está começando a ficar confuso.

Então, não sei se haveria essa possibilidade. Não sei se seria por *e-mail*; tem de ser pessoalmente. Seria pegar artigo por artigo. O ideal seria pegar os artigos, do primeiro ao último, e fazer uma sistematização, para termos um organograma realmente jurídico. Mas, se não for possível, pelo menos no que já foi feito, passarmos um pente fino, porque não vai dar para continuar tendo mais, mais e mais informações. Nós precisamos dar uma brechada e verificarmos com isso... Se não começamos com conceitos e princípios, vamos fazer o inverso: que conceitos e princípios estamos inferindo dessas propostas que estão sendo enviadas.

Então, eu gostaria de saber se isso vai ser possível.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, uma última colocação aqui. Recebemos uma pergunta do Sr. Augusto Fonseca da Costa, e acredito que essa questão vá ser colocada em debate nas próximas audiências. Engenheiro Celso:

A fabricação de aviões leves é frouxamente regulada em ISs e RBACs, muitas contra o Código Brasileiro de Aeronáutica atual, defesa do consumidor e outras leis maiores. Daí acidentes e mortes não investigados sob o mote ilegal de voar por conta e risco. Vai piorar ou melhorar?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Bom, sou Celso, engenheiro mecânico aeronáutico.

Desde 2002, trabalhei com aeronaves experimentais, e foi uma luta grande que tivemos aqui, para que se regulasse o setor. Porém, o que foi pensado no momento até agora não foi colocado em prática, que foi a criação do conceito LSA para o Brasil. Pegou-se a norma americana e foi implantada aqui. Porém, aos meus olhos e aos olhos do pessoal que usufrui hoje do serviço, não houve grandes mudanças, haja vista a pouca aderência das empresas que existiam à época e que existem hoje.

Para se ter uma ideia, antes da adoção da norma LSA, você tinha, no Brasil, mais de 40 empresas fazendo aeronaves experimentais e, após isso, hoje, se não me engano, há cinco empresas. Então, a aderência foi baixa.

Acho que seria um bom momento para que se legislasse sobre isso e se criasse, muito provavelmente, uma norma que se adequasse melhor aos padrões brasileiros, em vez de simplesmente se pegar uma norma americana e aplicá-la. Surgem diversos questionamentos do tipo: "Ah, a norma americana é melhor", "A norma europeia é melhor", "Na República Tcheca, eles têm três ou quatro tipos diferentes de norma", "Na Austrália, eles têm outra norma", "Na África do Sul, outra norma".

Então, isso é uma coisa que acho que valeria a pena ser discutida aqui, no âmbito da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, senhores, agora, vamos suspender os trabalhos e dar o prazo de uma hora para que os grupos sentem e realmente possam reunir-se. Vamos verificar, então, o nosso *timetable* doravante. Obrigado.

(Iniciada às 14 horas e 30 minutos, a reunião é suspensa às 14 horas e 50 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O.k., senhores. Podemos retomar? *(Pausa.)*

Senhores, o que os grupos deliberaram? O que os senhores decidiram em relação à apresentação, ao cronograma? Já existe alguma proposta preparada?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Pois não, Dr. Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR *(Fora do microfone.)* - O grupo três espera o grupo dois falar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Pois não, grupo um e grupo dois.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Grupo um. Gustavo Oliveira. Boa tarde, Sr. Presidente. Com relação ao grupo um, a gente entende que a maior parte dos artigos que nos concerniam já foi submetida à crítica. Estamos aguardando ainda quem quiser fazer crítica aos artigos que foram submetidos. Eu vou trabalhar com o Rafael e com o pessoal da Anac alguma coisa com relação a Vant e a questão das competências da SAC, que é justamente a parte de coordenação entre a autoridade da aviação civil e a autoridade aeronáutica. A gente está colocando SAC em um primeiro momento, mas depois a gente submete ao grupo para decidir se vai tirar o nome de instituição e falar que vai ser o órgão responsável pelas políticas públicas de transporte aéreo ou o ministério que patrocina... Como vai ser o termo ao qual a gente vai se referir a gente vai deixar aberto justamente às críticas.

A minha proposta é que a gente apresente a nossa sugestão de texto e depois que as pessoas nos corrijam ou aprimorem o nosso texto. Da nossa parte é basicamente isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O.k. A questão das autoridades aeronáuticas, não é? Rever essa nomenclatura?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Não, isso já está feito. O que a gente vai colocar é com relação àquela competência de coordenação que tem em alguns pontos do Código de Aeronáutica. Essa competência de coordenação quem executa é a Secretaria de Aviação Civil. Então, a gente vai tratar disso e colocar alguns artigos com relação a isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Interessante, até porque, como se diz, estamos só relembrando que é pública a questão de uma suposta reforma ministerial, que está sempre sendo anunciada. Vamos ver a questão dessa autoridade aeronáutica. Nossos votos são que a SAC perdure, obviamente, porque eu a considero importante, mas é aquilo, vamos ver uma coisa que seja plausível para o futuro.

Grupo dois? *(Pausa.)*

Ausente?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Em termos, tudo bem.

Grupo três.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Presidente, como nós havíamos colocado antes, dia 14 de setembro, nós pedimos a manutenção das apresentações do Ricardo Bernardi com o Contrato de Transporte Aéreo e Responsabilidade Civil e Áreas Aeroportuárias com o Hugo Cysneiros.

Nossa sugestão é que, no dia 21 de setembro, se por acaso for feito o convite para o pessoal da Anac vir aqui falar sobre aqueles números dos aeroportos e o pessoal da CVM, isso fique restrito à parte da manhã ou que fique restrito a um período de tempo bem controlado e que o dia 21 de setembro seja dedicado a um rol de apresentações, que serão iniciadas pelo Claudio Jorge, fazendo a apresentação geral, por cerca de 15 minutos - já digo qual é o tema maior -, seguido do Doriello, por 20 minutos, o Geraldo, mais 20 minutos, e o Ronei, mais 20 minutos. Depois, seguidos de debates. O que seria isso? Cada corrente sustentaria a sua visão. São estas as três correntes, que vamos chamar de Doriello, Geraldo e Ronei. Eles podem chamar como quiserem. Eles vão coordenar com o Claudio Jorge como ele vai batizar essas correntes. Com relação à propriedade do aeroporto, se é público, se é privado; ao uso do aeroporto, se é público, se é privado, etc., emendando na parte de concessão, autorização, permissão, pedido, pelo amor de Deus, qualquer coisa em relação à operação do aeroporto. Como esse é um tema sensível, nós integrantes do grupo três, do grupo de trabalho Transporte Aéreo, solicitamos o maior tempo possível para essas apresentações e esse debate no dia 21 ou na data que a Mesa assim decidir.

Caminhando, teríamos, dia 28 de setembro, uma apresentação do Celso, que seria uma apresentação dupla. O primeiro tema seria os Vants, *drones*, aeronaves remotamente tripuladas, etc., quer dizer, o estado da arte no mundo, e aeronaves experimentais. O Celso precisaria aproximadamente de 90 minutos para fazer a apresentação das correntes...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Noventa minutos?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - ...o que A e B pensam, C, D acham, etc.

No dia 5 de outubro, seria novamente o Celso, fazendo uma apresentação com relação à importância de se incluir no novo CBA o tema credenciamento, especificamente falando da parte técnica com relação a pessoal, aeronave, essas coisas todas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ele realmente possui interesse especial por esse assunto.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Então, o grupo três, que está bastante desfalcado dos seus membros hoje - e os que estavam presentes aqui contaram com a ajuda de outros que não são membros da Comissão, mas nos ajudaram aqui no debate -, fez essa construção para manutenção do que havíamos proposto no dia 14 e mais 21, 28 e 5.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, perfeito.

Vejam só: no intervalo, eu entrei em contato com a FAA, com o representante da FAA no Brasil que nós conhecemos, e ele me disse que não há nenhum problema para a FAA enviar um técnico para cá, inclusive alguém dos Estados Unidos. A própria Mesa do Senado... A Secretaria disse que poderia providenciar tradução - acho que não seria o caso, mas disse que pode providenciar. Foi pedido pelo menos um prazo de 30 dias. Disseram-me que muito dificilmente essa pessoa viria se não fosse para conversar diretamente com técnicos, porque para conversar com legisladores, obviamente, há reservas, porque há o momento político da coisa e o momento técnico. Agora, em relação à apresentação para técnicos, eles podem disponibilizar esse membro. Já temos até mesmo um ofício preparado e, caso os senhores concordem, podemos encaminhar um ofício para a FAA para que ela possa verificar a data em que pode encaminhar uma pessoa para o Brasil para apresentar essas ideias.

Se os senhores concordam... *(Pausa.)*

Certo.

Em relação à Anac, também vou verificar os técnicos para falarem sobre a questão da desburocratização, porque nós temos uma pauta extensa.

Só para constar, uma formalidade: nós temos aqui o Requerimento nº 3 da Comissão, no qual solicitamos que seja convidado um especialista da Federal Aviation Administration a fim de esclarecer questões relativas ao uso de *drones*.

Justificativa.

A mencionada entidade possui especialistas com alto conhecimento técnico sobre o tema supracitado e, considerando a especificidade do assunto, o comparecimento de um membro da FAA será de extrema valia para instruir os trabalhos deste Colegiado.

Se todos concordam, permaneçam como estão. *(Pausa.)*

O.k.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Presidente, só uma colocação. Talvez fosse interessante ampliar o termo *drone* para "aeronaves remotamente tripuladas". Não apenas o termo *drone*, mas também outros que nós tenhamos...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Por *drone* eu entendo tanto aquela aeronave remotamente tripulada como aquela que dá dor de cabeça, que é autônoma, aquela aeronave em que você simplesmente coloca um programa e ela faz algo sozinha, praticamente com um *software* ela resolve a vida. Acho que essa também pode ser objeto de discussão.

Pois não, Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Sugiro usar o termo UAS, *Unmanned Aerial System*, sistemas não tripulados - "sistema", e não nos restringirmos a *drone*.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É bom que eu já faço... *drones* ou URAVs?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - UAS é melhor, "sistema". O V é só para "veículos". "Sistema" é melhor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - UAS.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - É, "sistema" é mais amplo, porque pega a parte de controle, aeronave e tudo mais.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - E colocar no ofício "e sistemas semelhantes" ou "e sistemas similares" para ampliar e até mesmo para que, se alguém lá do outro lado, da FAA, tiver alguma dúvida, possa entrar em contato com a Mesa e solicitar: "O que vocês estão querendo? É só esse tipo de aeronave, aquele tipo de aeronave, aquele outro tipo de aeronave?" Quer dizer, dá amplitude ao tema, não só para vir um cara que é especialista no *drone* da Amazon - vamos perder tempo e ele também.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então nós vamos solicitar que seja convidado um especialista da Federal Aviation Administration a fim de esclarecer questões relativas ao uso de *drones*/UAS. O.k.? *(Pausa.)*

Então, aprovado.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Quanto às questões regulatórias, seria bom colocar: "...a fim de esclarecer questões regulatórias ou questões legais".

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nós vamos esclarecer isso já no ofício.

Marcelo, coloque também "questões regulatórias". Especifique bem, porque não é *business*, é *regulation*, porque senão...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Talvez fosse interessante colocar para ele vir aqui e explicar o que a FAA está fazendo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Então, que isso seja textual, para não haver nenhuma dúvida sobre o que a FAA está fazendo com relação a essas aeronaves. Para ele trazer, inclusive, as dúvidas que ele tem. Seria muito interessante que ele nos trouxesse aqui algo como: "Olha, nós temos dúvidas em A, B e C também. O que vocês estão falando tecnicamente sobre isso daqui? Como é que vocês estão definindo? Nós definimos assado. Vocês vão definir frito ou ensopado?"

Quer dizer, para haver uma troca. Não apenas ele vir aqui e fazer uma apresentação, mas para trocarmos ideias, trocarmos dúvidas. Eu acredito que isso vai ser bastante enriquecedor, inclusive para ele.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Ponha um endereço aí. Se for o caso de o técnico precisar de um esclarecimento da Comissão, você reporta. Faça um pedido mais geral e depois ponha as minúcias a serem tratadas via e-mail, dúvidas adicionais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Você pode ajudar o Marcelo então? Porque aí você dá essa esticadinha, estende o sentido que nós queremos.

Bom, em relação ao dia 14... Ou seja, estou vendo que no dia 21 realmente teremos uma pauta cheia - pelo que vi aqui, teremos quatro apresentações. No dia 14, teremos a apresentação de Ricardo Bernardi, do Cysneiros e demais temas. Então, eu posso bloquear o dia 14 para fazer as tratativas junto ao pessoal da Anac, para que eles falem especificamente sobre a questão dos aeroportos, que vai ser até o assunto em mote. O.k.?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Junto com?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim.

Pois não, Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, a Anac faria uma palestra. Uma delas é sobre...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - A questão da desburocratização dos aeroportos.

O SR. GERALDO VIEIRA - Ah, sim. O.k.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É aquilo que eu digo assim... É porque sempre há aquela questão: ou existe excesso de pessoal na Anac, ou falta de pessoal na Anac, ou as regras da Anac. O que impactaria a desburocratização?

Foi falado na reunião passada que o nível de acidentes em aeroportos que operam menos de 10 mil passageiros por ano foi de zero vítima nos últimos 13 anos, uma coisa do gênero. E isso caiu na mão... Inclusive, o Senador Flexa Ribeiro ficou muito interessado nesse dado. É algo a que ele quer ter acesso, quer verificar isso aí para, inclusive, colocar dentro das propostas de aviação regional que estão circulando dentro do Congresso. Ele quer colocar para o Estado dele, o Pará. Então, acho que seria interessante...

O SR. GERALDO VIEIRA - O tema é desburocratização?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Desburocratização é o tema.

O SR. GERALDO VIEIRA - Significa dizer que algum Estado está criando burocracia desnecessária ou tem burocracia?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O que nós estamos verificando, dentro de uma pauta sugerida pelo Dorieldo, é que, com a necessidade de certificação ou o excesso de regras por assim dizer, as regras de certificação de um aeroporto como o de Congonhas estariam sendo exigidas para aeroportos menores. Então, como é que se trata isto: a questão da facilitação *versus* a segurança? É possível colocar isso dentro daquele espírito de trocar a concessão por autorização, por permissão, dentro já do CBA? Que impacto teria essa medida?

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, correlato a esse tema, há outro tema muito importante, que é a forma como estamos implementando a nossa Constituição. Em tema de matéria ambiental, em tema de construção, de maneira geral, e de fluxo de pessoas e tudo mais, nós temos competências concorrentes - União, Estado e Município -, e realmente isso está complicando a vida das administrações aeroportuárias. Também, no nosso caso, nossas empresas aéreas, no que se refere... Por incrível que pareça, há Município que pede um Habite-se para um terminal localizado dentro da área do aeroporto.

Então, é um tema extremamente importante na nossa pauta. Nós íamos nos dedicar a ele quando cuidássemos das questões das zonas de proteção, que é outro tema correlato. Quer dizer, a parte fundiária do aeroporto, no que se refere a todas as exigências sanitárias, ambientais e tudo mais.

Talvez fosse interessante o representante da Anac abordar também essa questão, porque em cada Estado há uma legislação, em cada Município outra legislação, em cada região metropolitana uma legislação, em cada cidade uma legislação. Nós temos que trazer isso para dentro do Código, dar uma disciplina federal para produzir norma que afaste a interferência de Estado e Município nesses casos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Concordo com o senhor e lembro que está acontecendo agora uma discussão dentro do Senado, neste exato momento, a respeito da padronização do ICMS. O Senado hoje discute esta questão da padronização do ICMS para evitar a guerra fiscal, para buscar uma padronização de cobrança dentro dos Estados.

Há Estados que cobram bem menos. Há Estados que ultrapassam o que seria entendido por constitucional. Inclusive, vamos tratar disso, as questões ambientais, dentro do Código, obviamente, e vamos buscar essa padronização. Disso o senhor pode ter certeza, porque, realmente, como o senhor falou, não são apenas as empresas aéreas, mas as oficinas de manutenção, os aeroportos que já estão instalados. Vivemos em uma área cinza. Ficamos à mercê do poder discricionário dos Estados.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA - É mais do que discricionário. Na realidade, eles não exercem um poder. Então, um pedido de qualquer coisa, de um alvará mais simples, leva um ano, dois anos, porque, enfim... É complicado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Positivo.

Dia 14 podemos verificar com a Anac essa possibilidade de eles virem para cá para fazer essa apresentação a respeito dessa questão - e o Doriello, que está ao lado, me corrija aqui - da desburocratização, daquilo que estamos requisitando, o impacto que isso teria dentro do tema.

E também temos a questão do capital estrangeiro a ser debatida. Não sei se no dia 14 caberia isso, porque, obviamente, teremos que conceder 20 minutos, o tempo regimental. Geralmente, quando um convidado vem a uma audiência pública, tem 20 minutos, ou 10, dependendo da quantidade de convidados. Posteriormente a isso, são abertos os debates, que não têm tempo, e obviamente gastam muito mais tempo.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA - Presidente, nesse tema, não sei se o senhor tinha aprovado ou o Plenário aprovou o convite a um especialista da CVM para tratar desse assunto...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, foi aprovado.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA - Foi aprovado?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Foi aprovado.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA - O senhor está tratando disso. Ele virá aqui dar os esclarecimentos para que, depois, possamos debater internamente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Estamos vendo a pertinência de trazê-lo no dia 14, junto com o tema dos aeroportos, porque pode ficar muita coisa, muita pauta. Se bem que acho plausível se dedicarmos uma hora para cada. Teremos os debates na parte da manhã, obviamente aproveitando o período da manhã, em que estão presentes mais membros, no dia 14. Temos que dar relevância aos membros. A parte da tarde seria, então, dedicada à apresentação da Anac e da CVM.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA - O senhor não poderia inverter, Presidente? É que no caso da Anac, mas sobretudo no caso da CVM, a palestra será extremamente importante, interessante. Assim, depois da palestra, poderemos fazer um debate mais rico. Tenho certeza de que ele vai trazer muitas novidades e mostrar como funciona isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, sendo possível a CVM vir no dia 14, ela ficaria por último até para que os debates fossem conforme a conveniência.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA - O senhor poderia transferir o debate, então, para depois da audiência com a CVM? Porque vamos debater antes e acho que a CVM tem esse papel de nos educar e mostrar como funcionam as questões de controle de capital, como se acompanham os fluxos de capitais entre acionistas, enfim, como essa coisa toda funciona, para que, depois de recebermos essa aula, possamos debater entre nós a posição a ser adotada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, claro. Obviamente vai ter um papel importante da Anac, porque temos um conjunto de regras na Anac - é uma pena que o Catanant não esteja aqui... Realmente acho que muita coisa pode ser desburocratizada em relação a registro e autorização de empresas. As requisições são coisas muito grandes e entravam muitas coisas.

Então, vamos definir estas pautas para o dia 14: a apresentação do Bernardi e do Cysneiros, a possibilidade de a CVM e a Anac trazerem aqui os técnicos para discutir a desburocratização para aprovação de aeroportos. O.k.? *(Pausa.)*

No dia 21, então, estamos fechados com o Claudio Jorge, com o Donizeti, o Geraldo e o Ronei.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dia 21. Claudio Jorge.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - CJ?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - Com o Donizeti não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Desculpe, Dorieldo.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - A minha letra está tão bonita que...

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA - É melhor deixar o Dorieldo por último, porque ele é muito polêmico. Ele polemiza muito, o Dorieldo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Aqueles que aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Perfeito.

Então, no dia 21 de setembro, Claudio Jorge, Dorieldo, Geraldo e Ronei; dia 28, Celso *(Ininteligível.)*

e no dia 5... E ver se realmente as pessoas *(Ininteligível.)*

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O tema do Dorieldo é titularidade e uso. Foi isso que ficou definido?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - A infraestrutura é definida pela titularidade de propriedade ou uso. É esse o tema.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Também. Está certo.

Perfeito, senhores? *(Pausa.)*

A relatora quer fazer alguma consideração? *(Pausa.)*

Não? Está *light*? *(Pausa.)*

Então, estamos *light*.

Gostaria de saber se os senhores têm mais algum comentário ou algo para...

Sim, senhor, Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Obrigado.

Gustavo Oliveira. Mais uma vez, boa tarde!

Só para dar ciência de público - já falei com o senhor. Não vou estar presente nas duas próximas reuniões do grupo, que seriam dias 14 e 21, por estar viajando a serviço.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O senhor é um dos membros que, realmente, mais contribui com a Comissão. Sentiremos falta, pode ter certeza, antecipadamente, da presença do senhor e de suas ideias - não deixe de mandá-las por favor. Sendo possível, havendo alguém do Comando da Aeronáutica que possa, pelo menos, estar aqui presente no lugar do senhor, apreciaremos muito, alguém de sua indicação.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Fernando? *(Pausa.)*

Então, está mais do que representado.

Pois não, professora.

A SR^a MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Minha preocupação ainda permanece quanto à sistematização para compor os artigos com divergência para que possamos apresentar um primeiro *draft* do Código. Alguém tem sugestão? *(Pausa.)*

Entenderam a pergunta?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - Um *draft*, um resumo?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Nesse sentido. Porque estamos com várias propostas e vamos ter que começar a ter uma proposta única em relação à tabela do Código. Há alguma proposta de como faríamos isso?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Gustavo Oliveira, mais uma vez.

Pelo que pude ver, a maioria das propostas não têm divergências grosseiras. Então, proponho que a relatoria faça uma proposta consolidada. Obviamente, essa proposta consolidada vai sofrer crítica. A senhora sabe que a senhora tem que ser criticada - já conversei isso com a senhora. A senhora apresentaria a proposta consolidada e nós a criticaríamos se for o caso, se houver alguma divergência. Naquelas em que há divergências claras e crassas, acho que deveríamos apontar as divergências e achar uma forma de resolvê-las.

Obrigado.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - A preocupação do grupo jurídico, que vamos começar a debater ou fazer esse nível de trabalho... O que for divergência jurídica... Por exemplo, se é pertinente a Direito Administrativo, a questão de licença, enfim. Mas quando for alguma coisa que pareça não pertinente, muito simples... Mas, às vezes, um termo técnico nos escapará para podermos decidir por essa ou aquela. Entendeu a delicadeza? Fico um pouco preocupada ainda de assumir esse nível de... Realmente, o que for parte jurídica dá para apontar, mas quando houver algum termo pequeno...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - A minha proposta... O grupo jurídico é o responsável pela hermenêutica. Então, entendo que vocês são qualificados para selecionar um texto. Se discordarmos aqui, o grupo vai dizer. Não vejo grande problema de recebermos uma proposta consolidada do grupo de...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Uma proposta consolidada do jurídico.

Alguma opinião?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Com relação aos temas que têm grande divergência, não vejo como o jurídico ou alguém fazer uma proposta só, exatamente por serem divergentes. Se a corrente A falou que é 100% de verde e a corrente B disse que só aceita até 49%, temos uma divergência gritante. Não é o jurídico nem ninguém - no sentido de grupo, muito menos individual - que vai formular uma proposta de 100% ou de 49%.

Inclusive gostaria de deixar registrado aqui - eu não estava presente - que houve uma votação - consta que foi de 9 a 6, a favor de 100%. Na minha opinião, 100% têm que ser encaminhados. Se vai ser alterado depois pelos Senadores, pela Câmara, são outros quinhentos, mas não pode ser mudado. Daqui a pouco, vamos fazer como na minha universidade, que decide, a cada assembleia, se vai haver ou não greve, de acordo com o número de pessoas presentes. Então, os docentes da UFRJ entram e saem de greve a cada assembleia.

Temos que ter uma posição só. Se houve uma votação... Não estou dizendo que isso vai aparecer no novo Código, mas, na minha opinião, ela tem que ser encaminhada, porque houve uma votação, sob pena de daqui a pouco estarmos votando dez vezes a mesma coisa porque algumas partes não estão interessadas no resultado da votação.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Então a sua proposta é: tema que já foi sugerido com votação seria tema para ser consolidado, à luz daquela proposta.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Com certeza! Se ela vai ser alterada depois no plenário do Senado, se vai ser alterada pela Câmara, são outros quinhentos. Agora, esta Comissão, no dia X, pelo número de votos Y contra Z, decidiu que seria aquele encaminhamento. Não consigo entender por que vamos voltar não só àquela, mas a outras...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - É uma área específica.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - ...que estarão pela frente.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Sim. Esse é o específico. Agora, eu diria que 80% das propostas ainda não foram objeto de votação, essa é a delicadeza para o jurídico consolidar.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Relatora, penso que o ideal é trazer... O jurídico pode ser muito útil para consolidar o que ainda vai ser votado. Quanto ao que já foi votado, não temos que gastar energia: manda para a consultoria e...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, a orientação que recebi foi a seguinte.

Isso ainda não foi objeto de deliberação pela Comissão - ponto. Obviamente, a Comissão não vai voltar atrás naquilo que decidiu - ponto -, a não ser que realmente tenha uma questão legal extremamente premente - que até agora não vi - e para dizer que acatamos a sugestão dos membros e para exaurir o debate. Foi feito no caso de capital estrangeiro: "Vamos escutar a Bolsa de Valores e ver se não é legal..." O.k., tudo bem, chama. Agora, se a Bolsa de Valores...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Perdão, se a CVM, a Comissão de Valores Mobiliários - obrigado! - chegar e dizer "100% de capital estrangeiro é ilegal", realmente é algo que podemos considerar. Agora, se ela chega e fala que a especificação é por isso, por aquilo etc... É uma possibilidade, não é? Obviamente! Já foi encaminhado, e estamos trabalhando nesse sentido. Vamos chegar ao final e deliberar. Se na deliberação, novamente, houver o consenso, a maioria, no sentido de que vamos inserir no anteprojeto 100% de capital estrangeiro, será 100% de capital estrangeiro. Pronto!

É aquilo que eu digo: esses debates não visam voltar atrás em uma decisão já tomada, salvo engano e se, de repente, aqui... Talvez a minha *expertise* não permita ver alguma coisa, a *expertise* do Dr. Geraldo talvez não permita ver alguma coisa... O Ronei também: talvez a *expertise* dele não esteja vendo alguma coisa. Se chegar alguém e falar que não pode, porque legalmente é assim, assim e assim, é *contra legem* etc. e tal, realmente podemos ver. Fora isso, entendo que vamos respeitar a posição que já foi votada aqui dentro.

Dr. Geraldo.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA - Presidente, no caso do capital estrangeiro, estou entendendo que há uma posição majoritária já assumida pela Comissão de 100%. Houve uns votos que não divergiram para ficar nos 49%, mas a posição da Comissão já foi adotada. Penso que é importante o especialista vir aqui porque ele pode mudar a opinião daqueles que ficaram contra e podemos chegar a um consenso de 100%, porque é essa a questão. Tenho certeza de que, depois de o especialista tratar desse assunto, muitos membros ficarão mais à vontade para acompanhar a maioria da Comissão, que já está esboçada nos 100%. Esse contexto a que estou me referindo não é, de maneira nenhuma, para mudar a decisão da Comissão não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Positivo.

É como se disse: uma vez que debatemos aqui e temos uma posição, não é como falou, com todo respeito... Também na minha universidade federal, em Goiás, é aquela coisa: todo dia está em greve, não está em greve, depois volta à greve, dá aula, não tem aula, greve de novo. É essa a coisa, mas quem está perdendo são os alunos e a sociedade.

Dorieldo? *(Pausa.)*

Professora? *(Pausa.)*

Sim, Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Se o senhor me permite: fui voto vencido, mas não tenho nenhum amor muito grande pelos 49% ou pelos 100%. No caso dos 100%, houve uma votação. Não há dúvida, não tem problema algum que o texto saia com 100% - ou com X%, conforme se quiser colocar. Só acho que, nos pontos, e não é só para este ponto, em que haja uma divergência que seja clara e que não possa ser pacificada, em relação à qual não conseguimos chegar a um consenso no grupo, essa falta de consenso deveria ser colocada para o legislador, porque, sinceramente, é uma decisão política.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, obviamente.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Sou voto vencido e sei perder, não estou questionando aquela votação não. É só questão de se fazer - se há divergência e se o divergente achar que aquele ponto merece uma observação que vá para o legislador - uma observação no relatório para constar que, no art. X, há divergência do especialista fulano, que fez a seguinte consideração. Coloca-se isso e depois segue-se adiante com esse tipo de observação no relatório. É a minha sugestão.

O SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA - Claro.

Pois não, Dorieldo.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - É óbvio que, aqui, nessas discussões, a criatividade requer isto: põe um assunto, leva pancada, parte é aprovada e parte é reprovada. Só queria, Presidente, registrar a minha sugestão.

Já há um tempo que eu não leio o Regimento Interno do Senado, mas acredito que existam recursos relativos a recomendações - quando um assunto não é tema de lei, ele poder ser recomendado a um ente administrativo competente. Imaginemos que, entre as sugestões que colocarmos aqui, haja uma sugestão X que não foi aceita para ser incluída no Código, mas que a Comissão entende que é relevante para a aviação - aí, de repente, não é tema de lei. Então, ao final dessa Comissão, poderíamos juntar uma série de sugestões para regulamentação, por exemplo, e encaminhar para o órgão competente, seja a Anac, seja o Decea, seja outro. Não entrou na lei, mas, pelo menos, podemos recomendar que se torne norma, porque há pontos que estamos discutindo aqui que não são previstos em norma e, provavelmente, podem não ser incluídos em lei. Como isso é tratado no Regimento Interno?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, a situação que o Doriello mencionou aqui... Só repescando, porque recebi uma notícia aqui agora que realmente vai pesar na situação da aviação.

É o seguinte.

Eu já havia dito que a Comissão tem um fim, que é apresentar um anteprojeto, mas também é um meio, porque vários setores da aviação estão se manifestando - temos muitas associações que estão se manifestando. Como foi colocado, nem tudo é matéria de lei, mas é matéria de regulamentação. Se existe a possibilidade de não serem feitas mudanças na letra da lei, mas de serem necessárias algumas mudanças infralegais, não vejo por que motivo não emitir essas recomendações.

Vou estudar o Regimento e os poderes, o que pode ser feito na Comissão, mas acredito que as recomendações desta Comissão, ainda que não saiam desta Comissão, podem ser passadas para o Presidente da Câmara, do Senado, para um Senador, porque é um documento que obviamente vai gerar um material interessante. Obviamente, as associações, os sindicatos e quem está aqui presente acompanhando sabem que podem ser feitas mudanças sem necessariamente se mexer na letra da lei. Sim, isso pode ser encaminhado, pode ser tratado, discutido e, obviamente, submetido ao interesse de quem quer que seja, como a Anac por exemplo.

Quer dizer, este momento de discutir a aviação, acho, também deve ser aproveitado pela comunidade aeronáutica, e não apenas na discussão do CBA em si. Temos aqui membros que trabalham na Anac, como o Doriello, como o Honorato; temos o Ronei, que trabalha na SAC. Obviamente, eles estão sensíveis, escutam, captam esses humores por assim dizer. Então, não vejo nenhum problema em o que for extrapauta CBA ser encaminhado sob forma de recomendação para as próprias Agências.

Outra coisa: é bem provável que, na própria lei da Agência, sejam necessárias algumas revisões que poderão repercutir como recomendações à própria Comissão. Obviamente, já temos Senadores interessados em fazer projetos de lei que possam favorecer isso. Ou seja, trata-se de aperfeiçoar a própria Agência. Ou seja, nós estamos em um momento de trabalhar a aviação e seu marco regulatório. Por que não? Temos Senadores que nos servem para isso - isso já foi deixado bem claro em outras reuniões.

Professora, algo mais?

Professora, algo mais?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Permanece ainda a minha dúvida em relação à questão da consolidação pelo grupo jurídico. Obviamente, nos temas com divergência, não há problema, aquilo será colocado, aquilo que já foi votado será colocado. No entanto, pequenas sutilizas nas propostas... Eu tenho a preocupação de o grupo, eventualmente, não perceber essa sutiliza técnica - e há o impacto e o desdobramento que ela poderá ter do ponto de vista prático.

Por outro lado, para colocar em votação cada proposta, nós teríamos que ter uma manhã inteira: "Essa fica. É a primeira ou a segunda?". Temos que optar. A minha preocupação é com a pureza do trabalho a ser feito. Não se trata de achar uma proposta mais simpática do que a outra. Não posso. Entende? De repente dois ou três termos podem ter desdobramentos práticos que eu não vou perceber. Entende o que eu estou dizendo, Geraldo?

Então, eu queria saber o que vocês propõem, porque eu também não posso começar a fazer consolidação, pegar um grupo de sete, oito advogados, trabalhar e, depois, mudam tudo. Não dá! É enlouquecedor, uma caixa de Pandora, uma loucura! Por outro lado... Eu estava lendo há pouco e percebi que, em alguns casos, são tão sutis as diferenças que o grupo vai ter que ler com lupa.

Vocês sugerem o quê? Que reservemos uma tarde e leiamos artigo por artigo, em sequência? O que vocês acham?

O SR. GERALDO VIEIRA - Eu acho que esse trabalho é exaustivo e complicado, porque estamos apenas começando.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Pois é.

O SR. GERALDO VIEIRA - Dentro de poucos dias, nós vamos ter propostas de mais de 180 artigos. Eu creio que, nessa fase, nós temos só que colocar as sugestões em planilha, fazer o dever de casa e votar por bloco.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Depois, pegamos um mês para fazermos isso tudo.

O SR. GERALDO VIEIRA - É, senão eu tenho receio...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - De depois ter que alterar...

O SR. GERALDO VIEIRA - ...que se avance na consolidação e depois se tenha que buscar memória e voltar atrás. Eu acho que a Comissão terá pelo menos duas etapas mistas pela frente, cumprida essa de colocar todas as propostas: é fazer um primeiro texto e, em cima do primeiro texto, sem questionamento de mérito, produzir a nova minuta do Código.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Mas para se fazer isso vão ter que ser colocadas sugestões. Onde houver duas, três, quatro sugestões, como escolher uma ou outra?

O SR. GERALDO VIEIRA - Claro. Mas é isso que eu digo, depois de tudo pronto...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Faz toda a estrutura...

O SR. GERALDO VIEIRA - Depois de tudo pronto, nós temos que iniciar outra fase, aprovando qual daquelas sugestões vai ser incluída.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Outra fase, que seria sugerindo uma ou outra.

O SR. GERALDO VIEIRA - Depois dessa fase, a fase subsequente seria - acho que você fará com maior eficiência e cuidado - pegar esse material todo e produzir uma boneca, já em cima do que foi decidido aqui, para que, depois dessa primeira minuta, tenhamos uma oferta final para cada dispositivo, até porque está havendo muita divergência de linguagem, de institutos jurídicos utilizados. Temos que levar em consideração que não chegamos à parte complicada do Código, que é a responsabilidade contratual; temos que considerar a parte relativa àquilo que nós temos que trazer para dentro, mais na direção da Convenção de Viena; que a atualização da legislação de determinadas matérias de convenção internacional não está pronta; que a parte de infração não está pronta. Na realidade, nós nos dedicamos até agora à parte mais simples, à mais visível, a que requer menos conhecimento jurídico, digamos assim.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - E a preocupação para o jurídico ter dez dias para fazer isso... Não dá!

O SR. GERALDO VIEIRA - Não, não dá. Não dá para fazer em menos de dois meses.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Daí a minha preocupação. Eu preciso de um prazo viável para fazer uma coisa minimamente lógica, verificar qual a teleologia, se há antinomias nesses artigos todos e refazer...

O SR. GERALDO VIEIRA - Acho que nós vamos acabar na prorrogação. Acho que nós não temos como produzir um texto de qualidade ainda este ano, um texto pronto, em relação ao qual todos se deem por satisfeitos.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Logicamente, é o raciocínio correto.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Talvez nós alcancemos um ponto em que seja necessário um mutirão, ou seja, ficarmos aqui segunda e terça, para exaurirmos uma proposta de redação depois dos filtros e, duas semanas depois, dois dias diretos aqui, sem parar em cima do negócio. Aí exaurimos um tema, exaurimos outro, exaurimos outro... Sem parar, dois dias aqui.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Aí eu fico mais confortável. Se não fizermos assim, não iremos conseguir.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Começa entre as 10h30 e 11h na segunda-feira para terminar às 16h30min... Temos que começar às 9h de segunda-feira e ir direto até as 20h. Recomeçamos na terça novamente às 9h e vamos até as 20h. Essa é a minha visão.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Só uma sugestão de encaminhamento...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Pois não.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Talvez compense usarmos o sistema que é muito usado aqui no meio parlamentar: a relatoria apresenta um texto compilado de tudo o que foi apresentado para a Comissão e, aí, cada interessado

coloca o seu destaque em cima do texto original apresentado. Teríamos uma massa de texto trabalhado, chegaríamos a um texto sugestivo e receberíamos os destaques em cima daquele texto. Aí, votaríamos destaque por destaque e iríamos andando. É mais ou menos como a construção legislativa de um texto de lei, algo assim: faríamos a votação em cima de um texto sugerido pela Mesa, para o qual todos contribuam com destaques - não soltos, como estamos fazendo, mas destaques pontuais do tipo: "Eu quero que se delete isso", "Eu quero que se substitua essa palavra por aquela". Esses destaques seriam votados um a um. É um trabalho hercúleo, talvez fiquemos aqui dois dias, três se for necessário, para votar destaque por destaque.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Se você dá uma olhada nesse material, você já começa a verificar as várias posições e como estão sendo feitas as alterações - porque já estão sendo feitas em cima dessa planilha. Agora, recomeçar isso, como você fala... Nós vamos ter que ficar até quarta-feira, vamos ter que ficar de segunda a quarta e não de segunda a terça.

O SR. GERALDO VIEIRA - Professora, eu entendi e concordo com o Ronei, porque senão vai ficar inviável. Assim que terminarmos... Em algum momento nós temos que dizer que as sugestões estão prontas.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - E nós mandamos tudo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Porque quanto a 70% do Código não vai haver disputa entre nós. Os 30% restantes, nós vamos resolver em um mês, digamos. Feita essa discussão, produz-se um substitutivo que reflita as tais decisões que forem tomadas aqui - eu acho que em um mês dá para tomar essas decisões - e, em cima desse substitutivo, temos que trabalhar como trabalha o Congresso: um substitutivo da relatora e, aí, são feitas emendas ao substitutivo. Arredonda-se um texto aqui, arredonda-se outro ali e vota-se. Acho que assim nós ganhamos muito tempo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Entendo. E para se chegar a essa última proposta?

O SR. GERALDO VIEIRA - A Professora está angustiada.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - É lógico!

O SR. GERALDO VIEIRA - Tem que terminar de colocar as sugestões em planilhas e passar à votação. Eu acho que, quando forem definidas as formas operacionais, Ronei, da organização do sistema aeroportuário e dos serviços aéreos, a questão da responsabilidade é mais uma conjugação... O que é difícil aqui é decidir até onde vale o CDC, até onde vale o Código Civil e até onde vale o CBA em matéria de responsabilidade e até onde nós vamos aplicar as convenções. No momento em que se decidir isso, Presidente, nós estaremos basicamente com a minuta pronta.

Aí vem esse trabalho de consolidação, pode-se oferecer o primeiro texto, que eu acho que deve ser debatido nas condições que o Ronei está propondo. Até para que nós mesmos possamos trazer os nossos amigos, colegas, enfim, para, no âmbito do nosso trabalho, termos o cuidado... Sem mexer com os prazos da Constituição, tendo esse substitutivo, vou me sentar com o meu setor e vou ter que dar satisfações a ele, explicar e canalizar alguma eventual mudança. Talvez, dessa forma, tenhamos condições de, até o final do ano, estar com isso pronto - dessa forma que o Ronei propôs.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - A gente fica mais confortável.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu moro em Goiânia. Então, é aquilo que eu disse: Brasília é um bairro muito agradável de Goiânia e, felizmente, eu tenho uma estrutura que me permite estar aqui. Eu não estou longe de casa. Quanto aos demais, realmente o sacrifício é um pouco maior.

O senhor tem a sorte de morar em Brasília, somos bons vizinhos. Agora, realmente, se for necessário e se todos estiverem dispostos a partir para esse tipo de trabalho, desde que seja um trabalho coordenado, estruturado, eu acho que vale a pena. Eu penso que vale a pena, mas com pauta firme, com os assuntos já totalmente definidos e com todos compromissados.

Realmente temos que conversar. Como eu disse, me reuni com alguns Senadores semana passada e ainda vou ter que fazer um relatório a respeito da participação de membros, participação principalmente física, e, se for para a Comissão ter uma estrutura mais enxuta, para que realmente ela possa desenvolver melhor os trabalhos, eu acho que é muito melhor e mais saudável. Certo?

Então, da minha parte, eu estou totalmente empenhado. Concordo com o senhor e concordo com o Respício.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Também concordo. Se bem que, em setembro, haverá um período em que eu não poderei ficar e, no ano que vem, vou ficar três meses fora do Brasil. Então, enquanto eu estiver por aqui, aproveitem.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Aproveitaremos. Estamos aproveitando. Tenha a certeza disso, Professora.

Senhores, algo mais? *(Pausa.)*

Reiterando: além da pauta que foi colocada para o dia 14, do Ricardo Bernadi e do Cysneiros, vamos também trabalhar para que venha a Anac para tratar da questão da desburocratização da autorização de aeroportos e também vamos trabalhar para que a Comissão de Valores Mobiliários possa estar presente para nos dar alguma luz a respeito da questão do capital externo nas empresas aéreas.

Dessa forma, nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a reunião, convidando-os para a próxima reunião, que será realizada no dia 14, a partir das 10 horas.

Obrigado.

(Iniciada às 14 horas e 30 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 53 minutos.)