



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
14/09/2015 - 10ª - Comissão de Especialistas de
Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica 2015

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom dia a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 10ª Reunião da Comissão de Especialistas destinada a apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Primeiramente, coloco em votação a Ata da 7ª Reunião. Aqueles que a aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

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/ecidadania, tudo minúsculo e emendado, e do Alô Senado, pelo número 0800-612211.

Bem, senhores, conforme convocação, esta reunião terá duas partes, sendo que a primeira se refere a uma consulta que foi agendada junto com os membros, segundo recomendação da Comissão, com os seguintes convidados, que debaterão os temas: o Sr. Fernando Soares Vieira, representante da Comissão de Valores Mobiliários, Daniel Alves da Cunha, Especialista em Regulação de Aviação Civil e representante da Anac, e discussões e encaminhamentos acerca de atualização da programação da contribuição dos grupos e as considerações da relatoria.

Antes, senhores, eu quero apenas agradecer a todos aqueles que estão aqui presentes, porque nós marcamos nossa reunião sempre às 10 horas, mas, como nós temos tido muitas manifestações na nossa Capital Federal, muitas vezes alguns membros atrasam, não na chegada, mas também para sair do aeroporto. Sem dizer, também, que a conversa que nós temos aqui, dentro da Comissão, faz parte dos nossos trabalhos, para que nós possamos azeitar as nossas relações e, obviamente, atender aos interesses de todos, tendo em vista que os trabalhos estão sendo, inclusive, bem elogiados e por vários Senadores, conforme tem chegado a minha pessoa.

Senhores, nós teremos agora... Nós vamos fazer uma pequena inversão de pauta e eu gostaria de convidar, então, o Sr. Fernando Soares Vieira, perdão, Fernando, desculpe, eu gostaria de convidar aqui o Sr. Daniel Alves da Cunha, Especialista em Regulação Civil da Anac, para que ele fizesse a apresentação relativa à desburocratização para a autorização e/ou concessão de aeroportos. Ele terá 20 minutos, prorrogáveis por mais dez, e teremos, então, mais 30 minutos para os debates entre os membros. Obviamente, exaurindo antes o tempo, nós passaremos, então, a palavra ao Sr. Fernando Soares Vieira, representante da CVM.

Tudo aqui será colocado, será taquigrafado, será filmado e espero que esses debates não se esgotem aqui, no momento.

Eu fui informado, também... Já gostaria de convidar o Sr. Fernando para fazer parte da Mesa, por favor. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Assim, sem mais, apenas um pequeno recado da Secretaria: aqueles que necessitem de passagens para deslocamentos, procurem fazer o envio dos requerimentos até às 18 horas da quarta-feira anterior à reunião, para que assim, então, possamos fazer o planejamento e adquirir as passagens.

Sr. Daniel, o senhor tem alguma apresentação, algum PowerPoint? Tem?

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Tem, já está preparado. Ele vai passar.

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

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Bom dia a todos.

Meu nome é Daniel, sou Especialista da Anac.

Estou aqui para apresentar um estudo que a gente está fazendo lá, internamente, que tem subsidiado as nossas decisões no âmbito da regulação de infraestrutura, que é uma análise de risco para flexibilizações de ações regulatórias. Que ações são essas? Fiscalização, regulamentação e certificação de aeroportos.

Esse estudo está sendo feito por mim e pelo Marcos Paulo, que não pôde estar presente hoje, e eu vou começar passando um filme rápido, de um minuto, só para a gente ter uma noção do quão deteriorada pode estar a infraestrutura e ainda ter uma operação regular, uma operação de transporte num aeroporto.

Pode passar.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Isso são operações de transporte na África. Obviamente, a nossa infraestrutura não chega a esse nível e nem é intenção de que chegue a esse nível. Cem por cento das operações de transporte aéreo comercial no Brasil hoje são feitas em aeródromos com pavimento rígido. A intenção desse filme é mostrar que a gente pode fazer uma análise de risco e tentar entender qual a real influência da infraestrutura no risco final, numa operação comercial no Brasil.

Então, o objetivo da apresentação é mostrar essa avaliação de risco que está subsidiando o escalonamento de ações dentro da agência.

Pode passar.

Vamos mostrar um breve panorama da cobertura aeroportuária no Brasil e falar sobre a análise de risco e algumas conclusões que a gente já está tirando dessa análise.

O Brasil tem - são dados de 2015, do *site* da Anac - 658 aeroportos abertos hoje; um grande desenvolvimento no Sul, Sudeste e no litoral do País, devido, principalmente, à presença de PIB e população; e uma carência de cobertura aeroportuária no Norte, no Centro-Oeste e no interior do Nordeste.

Pode passar.

Essa carência vai gerar um alto nível de não conformidade com relação aos regulamentos. E o resultado disso daí é restrição na malha aérea. Então, por exemplo, a gente tem aeroporto que não tem a capacidade mínima para ter uma operação numa aeronave mais pesada no seu pavimento e tem uma restrição de malha aérea. Isso daí muito em função da falta de investimento. Então, o racional é esse.

Para tentar corrigir essa distorção, o Código Brasileiro de Aeronáutica foi atualizado, recentemente. Ele colocou que a autoridade de aviação civil podia expedir regulamento específico para aeródromo público na Amazônia Legal. Para quê? Para trazer o fomento regional dessa área.

Pode passar.

Então, qual é o princípio? O princípio é a desregulamentação, com o objetivo de desenvolvimento regional. O racional: você retira barreiras de entrada no mercado, corrige a carência de infraestrutura e aumenta a malha nessa região. Aí você consegue desenvolver a região, o desenvolvimento regional. Só que, no âmbito da Anac, é um pouco mais complicado. A gente não consegue simplesmente publicar um regulamento sem ter uma base numa análise de risco, numa análise de impacto regulatório. Existem alguns princípios que temos que considerar dentro da agência, que estão previstos na Política Nacional de Aviação Civil, na lei de criação da Anac. São sugestões, orientações da Organização de Aviação Civil, e a gente tem que seguir. Eficiência, desenvolvimento, regularidade, isso são objetivos, só que a gente tem que levar em consideração também a questão da segurança.

Então, quando a gente emite o regulamento, a gente tem que fazer uma análise de risco.

E o programa de segurança operacional da Anac coloca que a gente tem que ter, antes de tudo, capacidade de monitoramento do mercado, com indicadores, com metas de desempenho, e estabelecer níveis de desempenho em segurança operacional para a gente poder, aí, sim, conhecer o risco e, no processo de aceitação desse risco - pode passar -, aí, a gente faz avaliação do interesse e da necessidade da operação.

São dois interesses públicos aqui, um é o da segurança e o outro é o do desenvolvimento regional. A gente tem que balancear esses dois interesses, a gente tem que levar em consideração, fazer uma análise de pacto regulatório, levar em consideração também audiências públicas e, aí, sim - pode passar -, se possível, publicar um regulamento com flexibilização.

Pode passar.

Então, eu trouxe aqui só um exemplo do que a gente tem feito na nossa gerência. Antes não tinha isso, a gente tem agora. Hoje, a gente tem capacidade de compreender o desempenho que a gente está tendo com relação à conformidade dos regulamentos que estão publicados.

Então, a gente, hoje, tem índices de desempenho lá, na nossa gerência, a Gerência de Respostas e Emergência, e a gente consegue entender onde o mercado está sofrendo e, com base nisso, conseguimos avaliar quais requisitos não estão sendo atendidos e entender o porquê de eles não estarem sendo atendidos.

E com base numa análise de risco - pode passar, passa de novo -, aí, a gente consegue fazer uma flexibilização. Isso daí é um exemplo da flexibilização da regulamentação, em que aeroportos de menor índice de risco têm obrigações menores, têm que cumprir obrigações menores - pode passar -, e, na parte da certificação, a gente tem também o escalonamento da parte da certificação.

A gente compreende que 100% de atendimento do regulamento é muito complicado. Então, a gente escalona os requisitos em nível de criticidade. Os mais críticos, obviamente, têm que ser atendidos e, os menos críticos, a gente consegue flexibilizar, claro, com base no nível de risco do aeroporto. Então, esse é um exemplo daquele processo regulatório que eu passei ali na frente.

Pode passar.

Só que isso daí é pontual, ainda é um processo pontual, um processo evolutivo dentro da Agência.

Então, a gente identificou a necessidade de um estudo amplo para subsidiar um escalonamento que fosse mais profundo, para quê? Para racionalizar os recursos, para a gente não colocar recurso público onde não tem necessidade.

O que seria necessidade aqui? Onde não tem risco. Onde não há risco, não há necessidade de a agência estar colocando custos regulatórios para os operadores. E, aí, a base desse estudo foi o gerenciamento de risco na metodologia proposta pela Oaci.

Pode passar.

Isso daí é um *print* do estudo. É um estudo que está em andamento ainda, a gente já tem várias conclusões deste estudo, mas é um estudo que está evoluindo ainda.

Pode passar.

Então, só para a gente nivelar, o risco aqui, porque se considera o risco, é em função de duas variáveis. Uma variável é a probabilidade, que é a chance de ocorrência de um evento indesejado, e a outra é a severidade, que é, se esse evento indesejado ocorrer, o impacto que ele vai causar na sociedade.

Então, isso daí é jogado numa matriz que leva em consideração..., aí, na vertical, a gente tem a probabilidade, na horizontal, tem a severidade, e, aí, o risco é classificado dentro de uma matriz. Isso daí é uma sugestão da Organização de Aviação Civil Internacional, e, aí, você tem o nível de tolerabilidade, como é chamado o quanto você tolera de risco.

Então, os que estão em verde são os que são toleráveis, que são aceitáveis, você pode fazer uma operação dentro desse nível verde aí sem nenhuma medida mitigadora; no nível amarelo, você já tem que colocar algumas medidas de controle; e, no nível vermelho, se você classificou o risco como nível vermelho ali, já tem que tomar outras medidas para reduzir o nível de risco para, pelo menos, o nível amarelo. Mais para frente, vou dar um exemplo prático.

Então, esse daí é o exemplo do Doc nº 9.859, que é o Manual de Gerenciamento e Segurança da Organização de Aviação Civil Internacional. Ele dá uma orientação genérica de como você classificar a probabilidade da ocorrência de um evento e, dentro do próprio Manual, existe a recomendação de você adaptar essa metodologia à realidade do Estado, que foi o que a gente fez.

Do que a gente foi atrás para fazer o estudo? Atrás de dados, parâmetros que fossem mensuráveis e que estivessem disponíveis para a gente fazer o estudo.

Então, o que a gente utilizou? Índices de segurança e eventos passados, referentes à segurança operacional, que nada mais é do que o risco resultante da operação ao longo do tempo.

Pode passar.

Por que fomos atrás de informações referentes aos índices de segurança que são do momento presente para o passado? Porque, no momento da operação de uma aeronave, naquele exato momento, há vários fatores que estão influenciando aquela operação. Há aspectos médicos, psicológicos, operacionais, meteorológicos, há tudo influenciando o momento. Alguns desses fatores são ponderáveis, outros são imponderáveis, são de difícil identificação, e influenciam diretamente no risco. Isso pode causar um acidente, e enquanto autoridade de aviação civil, não tem como avaliar o risco de operação por operação, para propor medidas regulatórias em cima de cada operação.

Então, o que fazemos? Fazemos a análise do risco resultante, que são os dados fornecidos pelo próprio Cenipa, para podermos fazer uma inferência com relação ao futuro. Não significa que isso irá acontecer no futuro, é uma inferência, se mantiverem-se as variáveis, se as condições se mantiverem, podemos fazer uma inferência com base nos dados passados. Olhamos os índices de segurança dos últimos onze anos e conseguimos fazer essa inferência em segurança operacional de forma mais concreta, é claro que em se mantendo as condições do estudo.

Pode passar.

Aí utilizamos três métricas para avaliar a probabilidade da ocorrência de um acidente. Primeira, acidentes fatais por um milhão de decolagens em aviação regular, dá uma noção geral da segurança operacional no Brasil. Segunda, acidentes fatais por milhão de decolagens em aeroporto. Usamos dados do Cenipa e da Anac. E a terceira é o tempo de decorrência de acidentes em aeroporto, só que acidentes influenciados por infraestrutura aeroportuária. Utilizamos estatísticas do Cenipa, de 2013, 2015, e de movimentação da Anac, de 2015.

Pode passar.

A primeira, acidentes fatais por milhão de decolagens. Como o Brasil está hoje em termos de acidentes fatais na aviação regular por milhão de decolagens geral. De 2004 a 2013, tivemos 0,84 acidentes por milhão de decolagens. Ficamos mais seguros do que países da África, do Oriente Médio, da América do Sul, de forma geral, e estivemos mais ou menos no nível da Ásia e da Oceania. E os mais seguros do mundo, neste período, foram a América do Norte e a Europa.

O que consideramos aqui no caso? Consideramos a curva, porque uma coisa é a média dos dez anos, outra coisa é a curva e o momento presente. No segundo gráfico, a linha vermelha é a evolução do índice de segurança do Brasil. Então, vemos que ainda não temos o relatório de 2014, com o índice de 2014, por isso usamos o de 2013, mas estamos com 0,19 acidente por milhão de decolagens hoje. É a média dos países mais seguros do mundo. Então, consideramos isso na nossa análise de risco.

Por que é seguro desse jeito? Vamos ver mais para frente que mais de 95% dos fatores que contribuem para a ocorrência de um acidente não são por conta da infraestrutura, são fatores influenciados principalmente pela parte regulatória preventiva. Tem que ter manuais de procedimentos, treinamentos, manutenção, toda parte preventiva protege a aviação. Hoje estamos neste nível, e temos um ambiente geral de segurança no Brasil de aviação regular favorável.

Pode passar.

Passamos para variação em aeroportos. Foram avaliadas 8,6 milhões de decolagens, de 2003 a 2013, tivemos um acidente fatal só em aeroporto, que é o que interessa, queremos avaliar a segurança em aeroporto. Houve um acidente só. São onze anos de operação, com quase nove milhões de decolagens, com um acidente fatal somente. Então, deu para gente uma noção de que a chance de ocorrência de um acidente em aeroporto é extremamente baixa. Dá uma noção do quão elevada é a segurança na operação aeroportuária. Do total, foram avaliados 1.207 acidentes, este evento corresponde a menos de um décimo por cento do total de acidentes.

É um evento muito esporádico. Essa taxa que a gente achou, 0,11 por milhão de decolagem, dá uma noção de que a segurança é alta. A gente não pode extrapolar isso para o todo, porque, se houver mais um acidente, a taxa vai dobrar. Então, a influência de cada acidente aí é grande.

Essa informação serviu para ver que, em aeroportos, a condição de segurança é boa.

Pode passar.

A terceira foi a avaliação de eventos que são menos críticos, porque a quantidade de dados de acidentes que havia para fazer o trabalho estatístico era muito pequeno. Então, a gente não conseguia ter inferência estatística nenhuma em cima disso aí. Então, a gente avaliou o quê? Eventos que são menos críticos. Em vez de pegar acidente em aeroporto com fatalidade, a gente pegou acidentes em aeroporto e daí fez uma análise crítica da informação. Em cada acidente desse, a gente entrou no site do Cenipa, pegou o relatório do Cenipa e olhou se foi de fato, realmente, em aeroporto.

A gente utilizou, então, a classificação que foi colocada pelo Cenipa e encontrou dez acidentes em onze anos, entre eles, somente um fatal, a grande maioria, nove deles, não fatais.

O que a gente fez? Pegou essa informação...

Pode passar.

A gente pegou essa informação e aplicou o dado do Cenipa...

Passe de novo, mais um, aí.

Aplicou o dado do Cenipa, que... Esse gráfico do Cenipa, o gráfico maior, é um gráfico do relatório do Panorama de Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira, que o Cenipa publica no próprio *site* dele lá. E nessa estatística o Cenipa coloca que somente 1,74% dos acidentes em aviação civil são influenciados por infraestrutura. Ou seja, em 98,3% dos acidentes aeronáuticos no Brasil, não existe influência de infraestrutura aeroportuária.

Então, o que a gente fez? Pegou aquela informação, pegou essa segunda informação do Cenipa e tentou calcular qual seria o tempo de recorrência de um acidente em aeroporto, havendo influência de infraestrutura aeroportuária.

Pode passar. Passe.

A gente chegou a esses tempos de recorrência, segregou os aeroportos por classe, por quantidade de movimento e verificou que, em todas as classes de aeroporto, o tempo de recorrência de um acidente influenciado por infraestrutura seria acima de 100 anos. A gente não pode dizer que só vai haver um acidente influenciado por infraestrutura daqui a 100 anos, mas ele dá uma noção de que a influência da infraestrutura é muito baixa.

Então, a gente identificou também que quanto maior a movimentação do aeroporto, menor o tempo de recorrência e que quanto menor a movimentação do aeroporto, maior o tempo de recorrência. Ou seja, existe uma relação direta entre a movimentação do aeroporto e a chance de acontecer acidente. Por quê? Por causa da exposição. Cada risco, cada movimento que acontece li tem um risco.

Então, se há um aeroporto que tem um movimento por minuto, vão se somando os riscos naquele aeroporto. Se há um aeroporto que tem um movimento por dia, a exposição ao risco é muito menor. Então, o tempo de recorrência para acontecer um acidente é maior.

A gente identificou que a complexidade do aeroporto influencia diretamente as chances de ocorrência de um evento.

A gente fez outro cálculo e viu que movimentação operacional de aeronave e de transporte de passageiro tem 99% de correlação. O que a gente fez? Como a gente tem mais dados de movimentação de passageiro, utilizou, na matriz de probabilidade, o dado de movimentação de passageiro.

Pode passar.

Aí a gente passou para a variável "severidade". Para avaliar a severidade... A severidade é um racional muito simples. Quanto maior o impacto causado na sociedade de um acidente aeronáutico, maior a severidade dele. Se há um acidente com uma aeronave de aviação geral - estou falando em sociedade -, para a sociedade aquele evento não tem muita importância. Agora, se se tem um acidente, como o que houve, por exemplo, com a Gol, em que morrem mais de 100 pessoas, em que há mais de 100 fatalidades, a comoção na sociedade é muito maior. Então, o critério que foi utilizado para a classificação de severidade foi este: quanto maior a comoção, maior o impacto, maior a severidade.

Nós identificamos essas seis classes de severidade. Começando-se com a menor severidade, a aviação geral, aeronaves de aviação geral; e maior severidade, aeronaves com mais de 75 assentos.

Pode passar. Passe de novo.

Isso resultou nessa matriz de gerenciamento e tolerabilidade. Vocês podem ver que há uma semelhança com a sugestão da Oaci, mas com adaptação necessária para o gerenciamento de risco que a gente precisa fazer.

Então, na vertical, tem ali a variável probabilidade, de 1 a 5, onde a menor probabilidade são os aeródromos de menor movimentação de passageiro, de zero a cem mil passageiros, e maior probabilidade acima de 5 milhões de passageiros.

Severidade. Aí operação de aeronave valor 1, de aeronave de pequeno porte, com pouco passageiro. E maior severidade aeronave de maior porte, com acima de 75 passageiros.

Para a região que está em vermelho está sendo sugerida mais regulação, mas ação regulatória, mais fiscalização, mais aprimoramento normativo, mais controle.

A região classificada em amarelo é a região de manutenção das condições atuais.

A região classificada em verde é a região que pode ter um movimento de desregulamentação do setor. Depois a gente vai ver por quê. Porque o risco menor está na região verde. Na região vermelha é onde está o maior risco.

Pode passar.

A título de exemplo, a gente pegou o art. 36-A do CBA e fez a classificação dentro da matriz. Aeródromos regionais da Amazônia legal. Então, primeiro, severidade. A aeronave mais frequente, em 2013, para esses 35 aeroportos foi a aeronave que se classificava entre 46 e 75 assentos. Severidade 5. Aí a gente vê movimentação de passageiro média nesses aeroportos é 152 mil por aeroporto. A probabilidade 2. Multiplica 2 por 5 dá um nível 10. Classificado ali no índice verde. Então hoje, pelo racional construído, esses aeroportos que estão englobados aí na Amazônia Legal poderiam tranquilamente ter um movimento de desregulação.

Isso não serve só para o caso da Amazônia Legal. Isso é transversal, para o mercado todo. Esse foi só um exemplo.

Pode passar.

A gente está falando aqui de aeroporto que tem transporte aéreo regular. A gente tem o caso daqueles aeroportos que movimentam entre cem mil e um milhão de passageiros com a versão regular, que são os casos do Campo de Marte, Carlos Prates, Bacacheri, esses aeroportos pequenos que têm um movimento muito grande de aviação geral. Eles são muito poucos perto do todo. Então esses recebem um tratamento específico e um estudo específico para eles. A gente está falando aqui do geral. A matriz é geral.

Pode passar.

A gente chegou nesse resultado aí. Dentro daquela matriz e dos índices de tolerabilidade, a gente identificou uma concentração muito grande do risco.

Pode passar.

A gente identificou que em 27% dos aeródromos com voo regular, 93% do risco está ali. E 58% dos aeroportos com voo regular têm apenas 2% do risco. O que isso significa? Que a gente tem que focar esforços nos aeroportos que têm maior índice de risco.

Pode passar.

Estamos completando essa análise ainda. A gente foi atrás dos dados dos últimos 11 anos de vigilância continuada da Agência, de 2004 a 2014, isso na área de infraestrutura. Num total de 1.005 inspeções aeroportuárias, auditorias em aeroportos, com mais de 68 mil horas estimadas. E a gente identificou que naquele grupo de 2% do risco, foram aplicados 47% da força de trabalho. E 93% do risco com 39% da força de trabalho.

Por que isso? Porque antes a gente não tinha identificado o risco ainda. Agora que existe identificação do risco, a gente pode balancear esse gráfico. A gente consegue diminuir custos regulatórios, principalmente para esses aeroportos que são pequenos, que não têm capacidade de colocar dinheiro ali, não têm capacidade de investir. Uma auditoria em aeroporto hoje varia de 2 mil a 57 mil reais. Então você tem um custo envolvido nisso, você tem um custo para atender os regulamentos, você tem um custo para capacitar os servidores para fazer o aeroporto funcionar de acordo com aquele regulamento que às vezes não é adequado àquele nível de risco.

Então a gente está fazendo esse estudo para balancear todas as ações regulatórias. Uma delas é essa, a vigilância. A outra é a certificação e a outra, as inspeções, a certificação e a regulamentação desses aeroportos.

E há curso para a Anac também. Isso aí, esse total de homem/hora representa um custo para o poder público também.

Pode passar.

Quais as conclusões deste trabalho, as conclusões iniciais? De fato, precisamos fazer uma análise de risco, para poder escalonar a regulação de forma mais adequada, na parte regulamentar, de certificação e de vigilância continuada.

Na parte de regulamentação, flexibilização sugerida para os aeroportos, com risco naquela área verde. A gente já tem verificado movimentos nessa direção, mas podemos intensificar agora com essa análise de risco.

Na parte da certificação, seria nós colocarmos níveis de serviço para certificação; aeroportos com risco amarelo e os com maiores riscos. E liberar a certificação os aeroportos com menor risco, justamente por conta disso, porque eles não têm risco. Não há necessidade de você estar exigindo que ele garanta o tempo todo a segurança, porque os níveis de risco lá são menores.

E, na parte da vigilância continuada, uma racionalização, que é o que nós identificamos agora: quanto maior o risco, maior a presença do órgão regulador lá. Quanto menor o risco, menor a presença.

É isso. Agradeço, penso que até foi rápido.

Agradeço.

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

Senhores, antes que eu mesmo faça alguns questionamentos, que são de ordem bem prática - e muitas prefeituras têm interesse - eu abro agora para discussão, pelo período de 30 minutos, para que os membros possam fazer os seus questionamentos e considerações.

Engenheiro Celso.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Inicialmente, Sr. Daniel, muito obrigado pela explanação.

Eu tenho dois questionamentos. Primeiro, quando você passou aquele gráfico de cumprimento de requisitos, eu vi que o mais complexo era um requisito 11.2, que estava abaixo de 80%. Era o único.

Eu gostaria de saber se você lembra o que era esse requisito e gostaria que você esclarecesse o que seria o maior impacto que uma flexibilização sobre esse requisito, que já é de cumprimento complicado para todos os aeroportos, acarretaria para a segurança.

Depois, naquela sua matriz de análise de risco, eu queria saber como você determinou o parâmetro de corte. Verde, 1 a 12; amarelo, 15 a 18 e vermelho, acima de 20. Isso porque eu entendo que aquelas aeronaves E75 ou mais, mesmo que a exposição seja baixa, causariam a mesma comoção, mesmo que ocorressem em um aeroporto de pequena demanda.

Então, eu gostaria que isso fosse esclarecido. Essas são as minhas questões.

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Certo.

Inicialmente, com relação ao gráfico de conformidade.

É o seguinte: é um gráfico que eu peguei de um aeroporto, de uma auditoria que a gente fez em um aeroporto. Eu coloquei ali só para dar um exemplo de como é o monitoramento que a gente faz. Mas, vou dar um exemplo prático do que fizemos neste ano.

Dentro daquele monitoramento, identificamos quais são os requisitos que estão com menor nível de atendimento geral. A partir disso, o que fizemos? Fizemos um *workshop* com os operadores de aeroportos, tentando entender as dificuldades deles.

Então, a gente identificou que existem problemas na capacitação dos operadores. Então, estamos trabalhando junto à Secretaria de Aviação Civil para capacitar mais os operadores. Identificamos que poderíamos fazer um manual para auxiliar os operadores, e é isso o que estamos fazendo. Hoje, temos no *site* da ANAC manuais para auxiliar os operadores no cumprimento de requisitos.

São ações que a gente vai adotando, dentro desse monitoramento, com que a gente consegue melhorar os níveis de conformidade da aviação; níveis de atendimento de requisitos na aviação.

Então, é com base nesse monitoramento que a gente consegue. Antes, a gente não tinha isso, os relatórios eram feitos em *Word* e não tínhamos informação alguma dali. Não sabíamos quais eram os níveis de não conformidade. Então, hoje a gente tem uma estatística pelo que a gente consegue trabalhar em cima disso.

Com relação ao índice de corte, a avaliação do risco, como falei, leva em consideração as duas variáveis. Tudo bem, se você tiver um acidente com uma aeronave acima de 75 assentos, realmente a comoção vai ser muito grande.

Agora, em um aeroporto com até 100 mil passageiros, a movimentação desta aeronave acontecerá uma vez por semana, no máximo. O aeroporto fica parado uma semana, você tem um pouso e uma decolagem.

Então, dentro do risco, que é um cálculo da probabilidade e da severidade, ali dá um nível de risco baixo. É claro que, com relação à severidade, você viu que uma aeronave daquele porte foi classificada como de severidade maior. Agora, no cálculo do risco, o resultado final foi um nível de risco baixo, porque a chance de acontecer um acidente ali é baixa. A chance de o acidente acontecer é baixa, então, o risco final é baixo.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Certo.

E há alguma análise econômica também, paralela a essa análise de risco?

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Referente a quê? À capacidade de atendimento dos aeroportos?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Não, ao prejuízo que esse acidente causa.

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Aí, é análise de risco do operador da aeronave. Quem tem de fazer essa análise de risco é o operador da aeronave. Estamos falando de uma análise de risco para você colocar a flexibilização em requisito de infraestrutura aeroportuária.

É claro que você não vai abrir, a intenção não é abrir. A intenção não é deixar chegar ao caso que vimos ali: operação em pista de terra. É óbvio que não. Há um mínimo: pista pavimentada, você tem de ter um mínimo de sinalização, um mínimo de capacidade.

Então, se você não tem um PCN adequado ao ACN da aeronave, você não vai ter operação. Se não tem a capacidade de pavimento adequado à pressão que a aeronave exerce ali naquele pavimento, você não vai ter aquela operação.

Então, há um mínimo de segurança que tem de ser atendido. Não é assim, opera de qualquer jeito.

Existem critérios para você fazer essa flexibilização, como eu falei no começo. Tem que fazer a análise do risco. E para cada requisito que você vai flexibilizar... É complicado você trazer o processo todo, mas para cada requisito que você vai flexibilizar, você tem de explicar o porquê de estar flexibilizando e qual é o impacto dessa flexibilização, tanto economicamente, no mercado, quanto em termos de segurança.

Esse é um trabalho genérico, que diz o seguinte: "Nessa região de aeroportos aqui, você tem possibilidade de fazer flexibilizações". Agora, para cada requisito que você vai flexibilizar, você tem de fazer uma análise específica, isso tem de ser apresentado no processo.

O Catanant está aqui e está familiarizado com esse processo de criação de regulamento na Agência, não é isso Catanant? Para cada requisito que a gente vai colocar, seja flexibilizado ou não, temos de explicar exatamente o porquê, qual o impacto daquele requisito.

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

Pois não, Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - A gente está utilizando essas informações, inclusive, para nos instruírem em relação a uma possibilidade de flexibilização que está sendo trabalhada no Código Brasileiro Aeronáutico. Nesse caso se falou em uma liberalização, digamos assim, para aeroportos com menos de 2.500 operações - alguém pode me ajudar?

É claro que essa análise de risco não pode ser utilizada em uma situação onde um aeroporto privado pode ser liberado para operação de até 2.500 passageiros. Enfim, não sei qual era o período de tempo. Mas essa análise de risco pode ser utilizada para essa avaliação, essa é a questão, ou teríamos de fazer uma avaliação, uma análise de risco para essa situação?

Isso porque a nossa preocupação é em relação ao *safety*. É claro que você não tem o mesmo risco de *security* em um aeroporto privado no meio da selva. Mas o risco de *safety* aumenta muito. E essa tabela de análise de risco serve para essa situação?

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - A análise de risco é feita em cima de parâmetros que são oriundos de transporte aéreo regular em aeroporto, em aeródromo público. Mas ela dá uma ideia de que quanto menor a movimentação, menor o risco.

Em uma operação em um aeroporto privado, em um aeródromo privado, falando em regulamento e presença da agência, ele teria menos proteção. Então, a operação em um aeródromo privado é um pouco mais arriscada. Agora, como a movimentação é baixa e como a responsabilidade é do próprio proprietário... É preciso fazer uma análise específica para isso, mas a movimentação é muito baixa. Então, a primeira linha de corte é até 100 mil passageiros.

Se você pensar que 2.500 passageiros dá mais ou menos uns oito por dia, você vê que é uma movimentação muito pequena, bem pequena.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Posso só complementar? A exigência da Anac, existe alguma regulamentação ou como é feito? No caso, de um aeródromo privado que não é homologado, é registrado, nesse caso teria que ter algum tipo de exigência maior para que ele operasse com passageiro. Mas a Anac hoje tem alguma preocupação quando ela registra - digamos assim - esses aeródromos? Alguma operação de - digamos - aeronave de passageiro?

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Hoje, no Brasil, só há um aeródromo, que é privado, com voo regular, que é o de Comandatuba. Os que são privados recebem um registro e, se existe a intenção de colocar voo regular naqueles aeródromos, passam por um processo de homologação. Daí é o que eu falo, o mínimo de segurança para o público passa a ser maior. Aí já tem que ter uma série de elementos, naquele aeroporto, para proteger a operação.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA (*Fora do microfone.*) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Mais alguma consideração?

Daniel, muita dúvida que chega, talvez, seja até esclarecida, a questão dessa flexibilização de segurança, o que ela significaria. Por exemplo, nós temos casos de Prefeituras, como é o caso de Gurupi, que é uma Prefeitura que praticamente tem um terminal de passageiros montado, que a área está isolada, mas aí barra naquela eterna do carro do Corpo de Bombeiros.

Como isso seria feito? Porque o estudo que está sendo feito dentro do Código visa a obviamente facilitar as operações, mas isso aí fará com que, por exemplo, uma prefeitura dessa não tenha condições de adquirir veículos de R\$7 milhões, ou talvez a atual situação da economia também não o permita. Como é que isso seria tratado dentro da Anac, por exemplo, uma vez que sejam feitas essas alterações, dentro do nosso Código, quanto a esse quesito de segurança.

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Especificamente na área de resposta a emergência, como a gente tem a chance muito baixa, nesses aeroportos, de você ter um acidente, na área de resposta à emergência também está havendo um movimento de desregulamentação, nesses aeroportos com um menor índice de movimento.

Então, a gente já tem hoje - o regulamento, antes, era, até 2005, 100% de exigência para todos os aeroportos - 100% de exigência para aeroportos acima de 5 milhões, e para esses aeroportos que estão nessa faixa de movimentação, até 200 mil passageiros, grande parte dos requisitos deles já são flexibilizados.

Você só precisa ter um serviço de resposta à emergência lá se você tiver, dependendo do tamanho da aeronave, dois movimentos por semana, pelo menos. E aí, a partir da quantidade de passageiros que é transportada, você tem mais flexibilizações.

Então, esse estudo, inclusive, serve de base para um segundo estudo que a gente está fazendo para desregulamentar ainda mais a parte de resposta à emergência, porque o custo é muito alto, o custo não só de você adquirir um veículo, mas você manter o serviço, a parte de recursos humanos, isso é muito alto.

A gente vê que, nesses aeroportos de pequeno porte, pelo monitoramento de conformidade, a desconformidade era maior. E a gente não vê acidente acontecendo ali. De novo, a gente tem que racionalizar a aplicação de recursos públicos, a gente quer reduzir a exigência, nesse caso específico, para esses aeroportos menores, que já é menor do que, por exemplo, se você comparar hoje com a Inglaterra. Hoje a gente compara o Brasil com a Austrália, com o Canadá, que são países grandes, mas que racionalizaram também a regulamentação deles, justamente por conta disso, porque não têm dinheiro para colocar em tudo, e eles observaram que pelo risco não justifica.

Então, é isso que a gente está fazendo na prática hoje. E a partir disso daí, você pode estender para... poderia, aí iria depender de um estudo específico para cada área, *security*, na parte de engenharia, aí você vai evoluir nesse sentido.

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

Em relação, por exemplo, nós temos uma outra situação, aí não apenas falando em aeroportos, mas também nós temos a questão dos aeródromos; aeródromos em geral.

Nós temos, por exemplo, na Região Norte, uma figura muito comum, que são as pistas da Comara, que é a Comissão de Aeroportos, da Força Aérea Brasileira. São pistas muitas vezes construídas com alto padrão, que não estão certificadas pela Anac e não podem ser utilizadas nem por táxis aéreos; não podem ser usadas para uma linha sistemática. Existe alguma previsão, algum estudo em relação a essa possibilidade? O que está acontecendo? Não está sendo buscada a autorização para utilização dessas pistas? Ou há algum impeditivo por ela ser da Força Aérea? Como se vê essa questão? Porque isso é muito cobrado, principalmente para quem opera na Amazônia, para poder utilizar essas pistas sem que tenha esses impedimentos de ordem técnica ou burocrática, por assim dizer.

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Eu não trabalho especificamente na parte de homologação de infraestrutura. Mas a homologação de um aeroporto, a evolução dele de registro para homologação tem que ter uma demanda inicial, que seria a demanda de você ter um operador aéreo ali. Então, não existe nenhum impedimento de se utilizar uma pista dessa para transporte aéreo público.

O que eu acho que poderia haver seria uma coordenação melhor entre a Anac e a Comara nesse sentido e, também, um estudo do que realmente impacta na homologação desses aeroportos. Se é a regulamentação, se é a burocracia que é muito grande, ou talvez a qualidade. Eu não sei, aí teria que analisar especificamente caso a caso. Mas não existe nenhum impedimento porque é uma pista militar, não há nada disso, isso não acontece.

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

O SR. GERALDO VIEIRA - Dr. Daniel, há uma questão recorrente na...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Geraldo, desculpe. Perdão. Eu cometi uma falha que é a seguinte: senhores, antes de nós falarmos é bom nos identificarmos, porque isso aqui está sendo gravado. Então, peço que cada membro se identifique, até mesmo para facilitar a vida do pessoal do audiovisual.

Geraldo, me perdoe.

O SR. GERALDO VIEIRA - Geraldo Vieira, da Abear.

Bom, há uma questão recorrente e importante no setor e me ocorre uma pergunta em razão da questão do Corpo de Bombeiros nos aeroportos do interior. Fiquei aqui preocupado com relação aos aeroportos de maneira geral. Há um adicional que incide sobre a prestação de serviço, um adicional de periculosidade, incide em cima de 25% sobre a remuneração de todos que trabalham na pista, por ocasião do abastecimento de aeronave. A norma é uma NR do Ministério do Trabalho.

Então, faço a pergunta da seguinte forma: nesse trabalho de vocês, de análise de risco, vocês verificaram a questão do abastecimento de aeronaves? Porque os dados que nós temos indicam que há mais de 40 anos não existe um acidente no abastecimento que resulte em fogo e, no entanto, a legislação trabalhista é bem antiga.

E sem entrar em considerações de *lobbies* corporativos, sem entrar nas considerações de salários, de pagamentos de salários e adicionais, vocês examinaram também, nessa matriz, os riscos pontuais? Quando você fala em análise de risco, você toma por acidente aéreo ou incidentes. Nessas suas planilhas, vocês consideraram as várias hipóteses e como ocorreram em cada questão específica, de maneira que a gente pudesse criar uma limitação, na legislação que está sendo imaginada, para excluir adicionais ou situações de risco onde não existem? Da mesma forma como vocês estão trabalhando para eliminar, onde não existe risco, os obstáculos de acesso, enfim.

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Entendi. Não, especificamente não. Porque esse trabalho foi visando a gerenciar o sistema como um todo. Gerenciar os 658 aeroportos.

Agora, especificamente com relação a incidentes e acidentes, possíveis acidentes com a ocorrência de abastecimento de aeronave, não. E outra coisa: não entramos nesse mérito de adicional de periculosidade. Isso aí é legislação trabalhista...

O SR. GERALDO VIEIRA - Isso eu sei! É porque, no entanto, faz parte do contexto. Se você reconhece que é possível fazer uma análise a partir de análise de risco profunda...

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - É possível!

O SR. GERALDO VIEIRA - ...o seu trabalho está excelente. Eu só perguntei se vocês cuidaram de identificar determinados riscos que podem levar mais ou menos a acidentes.

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Provavelmente, essas informações suas apareceriam nas estatísticas de incidentes, mas nós não... É possível, sim, dentro dessa metodologia, você fazer uma análise de risco.

O SR. GERALDO VIEIRA - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Alguém estava perguntando aqui a respeito das questões das pistas, da área. Eu acho que isso já foi respondido, em relação ao Comara, à utilização dessas pistas no futuro, a preocupação em geral.

Bom, senhores, mais alguma colocação? Então, nós podemos entender praticamente que dentro da sistemática, hoje, da regulamentação brasileira, estamos preparados para, dentro do Código Brasileiro de Aeronáutica, empreender essa missão, de, de certa forma, por assim dizer, desburocratizar a utilização dessas pistas com menor densidade, não apenas voltados aos aeródromos públicos privados, mas também aos aeroportos e também às pistas de voo no interior? Porque, obviamente, nós temos a intenção de que a demanda vá crescer bastante, sendo que nós temos aí o famoso PDAR, que, de repente, está querendo, não vou dizer criar, mas implementar 270 aeroportos, e obviamente que esses 270 aeroportos são aquilo: não basta comprar o carro do corpo de bombeiros, não basta colocar as pessoas para trabalhar lá; você tem que colocar os aviões que voam até lá também, e isso envolve todo um planejamento.

Então, com isso não seria... Isso representaria um desafogamento até mesmo das atribuições da Anac, ou talvez isso aumentaria e muito já a sobrecarga da Anac em relação a essa desburocratização que nós estamos conversando aqui?

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Não, em termos de desburocratização seria bom, seria positivo.

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

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Seria positivo.

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

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - É sempre positiva a desburocratização.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Uma das nossas intenções aqui é trabalhar nesse ponto.

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - Levando em consideração o risco, sempre.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não, isso, como se fala, a principal atenção que nós temos aqui, obviamente, é a segurança, mas principalmente trazer para a legalidade muitas operações que hoje ocorrem fora da normalidade, para não dizer ilegalidade. É o famoso *transponder* trocado de uma localidade, que coloca para outra, etc. e tal. Mas também, obviamente, cobrar, porque nós tivemos a preocupação muito grande aqui com as prefeituras, para que elas cuidem das zonas aeroportuárias, dos espaços aeroportuários.

Foi colocada aqui a possibilidade até mesmo de que seja aberta uma figura criminal, que sejam responsabilizadas criminalmente, por improbidade, prefeituras que não cuidarem de suas zonas aeroportuárias, dentro de suas áreas de segurança aeroportuária. E isso causou uma comoção até negativa, porque muitos prefeitos entraram em contato: "O que é isso? Não sei o quê!" Falando, etc. e tal. Quer dizer, espero que todos aí possam...

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - É extremamente necessário isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É necessário, mas também temos as questões ambientais, porque é impossível se construir novos aeroportos no Brasil praticamente, devido às leis ambientais; manter, então, eu acho que é obrigação.

Mas, enfim, não tendo mais alguma colocação, então, podemos encerrar os ciclos de debates.

Assim, senhores, eu acredito que o Daniel, assim como a própria agência, fica à disposição para os demais questionamentos que haverá ao longo da nossa Comissão, principalmente no sentido de viabilizar a utilização das pistas que existam. Espero que a Força Aérea, as prefeituras e a Anac também possam olhar com carinho as questões das pistas que estão na Amazônia, principalmente o Comara, e agradeço, em nome da Comissão, a participação do senhor, e espero que possamos conversar mais vezes. O.k.?

O SR. DANIEL ALVES DA CUNHA - O.k. Eu que agradeço. Ponho-me à disposição para eventuais dúvidas e esclarecimentos.

Obrigado.

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

Bem, assim, senhores, vamos passar diretamente a palavra, salvo a licença poética do almoço, mas acho que nós podemos continuar.

Pois não?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, pode permanecer na mesa, por favor.

Foi aprovado o Requerimento nº 1 para que fosse feita a convocação da Comissão de Valores Mobiliários, para que ela mesma fizesse as considerações a respeito da questão da abertura do capital estrangeiro. Também foi feito o requerimento para o Cade, para que fosse encaminhado um membro do Conselho Administrativo de Defesa Econômica.

O membro do Cade será devidamente convocado para que também possa dar a sua opinião, conforme requerido aqui e aprovado por todos.

E, dessa forma, oportunamente, eu gostaria, então, de passar a palavra para o Sr. Fernando Soares Vieira, para que o mesmo, então, faça as considerações para as quais foi convidado por esta Comissão. Por favor, o senhor tem a palavra por 20 minutos.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Bom dia a todos. É um prazer para a CVM estar aqui, ajudando nessa discussão. O meu nome é Fernando Soares Vieira, eu trabalho na CVM desde 1998, desde 2002 na Superintendência de Relações com Empresas, e desde 2011 como Superintendente, que é o titular máximo da Superintendência.

Eu não sei se todos conhecem como funciona a CVM; então, vou falar rapidamente, só para deixar todo mundo em pé de igualdade de conhecimentos, porque depois, talvez seja importante saber como funciona a autarquia. A autarquia é vinculada ao Ministério da Fazenda; ela tem um colegiado com um presidente e quatro diretores; abaixo desse

colegiado, temos um superintendente-geral, e abaixo do superintendente-geral, diversas superintendências; temos ainda uma Procuradoria Federal Especializada, que dá apoio a essas superintendências.

Ao colegiado cabe, basicamente, julgar as acusações que são feitas pelas áreas técnicas da CVM, recursos contra entendimentos e decisões dessas áreas técnicas, e também é responsável pela regulamentação, que são instruções e deliberações, na maior parte das vezes.

Já à Superintendência de Relações com Empresas, da qual sou o titular atualmente, cabe o registro de emissores - emissões aqui entendidos como companhias abertas estrangeiras e incentivadas - a supervisão desses participantes e sanções, apresentações de termos de acusação, que são processos administrativos sancionadores, quando as superintendências têm elementos de autoria e materialidade para fazer essa acusação. Quando não têm mas têm indícios, encaminhamos uma solicitação de inquérito administrativo para uma outra superintendência da CVM, chamada de Superintendência de Processos Sancionadores, que conduz o inquérito e, eventualmente, faz a acusação. Todas essas acusações feitas pelas áreas técnicas ou por essa superintendência especializada são julgadas em primeira instância pelo colegiado da CVM.

Bom, a Lei nº 6.385 criou a CVM, a SEP, que é a Superintendência de Relações com Empresas - eu, a partir de agora vou falar SEP, para facilitar, porque essa superintendência é responsável pelo registro, supervisão e sanção de emissores -, cabe fiscalizar basicamente a Lei nº 6.404, que trata das sociedades anônimas, e as instruções e deliberações da CVM.

Uma companhia, para se registrar na CVM, precisa apresentar uma série de documentos. Entre esses documentos destacam-se as demonstrações financeiras da companhia, documentações referentes aos seus administradores, um documento chamado formulário cadastral, em que ela informa diversas características da companhia, inclusive com relação ao seu controle, se o controle é nacional, é estrangeiro, é uma *holding*, enfim. E também se destaca o formulário de referência, que é um documento que pretende ser um resumo do emissor, para que, através da análise desse formulário de referência, todo o mercado de capitais consiga avaliar os riscos a que estão submetidos os seus investimentos naquela companhia e nos valores mobiliários por ela investidos... Por ela emitidos, desculpe.

Num campo desse formulário de referência, temos informações sobre eventuais aplicações de restrições às companhias. Então, por exemplo, aqui no caso mais específico do que nós estamos falando, aqui dessa restrição do Código Brasileiro de Aeronáutica, há o controle, há o percentual permitido para estrangeiros no controle de uma companhia. Então, no caso, a companhia, então, iria apresentar essas eventuais restrições, explicar um pouquinho a sua história com relação, por exemplo, a essa questão.

Já entrando mais fortemente nisso - a minha apresentação aqui é muito breve -, tivemos um caso recente muito importante, que foi o caso da companhia aérea Azul, que, em 2013, final de 2013, início de 2014, pretendeu o registro de companhia aberta na CVM, a companhia nacional, companhia aberta nacional na CVM - é um registro de companhia aberta -, e a área técnica, da qual eu já era titular, entendeu que o estatuto da companhia, tal como estava especificado, não atenderia à legislação e, por essa razão, indeferimos o pedido de registro da companhia.

Basicamente, ela alegava que em função das restrições do Código Brasileiro de Aeronáutica, a estrutura de capital dela teria que ser diferenciada, para possibilitar a captação de recursos vindos de estrangeiros e que, por essa razão, precisou fazer algumas adaptações no estatuto.

A área técnica da CVM entendeu que não era possível, a companhia recorreu ao colegiado da CVM - por isso, falei um pouquinho da estrutura decisória da CVM - e o colegiado, então, por unanimidade, acatou os argumentos da companhia e a ela foi permitido o registro. Por questões de mercado, depois, ela acabou não levando à frente o pedido de registro, portanto, ainda não é uma companhia registrada, mas ficou essa jurisprudência na CVM.

Recentemente, a companhia aérea Gol, que é a única companhia aérea registrada como companhia aberta na CVM, fez uma alteração estatutária similar à que foi pretendida pela Azul, uma estrutura diferenciada, para permitir um maior investimento, inclusive de estrangeiros. A área técnica, dessa vez, analisando e levando em consideração a decisão do colegiado, entendeu que não era adequado fazer qualquer interferência, qualquer questionamento, assim, hoje, essa companhia aberta já tem estrutura de capital diferenciado em relação às demais 620 companhias que são registradas na CVM como companhias abertas, e uma das razões também para ela foi a questão da restrição hoje existente no Código Brasileiro de Aeronáutica.

As companhias podem ter ações ordinárias e preferenciais. No passado, essa proporção era de um terço de ordinárias para dois terços de preferenciais. A partir de 2001, passou a ser de 50% para cada espécie de ação. Para se capitalizar, muitas vezes, são necessários investimentos estrangeiros e essas empresas entenderam que precisavam fazer uma estrutura de capital, que não era convencional, para poder permitir essa capitalização. E hoje, tendo por base a decisão do colegiado, isso é feito basicamente respeitando a quantidade de ações emitidas por ordinárias e preferenciais e dando algumas vantagens

adicionais para as preferenciais, porque, obviamente, quem coloca mais dinheiro na companhia pretende ter maiores dividendos, financeiramente uma resposta maior dessa companhia.

De todo modo, não cabe à CVM avaliar se a flexibilização da participação de estrangeiros numa companhia do setor aéreo é adequada ou não, inclusive, como já falei anteriormente, é possível qualquer companhia ter o controle estrangeiro, o que não permite a essas empresas ter um controle estrangeiro é o Código Brasileiro de Aeronáutica e, por essa razão, estão adequando seu estatuto de uma forma que a área técnica considera não convencional, mas que vem sendo acatada pelo colegiado da CVM.

Outra restrição que me cabe lembrar aqui é a questão dos níveis diferenciados de governança da BM&FBovespa. Você tem lá alguns níveis diferenciados de governança, o mais conhecido é o novo mercado. Nesse segmento, só são permitidas ações ordinárias, então, evidentemente, com essa restrição, não é possível para essas companhias se registrarem nesse segmento diferenciado.

A contribuição da CVM para reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica é tímida. Na nossa análise, que fazemos a partir de um pedido de registro de companhia ou mesmo de uma operação de reestruturação como aconteceu com a GOL, fica limitada à questão do mercado de capitais e é isso que cabe à CVM verificar, acompanhar, supervisionar e, eventualmente, aplicar sanções.

Os administradores de todo modo, os diretores de uma companhia precisam ser residentes no País, um investidor estrangeiro é alcançado - por exemplo, um controlador estrangeiro - é alcançado pela nossa regulamentação. Vamos fazer a sanção de todo modo, assim como o controlador brasileiro. Preferimos registrar companhias abertas com controle estrangeiro do que registrar companhias estrangeiras, porque companhias estrangeiras estão totalmente fora do Brasil e a supervisão da CVM é muito mais em cima da prestação de informações e menos nos deveres fiduciários dos administradores e dos acionistas, porque isso é feito normalmente no país de origem da empresa.

Era essa a minha contribuição, estou aberto aqui a questionamentos e, mais uma vez, agradeço a oportunidade da CVM de colaborar com esta Casa.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Agradeço ao Fernando, ele realmente disse que seria muito objetivo. Ao público que está assistindo, quem também quiser acompanhar um debate que aconteceu sobre esse assunto, tivemos aqui uma entrevista entre o nosso membro, José Adriano Castanho, e também o Respício, do Espírito Santo, que foram entrevistados pela TV Senado e debatendo exatamente sobre esse assunto. Isso está disponível no site www.senado.gov.br/tv.

Assim, senhores, as inscrições estão abertas para o debate, gostaria de saber se alguém quer fazer alguma colocação? Acho que o Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Obrigado, Presidente.

Sr. Fernando, obrigado pelos esclarecimentos, só gostaria de esclarecer uma coisa: quando você falou que existem dois tipos de companhias, as abertas e as reguladas pelo capital estrangeiro; as abertas, no caso, as brasileiras, e as reguladas inteiramente pelo capital estrangeiro.

O simples fato de desregulamentarmos, de, digamos assim, revogarmos o art. 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica daria a que situação, daria que características a essas companhias, companhia aberta brasileira ou uma companhia estrangeira?

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Bom, a opção pelo tipo de companhia não é assim tão liberada para o emissor, para ser considerada uma companhia estrangeira tem que ter certas características, mas, tentando endereçar bem a sua pergunta, seria uma companhia aberta nacional com controle de capital estrangeiro, seria uma companhia aberta. A companhia teria seus ativos, a maior parte dos seus ativos, aqui no Brasil, os administradores estariam aqui no Brasil, só que o controlador dela seria um estrangeiro, isso é amplamente possível. Como falei, um dos principais documentos entregues pela companhia é o formulário cadastral da companhia que não é apenas um cadastro de endereço, é mais do que isso, fala um pouquinho sobre quem é o auditor da empresa; no caso de companhias abertas brasileiras, são auditores brasileiros, registrados na CVM, então, é só a questão de o capital está concentrado, do controle da companhia, ou seja, simplificando bem, mais de 50% das ações ordinárias estariam nas mãos de um estrangeiro que teria, para nós, as mesmas obrigações de um controlador nacional.

Como falei, a companhia nacional é uma companhia que tem a maior parte dos seus ativos aqui, a sua administração aqui, o seu registro de companhia é como companhia aberta. A fiscalização dela pela CVM, controle estrangeiro ou nacional, é muito melhor que a fiscalização da CVM numa companhia estrangeira, que, como disse, tudo funcionando na normalidade, essa companhia estrangeira está sendo supervisionada pela CVM local, com quem temos convênios

e, no Brasil, basicamente, o que acompanhamos e cobra é o que chamamos de *disclosure* das informações a prestação das informações, então tudo que ela presta de informações lá fora tem que prestar aqui dentro, mas, na hora de fazer o *enforcement* disso eventualmente ou temos que contar com esses convênios ou focamos muito na questão da divulgação de informações, porque a Lei nº 6.404 não se aplica a companhias estrangeiras, só se aplica a companhias nacionais abertas, sociedades anônimas nacionais, com controle estrangeiro ou não.

Não sei se consegui responder.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Gostaria que ficasse mais claro a partir de qual ponto ou da participação, ou qual é a regra para definir o que é essa companhia brasileira de capital aberto e o que é uma companhia estrangeira? Só para que consigamos entender isso aí.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Uma companhia não é considerada estrangeira quando tem a sede no Brasil e cujos ativos localizados no Brasil correspondam a 50% ou mais daqueles constantes das demonstrações financeiras individuais separadas ou consolidadas, prevalecendo a que melhor representar a essência econômica dos negócios para fins dessa classificação.

Essa questão faz um pouco de confusão com relação ao capital da companhia, se é estrangeiro ou não, mas aqui estamos diante de uma diferença, aqui você tem a Gol, como companhia aberta.

Vamos supor que o Código Brasileiro de Aeronáutica se flexibilizasse e permitisse que as empresas aéreas tivessem controladores estrangeiros, e um determinado controlador estrangeiro fosse o controlador da Gol, com 80% de participação na Gol. Vamos supor também, para facilitar, esquecer essa diferença entre ações ordinárias e preferenciais. Essa companhia seria uma companhia de novo mercado, só com ações ordinárias emitidas, 80% dessas ações estariam com um investidor estrangeiro. Isso seria uma companhia nacional, brasileira, com o controle estrangeiro, regulada pela CVM, tendo que atender toda a legislação pátria, no caso de sociedades anônimas, que é a 6.404.

Então, há um pouco de confusão quando se quer falar de controle para tipo de companhia. O emissor estrangeiro é aquela companhia estrangeira, de fato, que vem aqui captar recursos no Brasil, através de um título chamado BDRs. Aí, ela se registra na CVM como companhia estrangeira. É um registro diferenciado, a Instrução nº 480, que é a que regula, principalmente, as informações necessárias a serem encaminhadas pelas companhias, dá um tratamento diferenciado para essa companhia estrangeira. Acredito que, com relação ao Código Brasileiro de Aeronáutica, a gente está falando mais de uma companhia nacional, brasileira, registrada, se for o caso, no mercado de capitais, na CVM, que tenha o capital estrangeiro, é apenas isso.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - A instrução para esta Comissão, ela precisa saber qual o limite para isso. Não tenho claro ainda qual a *borderline* para essa situação. Por exemplo, se uma companhia aérea brasileira, se o Código Brasileiro de Aeronáutica permite, sem nenhuma restrição, sem nenhuma ressalva, a participação de 100% do capital estrangeiro, essa companhia poderia, nesse caso, ser estrangeira?

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Não, ela seria uma companhia brasileira que tinha 100% de acionistas estrangeiros no seu capital. O que é um pouco estranho, não seria 100%, porque, se ela está se registrando, é para apelar à poupança popular, distribuir ações no mercado. Então, por exemplo, ele teria, como o exemplo que dei: 80% estão no estrangeiro e 20% estão aqui no Brasil, com investidores.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - A nossa preocupação é com relação a ressalvas que tenham que haver nessa discussão. Simplesmente revogar um artigo do Código Brasileiro de Aeronáutica e deixar para que outros segmentos, que tenham uma correlação, que a gente não sabe qual, é muito complicado. Então, a gente precisava ter uma ideia de quais ressalvas teria que ter, inclusive, para o mercado dos trabalhadores. Esse controle, de certa forma, não acontece só aqui; acontece aqui e em outros fóruns, como o Executivo, como a própria autarquia. Temos hoje a regulação do capital estrangeiro sendo feita pelo Legislativo, porém, existem acordos bilaterais com outros países sendo feitos pela autarquia e existem ainda outros acordos sendo feitos pelo Itamaraty, pelo Executivo. Então, é essa correlação que a gente tem que entender. E existe mais uma correlação ainda, que é com a CVM, se deixarmos para outra lei regular. A preocupação é simplesmente revogar um artigo, sem ressalvas. Mas ninguém vai fazer isso! Se pode acontecer, se se permite os 100%, poderá acontecer. Se houver interesse de outras companhias, a Anac não tem a prerrogativa de dizer não, não vou aceitar, se a lei permite.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - É como coloquei para o George quando ele entrou em contato comigo, a contribuição da CVM para a questão da eventual alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica é muito pequena. Temos 620 companhias registradas como companhias abertas, grandes números, diversos setores, são muitos setores mesmo. A gente divide essas companhias por setores, para acompanhamento pelas gerências. Como os colegas da Anac, a gente

também tem um plano de supervisão baseado em risco, a gente classifica companhias em grupos, só que, a questão do controle, se é nacional ou estrangeiro, não faz parte dessa medição. A gente também faz a questão da probabilidade de acontecer *versus* impacto daquele risco, uma vez acontecido. O nosso foco é muito mais com relação a se estão admitidas negociações na Bolsa daquelas ações, por exemplo.

Existem companhias que, apesar de registradas na CVM, não têm ações negociadas em Bolsa; a quantidade de acionistas interessados naquela companhia; a gente faz regras mais restritas para a participação em assembleias, a gente incentiva o voto à distância, nessas assembleias, por parte dos acionistas. Mas, a questão do controle ser nacional ou estrangeiro não é uma preocupação da CVM. Longe de nós, da CVM, estarmos aqui sinalizando qualquer alteração, se é bom ou se é ruim. O que a gente está querendo colocar aqui é que, para nós, seria uma companhia aberta do mesmo jeito, só que, em vez de ter controle nacional, teria um controle estrangeiro. Do ponto de vista da supervisão, não faz muita diferença.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Mais uma pergunta e encerro.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Temos mais quatro inscritos.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Um problema hoje nosso é que o produto final da companhia aérea não é o produto final de uma montadora de automóveis. O produto final da montadora de automóveis só pode ser adquirido e fabricado aqui. O produto final da aviação é vendido, adquirido e utilizado aqui e fora do País, isso interagindo com as liberdades do ar, que estão sendo utilizadas, por exemplo, pela LAN. Qual é a situação hoje, se você pode falar, da LAN com a TAM e outra, se isso já não está acontecendo, se o capital estrangeiro já não está presente nas companhias aéreas brasileiras, dessa forma que está sendo feito, através de fusão, que a gente sabe que não é fusão, é uma compra, mas é a maneira de você...

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Vou me permitir ler para vocês só um pedacinho do formulário de referência, que é esse documento importante que a gente cobra das companhias. Na seção 7.5, a gente tem lá a necessidade de esse emissor descrever os efeitos relevantes da regulação estatal sobre as atividades do emissor, comentando, especificamente: necessidade de autorizações governamentais para o exercício das atividades, histórico de relação com a Administração Pública para obtenção de tais autorizações, e mais algumas questões aqui. Você vê que, para a CVM, o que é importante é a companhia que está pleiteando o registro, ou que já tem lá o registro, deixar claro quais os efeitos relevantes dessa regulação estatal. Então, uma companhia aérea, por exemplo, tem a Anac como outra agência reguladora, num outro prisma que não o da CVM.

Com relação ao caso da TAM, a TAM foi uma companhia aberta nacional, tempos atrás, fez essa reestruturação societária, não foi objeto de nenhum problema na CVM, afora a prestação de informações adicionais, que a gente cobrou, e ela é hoje uma companhia estrangeira. A Latam tem um registro na CVM como companhia estrangeira, porque atende aquela determinação que a gente leu ainda agora, de companhia estrangeira.

Para a CVM, vamos imaginar, não estou dizendo que foi isso, mas vamos imaginar que essa restrição do Código Brasileiro da Aeronáutica teria levado uma companhia - não a TAM, vamos ficar numa companhia hipotética -, em função dessa restrição, a se associar a outra companhia estrangeira. O que ela faria? Teria que cancelar o registro de companhia aberta na CVM e, depois, adquirir o registro de companhia estrangeira na própria CVM, como eu falei, com um alcance muito menor da CVM, em função de ser uma companhia estrangeira. Então, hoje a Latam é uma companhia estrangeira, do Chile, como País de origem, porque atendeu aquela questão dos 50% de ativos da companhia, dessa companhia resultante, porque juntaram as duas companhias, seja qual for a forma societária utilizada para isso, elas se juntaram, são uma companhia hoje, com registro de companhia estrangeira na CVM, mas que não se confunde com companhia aberta com controle estrangeiro. É uma companhia estrangeira.

Resumidamente, para a CVM - vou falar muito da minha parte, como Superintendente de Relações com Empresas, responsável por essa missão difícil de registrar, supervisionar e fazer as sanções, com relação a administradores e controladores de companhias abertas e estrangeiras -, para nós é muito mais fácil supervisionar uma companhia aberta, ainda que tenha controle estrangeiro, do que supervisionar uma companhia estrangeira, porque a nossa supervisão é muito focada apenas na prestação de informações.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Então, posso dizer que hoje já existe capital 100% nessa situação?

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Hoje já existe uma companhia estrangeira, chamada Latam, que juntou duas companhias, uma brasileira e uma chilena, que cancelou o registro, seguindo a lei, na CVM, de companhia aberta, a TAM, e hoje está lá como Latam estrangeira.

E existe uma única outra companhia com registro na CVM, que é a Gol, que ainda tem a maior parte do capital, em função, inclusive, do Código Brasileiro da Aeronáutica.

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

Senhores, temos aqui inscritos Cysneiros, Respício, Kerlington e Dr. Geraldo.

Cysneiros, por favor.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA - Obrigado.

Dr. Fernando, parabéns pela exposição.

A minha pergunta é bem teórica, ou seja, poderia estar acontecendo em qualquer forma: é possível afirmar que hoje há uma tendência clara de adoção no nível de governança Novo Mercado pelas novas companhias? E, se, nessa análise qualitativa que a CVM faz, há como se identificar essa adoção *compliance* da governança Novo Mercado com participação de capital estrangeiro nas empresas.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Começando pela segunda pergunta, não tenho como responder. Não tenho cientificamente como responder a essa pergunta.

Agora posso falar um pouco do Novo Mercado. A tendência, se a companhia pretende acessar o mercado de capitais, em princípio é melhor que seja através de Novo Mercado. As principais companhias que acessaram mercado de alguns anos para cá, e são poucas infelizmente, vieram pelo Novo Mercado, porque acho que os próprios investidores preferem uma companhia Novo Mercado, que já não é tão novo assim. O Presidente da CVM, o Leonardo Pereira, já falou diversas vezes em fóruns que o Novo Mercado precisa dar um passo a mais, precisa melhorar em governança, foi muito importante naquela época. Hoje, já carece de alguma modificação. Então, o Novo Mercado é bom. A gente considera bom. Quem faz o *enforcement* relacionado ao Novo Mercado não é a CVM. A CVM não tem poder de exigir isso, mas o próprio mercado leva as companhias que querem acessar o mercado de capitais para esse segmento, que é o de maior governança, somente ações ordinárias. O que em princípio é muito melhor, uma ação, um voto, o que em princípio é muito melhor. A participação dos investidores econômica fica mais alinhada à parte política, que são os direitos políticos que têm na empresa.

Então, para nós é mais simples supervisionar uma companhia só com ações ordinárias. E é bom que esteja no Novo Mercado e melhor ainda se o Novo Mercado der passos adiante que são necessários. E o Presidente da CVM vem fazendo esse esforço para incentivar que a Bolsa dê esse passo a mais. Não são passos muito fáceis de serem dados, porque você tem já companhias lá, você precisa ouvir essas companhias para ver se elas estão de acordo com isso.

Mas a questão de melhorar a governança, acho que isso é bom para o mercado de capitais. Então, do ponto de vista do segmento diferenciado, esses segmentos diferenciados da Bolsa, em tese, são melhores e são aqueles que estão atraindo mais empresas que de fato têm essa vocação para companhias abertas, porque ser uma companhia aberta não é fácil, primeiro porque a supervisão da CVM é muito forte não só na parte de *disclosure* como na parte de regularidade das operações que são divulgadas.

Nós temos a superintendência de empresas, outras superintendências que são ouvidas para fazer essa supervisão, Superintendência de Normas Contábeis, a gente tem a Procuradoria Federal Especializada, a gente faz um número significativo de termos de acusação, como coloquei, por entender que há elementos de autoria e materialidade. A exigência da parte contábil é muito grande. Então, para você atender todos, IFRS, CPCs, contábeis, é bastante difícil. Você tem que ter uma equipe bastante preparada para isso. A gente faz uma supervisão muito forte. Os auditores registrados na CVM estão fazendo essa supervisão *in loco*. E para qualquer relatório de revisão deles com qualquer ressalva de auditoria, é disparada uma análise por parte da CVM junto à companhia e ao próprio auditor para ver aquela questão, outras temáticas que a gente faz de combinação de negócios e tudo. Então, atender essa supervisão é muito difícil. Assim é natural que as empresas que vão a esse mercado sejam empresas bem preparadas e que normalmente vão caminhar para o Novo Mercado.

Uma restrição como essa do Código Brasileiro de Aeronáutica inviabiliza esse Novo Mercado, porque ela acaba tendo que ter ações preferenciais e muitas vezes, como foi no caso da Azul e no caso da GOL, elas precisaram inclusive formar essa diferença entre ordinárias e preferenciais de uma forma ainda menos convencional para poder permitir essa capitalização.

Então, por favor, aqui não tem nenhum julgamento da CVM com relação à flexibilização ou não do Código Brasileiro de Aeronáutica, porque, uma coisa que acabei me esquecendo de falar, mas o *site* da CVM é acessível para todos. A gente o reformulou recentemente. Vocês podem, por exemplo, digitar: Azul S. A, e vocês vão encontrar tudo que foi discutido tanto pela área técnica quanto pelo colegiado, os argumentos de um e os argumentos de outro para chegar à conclusão a que chegou, no caso da Azul. Lá vocês vão ver que passamos pela questão da limitação imposta pelo Código Brasileiro de Aeronáutica. Fizemos considerações. A área técnica deixou claro que nós não temos nada com isso, que não é em função de um Código que a gente vai flexibilizar a lei do nosso ponto de vista. Agora, nós fomos vencidos naquela ocasião, e a CVM, ao final, pelo seu colegiado, entendeu ser possível aquela organização.

Mas eu acredito que até mesmo o colegiado da CVM preferia que não tivesse que se arvorar a uma decisão como aquela, porque foi alguma coisa que atraiu muito as atenções por uma questão que em princípio não é uma preocupação nossa, como falei. Uma companhia aberta pode ter controle estrangeiro. Isso para nós sequer tem um novo olhar na supervisão baseada em risco.

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

Passo agora a palavra para o próximo inscrito, Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Respício do Espírito Santo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Muito obrigado, Sr. Fernando.

As explicações, as elucidações aqui, o clareamento aqui está maravilhoso.

Muito obrigado mesmo.

Corrija-me se eu estiver errado do que escutei até agora sobre o que o senhor falou.

Seria muito bom para o mercado, para o Brasil, para o mercado de capitais, para o Brasil como um todo, se nós tivéssemos mais empresas, não falando mais de aéreas, mas de empresas em geral, que estivessem no Novo Mercado. Quanto mais, melhor, até mesmo para a participação da população, da sociedade brasileira em acessar essas empresas e investir. A sociedade investindo nas empresas. Seria isso?

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Perfeitamente, sem sombra de dúvida. Acho que ninguém briga com essa ideia. Inclusive a CVM está agora participando de um grupo por um código único de governança, que vai além do Novo Mercado ou de outros códigos específicos de um ou outro instituto. A gente está trabalhando junto com a sociedade, junto com outros agentes por esse código único de governança.

Certamente é um código que vai elevar o padrão de governança das companhias. Elas serão obrigadas a seguir ou a explicar por que não vão seguir esse código, porque é como a gente chama: pratique ou explique. Então, assim: você pratica a boa governança ou você explica por que você não a pratica. Sem dúvida nenhuma, quanto mais governança na companhia melhor, até porque é difícil você fazer alterações na lei, é muito mais difícil do que voluntariamente essa governança mais elevada, voluntariamente ou não tão voluntariamente assim, mas em função da Bolsa, por exemplo, exigir para registrar a companhia naquele segmento, que certamente é um segmento que é olhado com um olhar de diferenciado por parte dos investidores, porque eles vão ter mais garantias com relação ao Conselho de Administração, à composição do Conselho de Administração, ao tipo de direitos para os seus minoritários. Por exemplo, o direito, que a gente chama de *tag along*, é o direito a participar de uma alienação de controle, receber o mesmo que o controlador vai receber naquela alienação. Então, certamente o Novo Mercado ou um eventual futuro código único de governança vai ser o caminho das empresas que, como falei, realmente tenham vocação para companhias abertas, que entendam que a relação custo-benefício de ser uma companhia que presta informações completas à sociedade através do *site* da CVM, do *site* da Bolsa e do *site* da própria companhia, que abra o que aconteceu nas suas assembleias, nas reuniões do Conselho de Administração, que produzem efeito perante terceiros, nas demonstrações financeiras, no formulário de referência que fale dos riscos a que os investidores estão envolvidos. Isso certamente é muito bom.

Eu, sem sombra de dúvidas, entendo que uma empresa que vai para um segmento superior de governança está indo muito bem.

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

E no caso, talvez o senhor não tenha resposta neste momento, depois o senhor encaminha para a mesa: não sei qual é o nome específico da empresa, mas nome fantasia, vamos dizer assim, de telecomunicações, a Claro. A Claro está na CVM como empresa aberta?

Uma pergunta para que eu possa continuar depois.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Eu acredito que sim, mas muitas vezes não é o nome. O nome não é exatamente esse. Mas a OI está, por exemplo, e eu acredito que a Claro está, sim, talvez não com o nome de Claro.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - E, no caso, essas empresas, especificamente falando da Claro, o senhor se lembra de cabeça se elas têm mais capital estrangeiro do que nacional?

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Eu realmente, a Claro eu prefiro até voltar atrás. Eu não tenho certeza se ela tem registro de companhia aberta. Então, fica prejudicada essa resposta agora.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Aí, no caso, eu pediria para o senhor para...

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Como eu falei, a questão do controle acionário não é uma questão que chama muito a nossa atenção porque a gente não tem na nossa regra nenhuma vedação a isso; essa vedação vem de fora. Então a companhia, quando ela vai pedir o registro de companhia, se houver a necessidade de obter alguma autorização governamental, ela já traz isso e já explica isso para a gente, e todos esses documentos são públicos, a gente não fica com nada para nós.

Então, a nossa supervisão, que é baseada em risco, é a supervisão preventiva. Nós temos uma supervisão que é reativa a reclamações da sociedade, de investidores, de acionistas, do público em geral, até reclamações sem se identificar a gente recebe, anônimas. A gente recebe reclamações de próprios administradores das companhias que são eleitos por minoritários. A gente recebe também contra os minoritários das companhias. Então, todas essas reclamações são analisadas e respondidas, mas não é uma questão que chama a atenção, mas eu posso fazer esse levantamento, até com certa facilidade, de quais companhias por setor que tem, quais são as companhias que têm o controle estrangeiro. Isso aí fácil.

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

É que um dos nossos debates aqui é exatamente com relação à defesa nacional, soberania nacional, por esse controle de capital estrangeiro. Então, alguns aqui defendem não ter mais participação estrangeira pela soberania nacional, porque é um setor estratégico, a aviação seria um setor estratégico. Algumas pessoas defendem isso. Eu defendo que existem outros setores que são muito mais estratégicos do que a aviação e têm uma participação de capital estrangeiro muito mais efetiva. Então, esse é o meu contra-argumento. Então, é só para balizar outros setores, principalmente parte de telecomunicações e logística, que podem ter participação de capital estrangeiro pela nossa legislação - vamos dizer - praticamente liberado e são setores que, na minha visão, são muito mais estratégicos do que a aviação.

Então, é só para termos esse ponto não de comparação, mas de clareamento também de outros setores.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Perfeito. O colega até me socorreu aqui dizendo que a Claro Telecom Participações S.A. teve o registro em dezembro de 2014, e agora me lembrei bem. Quer dizer, esse registro, na verdade, é um registro como companhia aberta, só que ela não tem ações negociadas no mercado, e esse registro de companhia aberta da Claro Telecom Participações, em função inclusive de uma regulamentação que não é da CVM, que obriga essas companhias a terem registro de companhia aberta. Não quer dizer que é uma companhia que efetivamente seja aberta, com uma vocação de ter acionistas. Então, essa companhia não tem qualquer acionista minoritário. E aí realmente também, voltando a dizer, é Claro Telecom Participações. Se vocês entrarem no *site* da CVM, vocês podem buscar todas as informações dessa companhia.

Existe uma sessão do formulário de referência para identificar o controle da companhia, a distribuição do capital. Então, também pode chegar lá - é a Sessão 15 -, acessar o formulário de referência, entrar na Sessão 15 e ver como é que está o controle de capital dessa Telecom Participações, mas eu já asseguro que não tem qualquer valor mobiliário admitido à negociação em mercado.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Eu gostaria de, mais uma vez, agradecer ao Dr. Fernando. Muito obrigado.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Nada. O que é isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Próximo orador inscrito, Kerlington.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Kerlington. Não precisa do sobrenome porque com esse nome só tem eu.

Brilhante vossa explicação. Explanação bem didática, apesar de ser um tema bem técnico.

Uma pergunta que eu faço diante da sua explanação é a seguinte: no caso da Azul, que foi o seu mote da apresentação, então ela conseguiu de uma forma - aspas aí - "não convencional", apesar da sua superintendência se posicionar de uma maneira, quando do recurso à instância superior à sua, ela conseguiu não convencionalmente sair, ou melhor, não ser interrompida pela norma do CBA. Sim ou não?

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Na CVM, nós entendemos que o seu estatuto, que previa certas vantagens para as ações preferenciais - vantagens essas não convencionais: 75 vezes a quantidade de dividendos pagos aos ordinários, enfim... e outras características -, a gente entendeu que a lei não permitiria essa regra estatutária. Foi por esse prisma... A gente não tratou, em momento algum, do Código Brasileiro de Aeronáutica, nada disso! Mas, em última instância, em função dessa restrição, isso alegado pela própria companhia, aquela estrutura entendia que atendia tanto ao Código Brasileiro de Aeronáutica quanto à Legislação Societária e, junto ao colegiado da CVM, por unanimidade, ela conseguiu

convencer que sim: atendia ao que a CVM supervisiona. E aí ficou apta a ter o registro de companhia aberta. Por questões de mercado, ela acabou desistindo disso, mas ficou a jurisprudência.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - A pergunta é porque, na verdade, o primeiro caso que chamou a atenção do Brasil foi, a meu ver, o da TAM. A gente sabe que a Gol é capital aberto, mas o controle ainda está com brasileiros. Mas, no caso da TAM, na verdade, a *holding* que controla... O mercado já encontrou mecanismos... O que eu quero dizer e quero, talvez, por não ser da área (só curioso), o mercado já encontrou mecanismos para deixar uma empresa estrangeira tendo ou não CBA.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - De controle estrangeiro.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - De controle estrangeiro.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Ou indo pela...

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Ou estrangeira.

Como no caso, por exemplo - e isso é de conhecimento, porque acompanhei de perto -, no caso da TAM, lá no Chile, permite-se às ONs sem valor econômico. Não sei se é assim...

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Não vou me arvorar e falar sobre isso.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - É... Mas eu posso me arvorar, não é?

No Chile, existe a possibilidade de ações, chamadas ONs, com direito a voto, mas sem valor econômico - o que aqui no Brasil não é permitido - e que, com uma manobra inteligente, de mercado, conseguiu deixar a *holding* estrangeira - apesar de o braço da TAM ser brasileiro. Então, a rigor, hoje, na prática, o que eu vejo e tenho visto, já acontece.

Então, na verdade, por exemplo, até o próprio acordo de acionistas, a Anac e ninguém, nem CBA, têm acesso sobre acordo de acionistas... Sim ou não?

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - O acordo de acionista, registrado na companhia, tem de ser divulgado na CVM e qualquer um pode acessar.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - OK, OK! Mas eu digo... Não existe regulação. Por exemplo, a Anac, ela não...

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - No caso da CVM, o art. 118 da lei a gente alcança.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - (*Fora do microfone.*)

Você vê isso?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dois minutos para acabar meia-hora. Já vai dar uma e meia para o almoço e... Ainda tem o Geraldo que deixar por escrito, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - O que eu quero ressaltar aqui - foi acalorada essa discussão - é que, na verdade, na prática, o capital estrangeiro já está aqui, o controle estrangeiro já está aqui, a empresa estrangeira já está aqui. Eu acho que, hoje, o CBA, na verdade, pouco trava essa questão. É isso o que eu...

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - De fato, hoje, nós temos esse caso da Azul, que ainda não tem registro na CVM, mas a CVM se manifestou, em última instância, da possibilidade de fazer aquela reestruturação... De aceitar o registro daquela companhia com aquele estatuto. A gente tem o caso da GOL que fez... caminhou no mesmo sentido, guardadas algumas diferenças, da Azul. Já fez a operação que fez em função da decisão do colegiado da CVM (no caso a Azul), e a gente já tem o caso da LATAM, que é uma companhia estrangeira, diferente dessas outras duas que eu acabei de falar, e que não mereceram da CVM qualquer reprimenda.

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

O SR. GERALDO VIEIRA - Sou Geraldo Vieira, da BA, cumprimentando os comentários dos colegas.

Dr. Fernando, em nenhum momento eu entendi que o senhor disse que a operadora TAM S/A, que opera a empresa TAM, Linhas Aéreas, está sob o controle de capital estrangeiro, com violação do Código. O senhor está afirmando que existe uma empresa Latam, uma empresa sob controle de capital estrangeiro, mas essa empresa não controla a operadora nacional. Entendi assim, porque senão estaríamos sob violação da regra específica do Código Brasileiro de Aeronáutica, inclusive a fiscalização da Anac.

Para completar, na realidade, a limitação foi feita. Ela tem mais de 30 anos. Até o CBA ser aprovado aqui, no Congresso Nacional, ele foi discutido quase quatro anos. Então, estamos perante uma regra restritiva que nem sequer combina com a matriz constitucional, a regra restritiva atual, prevista no CBA.

Também temos aqui presente uma restrição que, conforme já salientado pelo colega, pode ser contornada. Há formas de contornar restrições desse tipo. Quando aparecem, podem ser contornadas. Aqui, estou absolutamente convencido de que, no tempo atual, não há nenhuma justificativa, quer pelo caráter estratégico ou não do setor, para manutenção da restrição, qualquer que seja o volume dela. Em primeiro lugar, porque não se pode entender que uma restrição vá prejudicar uma empresa com sede no País de captar recursos no exterior, porque há um teto que é fixado sem maior justificativa.

Também há uma outra questão vinculada ao acionista. Para o acionista, para qualquer investidor, é importante, sim, que a empresa esteja no novo mercado pelos mecanismos gerenciais e pela modernização, pela fiscalização, por maior segurança a um acionista privado, uma pessoa física, que vai lá, compra a sua ação, seja aqui, nos Estados Unidos, enfim, compra em bolsas de valores.

A terceira observação é que o tipo de restrição não serve ao acionista controlador, porque parece que no mundo moderno, desregulamentado, é interessante ao acionista controlador abrir os mercados externos para que ele possa fortalecer, ajudar o crescimento da empresa. E é interessante também porque, quando a restrição existe, isso diminui o valor da ação da companhia, seja no mercado interno, seja no mercado externo, sobretudo dos controladores. Controle que não pode ser transferido importa em menor valor da ação. E, mesmo com os arranjos societários que foram aqui referidos, não há como dar um valor adicional a essas ações, ou valor real, valor de mercado, enquanto você mantém a restrição. Isso significa dizer que, se escolhermos essa disposição por inteiro, do CBA, e me refiro também aqui a exigências de que a empresa tenha dirigentes brasileiros, fazem-se arranjos. São apenas títulos simples que se atribui a determinada pessoa. Na realidade acaba não sendo a pessoa que dirige efetivamente a empresa.

Então, pergunto, dentro da sua experiência. Restrições desse tipo, normalmente levam, em função das necessidades do mercado, à criação de arranjos para se contornar a restrição, tanto no que se refere às ações de controle quanto no que se refere à determinação de que os dirigentes sejam brasileiros. Nós temos outro setor precedente que possa crescer, aproveitar, incluir-se no novo mercado que tenha tal restrição? Só me lembro do setor nuclear no Brasil e dos setores do petróleo, não na primeira geração, até a primeira geração, a pesquisa e a lavra, ainda assim, a ANP tem feito concessões de perfuração para empresas estrangeiras. Não me recordo de nenhum outro setor, fora o nuclear, em que haja necessidade de se fazer esse controle por brasileiros, que, muitas vezes, são mais estrangeiros do que brasileiros, como se sabe. Creio que restrições desse tipo acabam sendo inúteis e só prejudicam o País e o mercado.

(Soa a campanha.)

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Eu só queria deixar...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Só um minutinho, por favor, para um recado.

Ainda estão inscritos o Catanant, o Castanho e o Respício. Em seguida, encerramos as inscrições, lembrando que eu queria muito que todos estivessem aqui até as 14 horas porque a Relatora tem algumas informações importantes para dar e os coordenadores dos grupos terão um trabalhinho extra hoje. Vamos precisar muito da coordenação e da concentração dos grupos nas contribuições que pretendemos obter.

Por favor.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Apenas para deixar claro que, com relação à TAM e à Latam, o que eu disse é que a TAM tinha registro de companhia aberta. Conseguiu o cancelamento desse registro seguindo a lei e as instruções da CVM. Ato contínuo, a Latam, também seguindo a regulamentação da CVM, conseguiu o registro de companhia estrangeira. Eu não disse mais do que isso.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Na sequência, Catanant.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Obrigado. Ricardo Catanant, da Anac.

Vou tentar ser bastante breve. Vou fazer dois pequenos registros e uma pergunta para o Sr. Fernando sobre um ponto levantado pelo Castanho que considero importante abordar aqui, sobre quais seriam os efeitos da eventual mudança da lei nos acordos celebrados pelo País.

Eu noticio que inclusive a própria Conferência de Estados na Icao e a 38ª Assembleia realizada no ano passado encomendaram ao grupo de expertos em regulação de transporte aéreo da Icao que desenvolvesse um tratado única e exclusivamente para que o critério utilizado em acordos bilaterais e multilaterais pelos países para celebrarem esses

acordos de serviços aéreos seja alterado. A Icao tem preconizado e tem buscado alterar esse critério de verificação dos nacionais, o *ownership and control*, para um critério de *principal place of business*, que estaria de acordo, eventualmente, com essa nossa mudança. Inclusive com base naquela regra, que pode ser o caso de se utilizar nesse tratado multilateral, o que vai valer efetivamente é o lugar em que a empresa tenha a sede de seus negócios. Então, não haveria, necessariamente, uma mudança significativa ou um efeito perverso por conta dessa alteração.

Em segundo lugar, eu gostaria de acrescentar também a essas questões, aos entraves gerados por conta dessa limitação no CBA na questão mercadológica, enfim, de empresas listadas em bolsa ou não para conseguir investimentos, o custo regulatório que essa limitação hoje impõe, que a Agência inclusive tem que seguir. Por conta da limitação dos 20% de capital estrangeiro, a Agência tem que fazer a aprovação prévia de contratos, de acordos que essas empresas façam, de atos constitutivos. Então, qualquer modificação de um estatuto ou de um contrato social, dependendo da estruturação societária de uma empresa prestadora de serviços aéreos num país, ela tem que se submeter à prévia aprovação da Agência, em duplicação de esforços com o que hoje as juntas já são constituídas legalmente para fazer.

Então, a Anac faz exatamente o mesmo trabalho que as juntas de comércio reguladas pelo Departamento de Registro de Empresas fazem. É um ônus pesado que impõe à Agência estruturar uma área dedicada a isso e uma burocracia que constitui entrave muito grande. Então, a Agência tem a preocupação em que esse mercado de transporte aéreo seja altamente contestável. Nós tentamos ao máximo diminuir as barreiras e entraves para que novas empresas entrantes possam se constituir a fim de gerar maior concorrência, melhores serviços e - por que não? - menores preços.

A minha pergunta para o Sr. Fernando é a seguinte: caso, eventualmente, essa limitação de 20% para que estrangeiros detenham posse de ações de empresas no País venha a cair e tendo em vista os benefícios da governança corporativa, bem citados no caso de empresas listadas em bolsa de capital aberto, e as paixões que o tema desperta... Caminhamos de um sistema em que os países tinham suas empresas de bandeira para, hoje, no País, não haver nenhuma participação estatal nas empresas, elas são empresas privadas que assumem todo o risco de sua operação.

Então, dados os benefícios, os ganhos de transparência e de governança que eventual listagem em bolsa proporcionaria, parecia desarrazoado ou inapropriado obrigar que, eventualmente, as empresas prestadoras de serviço aéreo tivessem capital aberto em bolsa - a partir de determinado volume, claro -, para não obrigar justamente as entrantes, empresas pequenas, com pequeno *market share*, a abrir capital. Mas, a partir de 5% de participação de mercado, essas empresas teriam que abrir capital para garantir e até facilitar o trabalho da agência reguladora com relação a questões contábeis, publicação de balanços, para se beneficiar inclusive desses ganhos de transparência que o novo mercado traz.

O que lhe pareceria isso?

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Eu, como representante da CVM, só posso querer que o mercado de capitais cresça. Acho que é um caminho de captação melhor do que quando não se tem o mercado de capitais. E a CVM é responsável inclusive por tentar viabilizar o desenvolvimento do mercado de capitais. Agora, obrigar uma empresa a ser companhia aberta não parece ser um caminho que, depois de um tempo, considere-se adequado. Pode-se imaginar que seja bom num primeiro momento, mas eu, particularmente - vou dizer agora a minha opinião -, acredito que, para ser companhia aberta, como eu disse anteriormente, precisa ter vocação para isso.

Nós temos algumas companhias com as quais temos problemas justamente porque elas foram obrigadas, em algum momento, a ter o registro de companhia, não têm vocação para isso... Eu reconheço que não é para qualquer companhia colocar em prática toda a regulamentação. Nós temos empresas de categoria A e de categoria B, desde 2010. Resumindo, e isso está mais explicado na norma, a categoria A é para uma empresa que quer captar recursos via emissão de ações - negociação de ações em mercado; a categoria B é para quem vai fazer isso com outros valores mobiliários que não sejam ações, nem conversíveis em ações: debêntures e outros títulos.

Para essas companhias, fizemos um trabalho para tentar reduzir a obrigação que elas têm de prestar informação. Só que nós nos deparamos com muitos problemas para conseguir dar descontos para isso. O desconto principal é no ITR, a demonstração contábil trimestral: a companhia não precisa apresentar o consolidado, que é quando há grupo econômico. E, no formulário de referência, alguns descontos de algumas seções não precisam ser preenchidos, como, por exemplo, essa a que eu me referi dos efeitos relevantes da regulação estatal; para companhia de categoria B, isso não é um requisito obrigatório; ela pode prestar, mas não necessariamente, porque nós entendemos que, no caso de empresas que não têm possibilidade de ter ações negociadas em mercado, essa informação não é relevante - partindo sempre da questão da relevância da regulamentação que se está colocando. Por esse ponto de vista, entendo que obrigar não é bom.

Por outro lado, ser uma companhia aberta e atender à regulamentação, sobretudo na parte de divulgação das informações e da organização da companhia, é muito bom. Temos relatos de companhias que dizem: "Foi muito bom ter o registro de companhia aberta na CVM, sem concomitante oferta de distribuição; eu vou lá, tenho um registro, submeto-me ali durante

um ano, dois anos àquele regime de cobrança..." Para que os senhores tenham ideia, a empresa não pode deixar de prestar nenhuma informação periódica nos prazos; se deixar de prestar sequer uma informação periódica nos prazos, a companhia é multada; se for contumaz nessa não prestação tempestiva, sofre processos sancionadores para apurar responsabilidades por não prestar informações de forma tempestiva, independentemente de ter ou não acionistas na companhia ou titulares de valores mobiliários.

Como o superintendente-geral diz, "se a companhia vem brincar no quintal da CVM, tem que estar apta a atender a toda regulamentação". É claro que, numa supervisão preventiva nossa, nós vamos dar uma importância maior às companhias que têm ações, negócios em bolsa, porque o impacto de qualquer problema numa companhia dessas é muito maior do que numa companhia que não tenha acionistas minoritários; mas algumas regras são absolutamente necessárias, e nós fazemos uma supervisão muito forte.

Do ponto de vista de melhorar a companhia como companhia, eu acho muito bom que ela seja companhia aberta; de outro lado, obrigar uma empresa a ser companhia aberta só por ser companhia aberta, eu acho ruim, porque as histórias que nós temos são histórias muito ruins. E depois, para cancelar o registro de companhia, se houver valores mobiliários admitidos à negociação, é muito difícil, porque aí é preciso ofertar para aqueles investidores um preço justo de recompra daqueles valores mobiliários, muitas vezes essas companhias deixam de ter essa possibilidade, ou mesmo o controlador não tem essa possibilidade. Então, nós ficamos convivendo com uma empresa lá na CVM que não tem essa vocação e que fica ali sujeita a todos os processos sancionadores que lhe imputamos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Lembrando obviamente do nosso tempo, eu passo, então, a palavra aos últimos dois debatedores, Castanho e Respício, para as considerações.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Fernando, só uma ponderação: o que nós temos hoje de diferente na CVM, quais são as barreiras, o que os órgãos reguladores econômicos têm de diferente de outros países?

Na aviação, as grandes potências do mundo não abrem o capital em 100%. Aliás, eles são bem restritivos, começando pelos Estados Unidos, Canadá, China, que também tem uma aviação muito forte, Japão, Malásia, Nova Zelândia. Eles têm limitações bem consideráveis, e todos estipulam abaixo de 49% para capital estrangeiro. Quais são as garantias que nós temos de que faremos algo diferente e melhor do que essas potências fazem com relação a captar a participação do capital estrangeiro?

O que nós vemos hoje é que a abertura do capital interessa para pequenos países que não têm um território para explorar. Nós temos um continente para ser explorado, e estamos com a tendência à liberalização, a abrir para ele ser explorado por esses pequenos países. Cito o Chile, que está fazendo da abertura do capital, da liberalização deles a exploração de outros países como o nosso, que é a janela para o mundo.

Outra coisa que se vê, inclusive na União Europeia, é que a tendência, a longo prazo, dessas aberturas é a remonopolização. É óbvio que as grandes potências, os grandes capitais vão comprar as menores, e esse processo tende, sim, à remonopolização, e isso já está nas estatísticas.

Então, qual é a segurança que nós temos? O que a CVM faz em relação a isso, a olhar para esse futuro e nos proteger disso também?

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Eu vou até insistir: nós não vamos fazer nada. (Risos.)

Nem eu nem a CVM, tenho certeza, estamos nos manifestando favoravelmente à redução dessa restrição existente de capital estrangeiro em companhias aéreas, nem em qualquer outro setor. Desculpe-me insistir nisso. Eu até conversei de novo com o Georges quando vínhamos para cá, dizendo que, se esperassem isso da CVM, nós não teríamos como entregar.

O que eu falei e que talvez possa ter passado uma sensação disso é o seguinte: a situação atual não está impedindo arranjos societários que estão sendo feitos e que estão conseguindo, de certa forma, ultrapassar essa restrição com desenhos que, muitas vezes, para a área técnica, não são adequados, porque dificultam a nossa própria supervisão.

Como eu disse, uma companhia aberta, com controle estrangeiro ou não, tem uma supervisão, tem uma lei nacional, a Lei das Sociedades Anônimas, aplicada a ela, pela qual podemos utilizar, e cobrar, e acusar por infrações. Para uma companhia estrangeira, nós não temos como aplicar a lei.

Recentemente, tivemos essa discussão num caso concreto na CVM, em que deixamos claro, por mais dolorido que seja, que não dá para aplicar a lei para uma companhia estrangeira. Não se confunde com uma companhia aberta com controle estrangeiro. Agora, a questão de liberar ou não, de flexibilizar para 49% ou para 100%, enfim, isso não é uma questão que cabe à CVM manifestar-se. Nós não temos como nos manifestar.

O que nós temos como nos manifestar é o seguinte: uma companhia aberta, nacional, com capital estrangeiro ou não, tem a nossa supervisão pautada na lei e nas instruções da CVM. O que a CVM pode garantir é que o fato de ter capital estrangeiro

não vai fazer diferenças relevantes em relação a ter um controle nacional. Agora, pode ser que a Agência Nacional de Aviação Civil ou algum outro órgão entendam de forma diferente. Quanto à CVM, nós temos convivido com isso até agora. Mas, do ponto de vista da supervisão da CVM, isso não é uma questão relevante. Não é uma questão relevante.

Há companhias que são obrigadas a ter registro de companhia aberta que, como eu não falei, não têm vocação para isso. Isso não é bom também. Do outro lado, também não é bom que tenha, no caso da supervisão da CVM, uma restrição que possa estar sendo ultrapassada, com custo para a CVM.

Eu sou um "burocra" convicto - há muitos anos, "burocra". Eu estou olhando o lado da CVM e exigindo o cumprimento das regras da CVM, a supervisão. Se uma companhia pode se registrar na CVM com um capital estrangeiro, vamos registrar essa companhia e fazer nossa supervisão. O que não vamos poder jamais permitir é que o fato de ter um controle estrangeiro limite a nossa atuação. Isso, não. Agora, é óbvio que alguém que está no Brasil é alcançado mais facilmente, até fisicamente, do que alguém que está fora. Porém, essa questão não é afeita à CVM. Poderia se direcionar o questionamento à Anac...

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Ou ao Cade.

O SR. FERNANDO SOARES VIEIRA - Ou ao Cade, enfim, mas não à CVM.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Está bom. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, foi repassado para todos os membros do grupo pelo Doriêdo um *e-mail* relativo à posição da IATA referente à abertura de capital. Eu acho que é uma leitura interessante.

Assim, eu passo ao Respício, nosso último debatedor - pois estamos famintos -, para as considerações finais. Aí já vamos ao encerramento desta fase, à suspensão da reunião.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - No caso, a Mesa lerá o *e-mail* da IATA depois?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não, esse *e-mail* foi passado apenas para conhecimento de todos. O.k.?

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

Rapidamente, só tentando responder uma parte, meu querido Castanho, em relação a por que esses outros países não têm a liberação total. Sim, por motivos ideológicos; sim, por motivos políticos; e, por outro motivo também, que, no caso, é o inverso do nosso - e nós convivemos com os dois motivos: políticos e ideológicos -: acesso ao capital. Eles têm vastíssimo acesso ao capital. As classes médias são ávidas e estão presentes nas bolsas sem parar. É muito interessante quando se está num grande evento de aviação nos Estados Unidos e um palestrante fala assim: "Por favor, levante a mão quem é acionista de alguma empresa aérea", e a maioria levanta o braço - isso no Canadá, na Europa, na Austrália, na Nova Zelândia. É uma festa. Eu fico até tímido, porque falo assim: "Se estivesse no meu País, eu acho que não haveria um que levantaria o braço". Então, com o acesso ao capital, com a população, é exatamente o que nós estamos tendo o retorno positivo da CVM. Quanto mais darmos acesso à sociedade em investir, em apostar, em arriscar nas empresas aéreas, teoricamente - aí vou concordar com você -, é melhor. O mundo inteiro tem visto isso. Quanto mais a sociedade tem confiança nesse mercado, nessa governança que a CVM faz lá fora, mais eles estão investindo, mais eles estão apostando nas empresas aéreas. E as empresas aéreas saem ganhando com isso, e a população também.

Só encerrando aqui a minha participação, o que foi levantado pelo Kerlington, complementado pelo Catanant, é muito interessante. O principal lugar de negócios em voga... Até a própria Ical, a Oaci tem feito isso desde 2003, ou seja, há mais de dez anos, a Ical tem colocado isto: é importante cada país tentar, na medida do possível, alterar as suas legislações para flexibilizar o capital estrangeiro, porque o mais importante é o *place of business* e não a bandeira do capital. Já há algumas empresas que conseguiram se adaptar e dar uma driblada nos 20%, de acordo com um arranjo dentro da lei. Nenhum outro país questionou. E, pela Convenção de Chicago, eles poderiam ter questionado por não estarem satisfeitos com o controle. Então, se ninguém falou nada com relação à GOL voar para o exterior, República Dominicana, Estados Unidos, outros países da América Latina; se ninguém falou nada com relação à TAM; se ninguém falou nada com relação à AZUL, é porque todos os outros países - os Estados Unidos são os mais críticos com relação a isso - estão dizendo: "O.k., eu estou mais ou menos indo da minha fronteira para fora, não da fronteira para dentro. Da minha fronteira para fora, eu estou admitindo o *principal place of business*". Essa é uma sinalização muito importante de quem está lá fora, dizendo assim: "Olha, eu ainda não flexibilizei o meu lado, mas eu aceito, se você flexibilizar o seu", coisa que, até então, era muito dogmática, os outros países questionavam. Mas, que capital é o seu? Ainda mais depois do 11 de setembro. Mais uma vez, gostaria de agradecer muito ao Sr. Fernando, as explicações foram sensacionais, os exemplos foram magníficos! Agradeço bastante, novamente, em nome, espero, que da Comissão toda. Muito obrigado, Sr. Fernando.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Agradeço também aos palestrantes, ao Fernando e ao Daniel, lembrando que... Estou sentindo a sintomática da discussão sobre o capital, nós não podemos confundir capital aberto com céus abertos, coisas totalmente à parte e diferentes. Não podemos nos esquecer de que, num momento histórico, temos companhias dentro do Brasil graças à injeção de capital externo. Assim nasceram as grandes companhias, pelo menos num passado não muito distante. Como se diz, com o capital externo se estaria viabilizando. Obviamente, contamos com isso passando, porque este debate não termina aqui, vamos, obviamente, a Secretaria vai tomar as providências para que seja chamado o Cade, para que possa participar, obviamente, mas, havendo a possibilidade de abertura de capital, da entrada de aportes, nós temos não apenas a Comissão de Valores Mobiliários, como temos a própria Anac, a legislação nacional para garantir a integralização de capital, garantir a contratação de seguros e uma série de coisas para que, obviamente, com várias empresas estrangeiras atuando no Brasil, para que isso possa acontecer. Essa é a sensação que tenho. Agora, se entendermos que por um motivo ideológico, econômico ou político devemos manter o capital restrito, vamos chegar a essa conclusão mais adiante.

Assim, Senhores, agradeço a presença de todos. Vamos tentar almoçar em uma hora, por favor, para tentarmos retornar às 14 horas, não às 14:30 ou às 15h, porque às 15h todo mundo começa a olhar para o relógio para ir embora. Reitero que é importantíssimo alinharmos com os grupos a tabela de contribuição e também as considerações importantíssimas da nossa relatora. Também vamos apresentar a tabela 4, onde vamos apresentar praticamente 54% das contribuições em relação ao novo CBA. Dessa forma, Senhores, vamos suspender para o almoço. A Senhora quer dar algum recado agora? Não. Obrigado. Suspendemos a reunião para almoçar. Retornaremos às 14h.

(Suspensa às 13 horas e 02 minutos, a reunião é reaberta às 14 horas e 42 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, realmente, a parte da manhã hoje foi muito importante, muito interessante. Vamos fazer uma aproximação em relação à Anac para que possamos tratar a questão dos aeroportos, porque já está dando um *feedback*. Peço desculpas pelo atraso, pois tive de passar no gabinete, pois, vira e mexa, o pessoal nos chama para puxar a orelha ou para elogiar, às vezes. Assim, Senhores, nós vamos passar para a segunda parte da reunião. Gostaria apenas que os Senhores observassem como está a questão das contribuições que foram feitas até agora para a Comissão. Esses trabalhos de atualização estão sendo enviados para a Professora Maria Helena. O Dr. Vicente Gomes de Oliveira - sempre acho importante que se anote o nome dele em ata - está fazendo um trabalho de organizar essa tabela, de verificar todas as contribuições que foram encaminhadas até este momento. Inclusive, já chegamos naquele patamar, estamos com um total de 53,94%, mas, vejam só, essas contribuições foram enviadas pelo grupo, pelos Senhores. Também temos alguns trabalhos de associações que estão encaminhando algumas contribuições, que estão sendo colocadas. Precisamos da cooperação de todos para fechar essas redações, para fechar o entendimento, porque, Senhores, o que nós temos de fazer aqui? Se nós continuarmos neste ritmo, talvez, até novembro, tenhamos condições de ter fechado a contribuição em cima de todos os artigos. Isso acontecendo, podemos nos preparar para discutir a formatação final dos artigos do CBA, porque, chegando em dezembro, sendo possível, não colocando em risco a qualidade dos trabalhos, obviamente, nós teremos que deliberar sobre o assunto. Teremos apenas uma audiência para deliberação, onde, por maioria, todos vão concordar ou não com as redações que serão, então, fechadas. Nós temos uma frequência média de 60% dos membros. Nós temos alguns membros que vieram pouquíssimas vezes. Eu tenho pedido para as pessoas que foram responsáveis pelas indicações que conversem com esses membros, porque eu não gostaria, pessoalmente, que chegássemos no dia da deliberação e, de repente, alguém quisesse abrir discussões no dia. Por quê? Porque vai chegar um momento em que vamos ter de fechar os trabalhos, seja por uma maioria ou não. Que seja por uma maioria sempre, ou por um consenso, é claro. Então, essa tabela já está disponibilizada a todos os membros? Já foi passada? Ela será passada para todos os membros, como sempre.

Realmente, aquilo que eu gostaria de lembrar a todos. Aqui na Comissão, obviamente que nós temos os grupos com pessoas que defendem instituições. Nós temos aqui pessoas que trabalham na Anac, pessoas que estão vinculadas à Força Aérea, pessoas que são a vinculadas a sindicatos e associações, mas o dever dos senhores é analisar todo o Código, ou seja, não apenas aquela área que seja afeta, porque os senhores vão ser chamados, obviamente, a dar uma contribuição.

Assim, senhores, eu quero chamar a atenção apenas para o seguinte, principalmente aos coordenadores dos grupos, ou então aos demais membros, porque aquela tabela de contribuição, que foi feita pelo Antônio Ivaldo, que praticamente viria até agora setembro, parece que boa parte dela já foi cumprida. Nós temos, por exemplo, o grupo 2, que parece que praticamente já cumpriu com as contribuições que deveriam ser colocadas. Quer dizer, não basta apenas o grupo contribuir, os senhores tem que analisar a proposta. Mesmo assim, o grupo 2 não está isento de participar de outros debates e também de dar outras contribuições. A mesma coisa o grupo 1, e, principalmente, o grupo 3.

Assim, senhores, nós temos que adotar uma dinâmica em relação à contribuição dos grupos e em relação também ao itinerário dessas contribuições. Isso nós podemos deixar à vontade para que os grupos possam discutir quais serão os objetivos, quais serão as contribuições que serão dadas, ou, então, também podemos, aqui na Mesa, sugerir.

O Geraldo já chegou aqui e falou assim: "Olha, nós podemos pegar *hot points*, escolher alguns assuntos que são assim mais candentes, ou, então, nós podemos seguir a sistemática do CBA, ver aquilo que já foi contribuído". Podemos, mas isso é uma decisão que cabe aos senhores.

Eu chamo a atenção agora também da aviação geral, eu acho que o Nogueira tem uma missão muito árdua, eu não estou sentindo que as associações voltadas à aviação geral estão sendo tão contributivas. Mas aquilo que eu falo, senhores, independente disso aí, nós temos um trabalho e uma missão para cumprir. Ok?

Vamos lá. Os senhores querem que eu passe alguns pontos ou os senhores preferem discutir entre si? (*Pausa.*)

Posso, então, passar um ponto interessante? (*Pausa.*)

Celso, como é que está em relação à semana que vem?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Georges, para a semana que vem, eu fiz a apresentação para Vants e para aviação experimental. Mas ainda estou olhando, porque eu tinha ficado para eu fazer, semana que vem, Vants e aviação experimental, e para o dia 28 fazer delegações. Talvez eu deixe experimental para o dia 28 e puxe delegações para o dia 21.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O importante seria também já sistematizar quais são os artigos que serão abordados nesse assunto que o senhor dirá. Assim, seria importante, inclusive, conversar com os advogados do grupo, para que eles possam, de certa forma, sistematizar isso daí.

Um outro ponto que é importante, senhores, e que eu acho que nós estamos chegando no momento certo é o seguinte. Muitas pessoas estão discutindo a respeito da natureza dos serviços que são prestados, por exemplo, em empresas aéreas. Nós temos a questão do prestador de serviço aéreo público, coisa aí que interessa muito aos táxis aéreos, aos serviços auxiliares, questão que interessam às oficinas mecânicas, questões que interessam ao aerorreportagem, uma série de situações aí, as exatas, por exemplo. Porém, nós temos que firmar realmente o que, antes falar o que é ou não é um prestador de serviço aéreo público, qual é a natureza do serviço aéreo público, ou o que é serviço público, ou se é o serviço aberto ao público. Eu acho que essa discussão já tem que também ser preparada pelos grupos.

Eu acho que isso aí vai ser importantíssimo, até mesmo para nós definirmos a natureza, qual é a natureza de um serviço que é prestado por um táxi aéreo, por uma oficina de manutenção, pela própria linha aérea, entre outros. Isso aí seria a sugestão de um *hot point*.

Geraldo, o senhor teria um outro de imediato? Tem? Por favor.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. GERALDO VIEIRA - Oi, desculpa, Presidente, poderia repetir?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, senhor. Por exemplo, a questão de *hot point*, eu estou falando de nós colocarmos a questão do serviço aéreo público, para nós sugestionarmos sobre isso. Qual é a natureza do serviço? Se ele é aberto ao público? Se ele é público? Como é que isso vai ser dado tratamento para o Código.

Eu tenho certeza de que o senhor tem outras opiniões em relação a esses *hot points*, ou outras contribuições, alguns assuntos que queiram ser acertados.

O SR. GERALDO VIEIRA - Temos, sim.

Nós incluímos, para a próxima reunião, a apresentação das formas operacionais que podem ser consideradas para a autorização de aeroportos, aeródromos e tudo mais. E, nesse contexto, a gente estava pretendendo discutir a questão da técnica adotada pelo CBA do passado de classificação do serviço público, sem muita preocupação em falar da atividade econômica em si, e do defeito que o Código tem de, ao definir o que é serviço público, esquecer-se de atividades econômicas que vão aparecendo ao longo do tempo, em razão de mudanças tecnológicas, de logística, que fica muito estranho o Código.

Bom, o Código foi feito há 32 anos. Então, isso aqui nós temos que discutir, no sentido de abrir essas atividades econômicas para quem queira entrar dentro da ideia de que a Constituição autoriza o exercício de qualquer atividade econômica, observados os princípios da lei. Então, esse princípio tem que ser praticado, e o que esse Código fez foi submeter à autoridade aeronáutica, logo depois do círculo militar, e com a visão de segurança nacional, intervenção do Estado na economia. Queria arrumar um modelo que absolutamente agora nós temos que literalmente desconstruir e construir o

modelo aberto, que possa operar numa economia de mercado, sem prejuízo da fiscalização, que é a questão essencial, em razão da segurança da aviação civil.

Então, o que eu pretendo trazer aqui rompe com esse modelo antigo, no meu entendimento, e, então, se nós nos enveredarmos para discutir se é ou não serviço público e ficarmos com, digamos, os princípios tradicionais do Direito Administrativo antigo, francês, blá, blá, blá, ou do Estado intervencionista, nós não vamos conseguir fazer a modernização que é necessária. Por isso que eu estou apresentando mais preocupado com o exercício de determinadas atividades econômicas do que romper com esse enfoque, com esse modelo do Código.

Eu pensei que na próxima reunião nós iríamos ter, necessariamente, de discutir isso, porque eu encaminhei uma proposta, que ainda tem que ser aperfeiçoada pelo grupo, não é uma proposta final, e dar consistência doutrinária para que ela tenha vida longa. Então, a partir da próxima semana, nós escolhermos formas operacionais, ou pelo menos não enrijecermos o sistema na escolha do acesso do cidadão às atividades econômicas. Assim, a partir daí, a gente consegue discutir o que é área aeroportuária, como é que se explora uma área aeroportuária. Nada disso mais é necessário também, aquele sistema rígido da década de 70, 60, isso está tudo ultrapassado.

E, então, definindo as formas operacionais, em seguida a gente teria condições de tratar do resto de toda a infraestrutura aeroportuária-aeronáutica e dos serviços - entre aspas - "aéreo", que, no conceito do Código, o indivíduo lá entendeu, que, quando tu exploravas uma aeronave, tua, para o teu voo, um RV, ou uma asa delta, tu estavas explorando serviço público, uma coisa que não tem mais sentido hoje.

Mas, então, a gente está preparando para discutir isso na semana que vem, mas se quiser começar o debate agora, para mim não tem problema.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu acho que mais importante seria nós alinharmos isso aí. Tudo que o senhor colocou é extremamente pertinente. Eu digo assim, que isso aí os senhores devem ter liberdade de manobra para colocar essas ideias em prática até.

Respício, o senhor pediu a palavra?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Presidente, eu gostaria só de lembrar que, pegando carona no que o Geraldo acabou de colocar, que ele tem uma agenda, que nós combinamos e que nós colocamos aqui à Mesa, e a Mesa aprovou para a próxima semana, nós temos a apresentação de dois integrantes da Comissão, dois membros da Comissão para hoje. Estou vendo ali 15h se aproximando, sendo que, às 17h30, haverá o encerramento das atividades.

Nós temos uma agenda para hoje, dia 14 de setembro, com dois temas bastante relevantes e complexos, e esses membros do grupo 3 da nossa Comissão vão esboçar o pensamento, os conceitos por trás disso. Eu acredito que nós temos de acelerar...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Vamos fazer o seguinte: vamos passar para a apresentação. Já está tudo preparado?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O.k.. Então, vamos passar para a apresentação. Podemos coordenar com 20 minutos cada? Ou mais? Senhores?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Perfeito. E, realmente, o Hugo e o Ricardo tinham a palavra.

Por fim, após a apresentação, eu precisaria muito que os grupos, realmente, alinhassem essa agenda e passassem, se for o caso, para o Ivaldo, se ele estiver disponível a tanto, para que ele possa novamente fechar aquele cronograma, para que possamos vislumbrar tudo isso daí que está programado dentro da Comissão.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Só uma observação. Eu acho importante para todos que estão na Comissão que sigamos a rotina de enviar o material com duas semanas de antecedência, para todo mundo ler o material, ter uma semana para contribuições e trazer o material para discussão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Façamos assim, da mesma forma: pegue as discussões que já estão agendadas, até mesmo porque eu acredito que as discussões que já estão agendadas devem ser passadas para o Vicente, mas só que também temos de ver a enquadração legal dentro do código.

Quem vai ter a palavra agora é o Hugo. Ou o Ricardo?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, os mais jovens.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, perdeu. Tudo bem.

Então, vamos lá, com 20 minutos. Abriremos dez minutos para debate. Após, então, vamos pedir para que, realmente, os grupos apenas façam esse realinhamento, até mesmo para que possamos prestar contas para o Senado.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA - Sr. Presidente, eu agradeço a palavra.

Adianto que a apresentação, provavelmente, não vai demandar os 20 minutos previstos por uma razão muito simples: eu até antecipo a minha conclusão.

Eu trago hoje um assunto que, neste exato momento, é objeto de discussão em pelo menos um outro fórum, que eu, particularmente, considero como um fórum importante e qualificado, que é o da Infraero, uma vez que eu falarei sobre as áreas aeroportuárias comerciais. Apesar de a Infraero ser uma administradora aeroportuária como outras, se olharmos de uma maneira fria, não há como ignorar o fato de ela ser hoje a maior administradora de aeroportos no País e ser, sem dúvida nenhuma, o paradigma do modelo que foi adotado pelos grandes consórcios que obtiveram outorga de administração a partir das chamadas - entre aspas - "privatizações" dos aeroportos no Brasil, pelo menos as mais recentes. Enfim, refiro-me basicamente aos arts. 41 e 42 do CBA, dentro daquela sequência 37, 38, 39... Isso já foi objeto de estudo. Quanto a artigo que fala especificamente sobre aquelas áreas em relação às quais há a dispensa de concorrência, já houve também aqui a sugestão. E chegamos, finalmente, aos arts. 41 e 42.

Qual é o meu objetivo aqui? Definir a melhor forma de outorga de áreas aeroportuárias com destinação comercial, uma vez que o anterior modelo de concessão via licitatório não mais corresponde à prática adotada nos aeroportos cuja administração já foi outorgada à iniciativa privada.

Basicamente, há hoje no Brasil dois modelos, muito bem definidos. Eu diria que é o modelo Infraero e o modelo dos consórcios, das sociedades empresárias constituídas sob forma de sociedade anônima, que, diga-se de passagem, também tem a Infraero como a sua segunda maior acionista. É algo bastante curioso. Há a Infraero como a administradora - entre aspas - "todo-poderosa", pedindo licença o Dr. Tercio, sendo que aqui não vai nenhum tipo de piada subliminar, mas, sim, é verdade, pois há a Infraero como a única administradora aeroportuária, empresa pública, constituída na forma da lei específica etc. e tal. Além desse modelo da Infraero, há um outro modelo, que é o modelo adotado pelos grandes consórcios, consórcios estes que contam com a Infraero como uma grande acionista, porque 49% são muita coisa, não dá para negar isso, e que adotam, portanto, em razão da transferência de mando de gestão, um formato completamente distinto do que a Infraero aplica.

Então, como está escrito ali:

Convivem dois modelos distintos de outorga de áreas aeroportuárias:

- 1 - concessão de áreas comerciais, via licitação pública, nos aeroportos administrados pela Infraero;*
- 2 - concessão formalizada com base contratual firmada no direito privado.*

São dois regimes jurídicos distintos, e eu chamo aqui de *sui generis*, especificamente esse segundo. Por quê? Porque eu não consigo sequer dizer que ele é um modelo híbrido.

Hoje nós temos situações, contratos firmados pelas administradoras de aeroportos com concessionárias de áreas aeroportuárias - veja que eu acabei de falar: concessionárias de áreas portuárias -, porque são contratos chamados de contrato de concessão, de uma espécie que alguns chamam de cessão de uso de área de loja. Eu não sei onde é que isso está previsto na legislação, com regras claramente de direito privado, utilizando-se inclusive de mecanismos como garantia de fiança bancária, multa de três vezes o valor mensal do contrato, que são experientes claramente inspirados nos contratos comerciais, inclusive em contrato de locação não residenciais, e que ganham o nome de concessão, como se concessão fossem, com o poder concedente e a parte concessionária.

O problema todo é que, aparentemente, a herança do formato do contrato de concessão da Infraero, que se forjou durante 30 anos e que hoje é muito bem atendido pelo mercado de uma maneira geral, quer dizer, a pessoa que está disposta a ter uma lanchonete no aeroporto em Recife, ela sabe exatamente o que ela precisa fazer, o que ela vai encontrar. Ela vai participar de uma licitação pública, ela vai dar o maior preço fixo mensal, vai dar o maior percentual sobre o faturamento bruto, se a proposta dela for a maior, ela ganha a licitação, ela assina um contrato de concessão de área comercial durante X anos, existe o cálculo da amortização do capital investido, e ela segue a vida dela.

Nos aeroportos que já estão sob a administração desses consórcios empresariais, o modelo pode até ter nome de concessão, mas sequer poderia ter esse nome, na minha opinião, com regras de direito privado, o que é um contrassenso com o próprio sentido do formato, do expediente da concessão como forma de outorga. Até quero registrar aqui que para fazer esse, eu

chamo isso aqui de resumo, que é o máximo que eu consigo enxergar nisso que eu fiz hoje, eu li muito material, faço, inclusive, aqui, elogios ao material de lavra do Doriel, do Respício, artigos que eles produziram, Doriel individualmente e também em grupo com o Respício e mais alguns outros colaboradores, por ocasião de algumas graduações ou pós-graduações que eles fizeram. Então, a observação, o nome dado ao contrato parece não ter importância técnica. Que contrato é? Não interessa o nome. O que mais interessa são as cláusulas que estão ali presentes, sendo que observo, são cláusulas que estão jogadas no ar.

Pode passar.

A legislação é essa:

Art 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o art. 39, inc. IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica [aí já chama a atenção, de cara, a palavra autorização, nós estamos falando de uma norma; os vocábulos, as palavras que estão presentes na lei não estão aí de maneira casual, a lei fala especificamente em autorização, e se é uma autorização, autorização é diferente de concessão] com exclusão de qualquer outra e deverá ser ininterrupto durante as 24 horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto.

A utilização das áreas aeroportuárias, no caso deste artigo, sujeita-se à licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo. Vem a segundo observação, com a clara previsão legal de haver a necessidade de licitação prévia para essas autorizações. E alguém vai dizer: "Pois é, então as administradoras, esses consórcios empresariais que estão hoje administrando os ditos aeroportos privatizados, eles não estão fazendo licitação?"

Sim, elas não estão fazendo licitação. Poderiam elas escapar desse formato previsto na lei? Eu coloco uma grande interrogação sobre isso. O entendimento que prevalece hoje, certamente a Administração Pública já teria se atentado para isso, é que no momento em que o consórcio empresário assume a administração aeroportuária, ele se livra das regras licitatórias em razão da natureza jurídica que ele tem, que é um consórcio, uma sociedade anônima em geral.

O problema é que a Infraero, que se submete às regras da licitação para poder - entre aspas - "conceder" essas áreas comerciais, ela, em tese, sujeita-se também ao Direito Privado, por ser uma empresa pública. Aliás, essa é a razão de ser da criação de empresa pública. Então, a pergunta que, na minha opinião, não quer calar é por que a Infraero fica ainda algemada às regras do Direito Público, por ser uma empresa estatal, uma empresa pública, que, diga-se de passagem, na sua lei adota o formato de S.A.? É uma coisa bem curiosa, a Infraero na sua lei de fundação é uma empresa pública, não é uma sociedade de economia mista. Submete-se ao Direito Privado, mas adota o formato de governança de uma sociedade anônima, é uma coisa bem curiosa, mas é assim que está previsto na lei da Infraero. E a Infraero negocia áreas comerciais por meio da licitação, enquanto que os consórcios administradores não se sujeitam às normas da licitação.

E, no final, vem o art. 42 dizendo que "à utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas". Bem, essa vedação é clara "não se aplica a legislação sobre locações urbanas". Muito bem, mas o problema é: qual é o alcance desse artigo? Até onde esse artigo pode ir? Quando ele fala "não se aplica à lei de locação", para mim é muito claro que você não pode fazer lá referência no contrato à lei de locação. Mas o que me impede de adotar técnicas comerciais ordinárias de contratos locatícios comerciais? Tanto é verdade que essas técnicas são adotadas.

Existe uma indefinição, na minha opinião, repito - e eu fico repetindo "na minha opinião", e vou explicar o porquê, não é para colocar tudo em primeira pessoa, é por uma questão de justiça mesmo, não comigo, com os outros - existe hoje uma completa indefinição do formato de exploração de áreas comerciais em aeroportos. Tentando me colocar aqui na situação de um consórcio administrador de aeroportos, ou tentando me colocar aqui na situação da Infraero, o que eu gostaria era poder - entre aspas - "competir" em igualdade de condições com o meu concorrente. Existe uma noção, que, inclusive, na minha opinião, também é equivocada, de que os aeroportos não concorrem entre eles. Eu acho que eles, sim, concorrem. Não é porque um está em Recife e o outro está em Salvador que eles não estão concorrendo. O aeroporto de Brasília concorre, sim, com o aeroporto de Guarulhos. Eu não tenho nenhuma dúvida quanto a isso.

Então, essa mudança, essa variação de regime jurídico, por uma questão que depende, um, de quem é o administrador, Infraero ou os demais - lembrando que nos demais a Infraero tem participação de 49% -, e, dois, entre esses outros consórcios empresariais o formato é o que eles assim quiserem adotar? Eu vejo nisso uma insegurança jurídica muito grande.

Pode passar, por favor.

Questionamentos.

Como garantir um regime jurídico comum para os administradores de aeroportos, independentemente da composição do seu capital? Aqui, sinceramente, não me interessa se o administrador é uma empresa pública ou é um consórcio

formado sob a forma de sociedade anônima, porque, no fundo, no fundo, o fato da vida, que é um empresário querer instalar uma lanchonete no aeroporto, é idêntico, ele é o mesmo. O patrimônio é da União nos dois casos. A atividade aeroportuária, aeronáutica, num sentido mais geral, é a mesma, é idêntica. Então, como garantir um regime jurídico comum para as administradoras de aeroportos, independentemente da composição do seu capital, para fins de exploração de áreas comerciais? Como preservar a segurança jurídica? Como se proteger a precariedade? Como primar pelo menor intervencionismo estatal? São bandeiras levantadas de maneira reiterada por todos aqueles que se dedicam ao estudo desse tema.

E como preservar os direitos dos passageiros? Eu iria ali um pouco além, eu deveria ter colocado ali: como preservar os direitos das empresas concessionárias, as empresas comerciais, e os interesses dos passageiros? E veja, eu mesmo falando aqui, eu incorro no erro de continuar chamando as empresas de concessionárias, quando a lei fala em autorização e quando os aeroportos administrados por consórcios empresariais adotam um formato que é duro de chamar de concessão.

É por isso que aí eu chego àquilo que eu já adiantei, e repito o porquê de eu estar aqui todo o tempo falando em primeira pessoa, porque não posso ter a pretensão de dizer que essa minha opinião é a opinião do Dr. Tercio, por exemplo, que desde o início deveria estar junto comigo aqui nessa história, e que eu faço questão aqui de separar porque ele é da Infraero, e a Infraero, neste momento, discute esse assunto.

Tendências:

1. Adoção generalizada de um modelo de autorização. Veja, é seguir o CBA, o CBA já fala em autorização.
2. Efetivar a igualdade de tratamento para os autorizatários em qualquer aeroporto do Brasil. Quer dizer, eu não posso, se eu tiver a pretensão, e é lícito que eu tenha, de explorar áreas comerciais em vários aeroportos do País, eu não posso ter um código para cada aeroporto.
3. Promover o papel regulatório da Anac. E aí eu ressalto a figura da Anac porque ela tem, sim, competência, muito embora a lei da Anac, nesse aspecto, seja muito genérica, ela passa pela questão da competência da Anac em regular, em disciplinar a exploração de áreas comerciais em aeroportos, está lá previsto de uma maneira muito aberta, muito ampla, mas há previsão legal para isso.

Então, esse é o meu encaminhamento. Perceba, não há uma proposta aqui formada. Eu não posso ignorar o fato de que hoje na Infraero existe um grupo de estudo instalado para tal finalidade. "Ah, está querendo fazer média com a Infraero." Não, é como eu escrevi no *e-mail* aqui, eu não tenho problema nenhum, escrevi um *e-mail* para toda a presidência e também para o meu coordenador. Eu fico com medo de trazer aqui uma proposta inócua. Então, eu prefiro seguir a recomendação e a sugestão do Respício, a quem eu agradeço, que foi bom, para mim foi fundamental, e dizer: olha, eu vou trazer o assunto, vou jogá-lo para cima e dizer que, do jeito que está, na minha opinião, na dá para continuar. A insegurança jurídica, na minha opinião, é absoluta; é absoluta. É absolutamente nebuloso o marco legal dessa questão nos atuais termos do CBA. Eu agradeço a atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Parabéns, excelente. Inclusive é um detalhe, porque o que é que vira? Também está em discussão a própria formulação da Lei 8.666, ela está em debate hoje aqui dentro do Senado. E, obviamente que a Lei 8.666, com todos os seus ganhos e com todos os seus não ganhos, também não preservou diversas situações, não foi capaz de coibir uma série de situações que hoje está em todos os noticiários. E seria interessante realmente que isso fosse preparado, algo talvez assim, que tivéssemos uma identidade própria para a própria atividade aeronáutica.

Obviamente, seria importante que a Infraero tivesse uma maior liberdade de manobra, até mesmo para que ela possa, como o senhor bem colocou, concorrer, porque ela vai ter que concorrer. Não há como ela ficar presa a uma situação antiga, sendo que os novos atores que estão por surgir por aí vão ter plena liberdade de manobra, enquanto ela vai ficar atachada a uma série de quesitos que, obviamente, hoje não mais viabilizam muito a atividade econômica.

O Respício pediu a palavra para fazer algumas considerações.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Obrigado, Presidente.

Primeiramente, gostaria de declarar aqui em alto e bom tom o orgulho que eu sinto do meu grupo - meu, não, carinhosamente -, do grupo de trabalho Transporte Aéreo. A apresentação do Hugo, ele escreveu um *e-mail* para todos aqui na dúvida, e, poxa, foi uma apresentação extraordinária, Hugo. Eu tinha, tinha, não, eu tenho mais do que confiança no que você apresentar aqui, um encaminhamento extremamente pertinente, extremamente positivo.

Concordo em gênero, número e grau com você. Eu acredito que, de alguma forma, não sei como, e aí cabe à relatoria e ao conselho jurídico interplanetário, que a nossa Relatora formou, saber como nós, dentro de uma legislação temática

poderíamos propor que as áreas comerciais de quaisquer aeroportos no Brasil sejam livres, não haja concessão, não haja uma licitação.

Não importa se é Infraero, não importa se é Espro, não importa se é Prefeitura do Rio, de Niterói, não importa. Quer seja administração ou operação pública, mista, privada, extraterrena, não importa, que seja aberto. Quem quiser se instalar, há esse código aqui, há essa segurança jurídica, há isso e aquilo outro, mas que seja o mais aberto possível, não apenas em questão concorrencial, no que eu novamente concordo com o Hugo, eu sempre defendi isso, todos os aeroportos concorrem entre si.

Eu acredito que nós temos aqui uma grande oportunidade de modernizarmos isso; modernizarmos. Não é a favor do concessionário A, do concessionário B, do administrador do aeroporto A nem B, mas é a favor do sistema, nós precisamos pensar aqui a aviação como um sistema. E aquelas últimas linhas que o Hugo colocou: nós temos também que pensar no presente e no futuro não apenas como aquele empresário que está ali na área comercial, mas como o passageiro, o acompanhante, o visitante, o funcionário que estão ali também consumindo aqueles produtos, que estão desde comprando um presentinho para o filho, para a filha, para o sobrinho, para o afilhado, até o estrangeiro que está vindo aqui e comprando alguma coisa, um cafezinho que seja, ou uma joia na H Stern ou na Amsterdam Sauer, nós temos que abrir, nós temos que ter, como o europeu gosta de falar, *level playing field*.

O europeu não se arvora, ele não fala assim: não, eu quero todo mundo igual, porque ele sabe que isso não existe, igualdade não existe. Nós somos diferentes, cada um aqui é diferente, ainda mais as empresas, que são organismos vivos. Então, que se tenha um *level playinnng field*, quer dizer, o mesmo patamar para todo mundo, não importa se é um administrador público, se é um administrador privado, ou se é misto, que todo mundo tenha o mesmo jogo para jogar, que jogue na mesma regra, e não que haja uma regra para se o cara é de camisa branca, ou se é de camisa azul. De camisa azul, não, é diferente; se a camisa é verde, então, é mais diferente ainda. Todo mundo, na minha visão, tem que ter a mesma regra, e a regra tem que ser a mais simples, a mais segura e mais livre possível. É difícil? Muito, mas eu acredito que nós podemos chegar muito próximos de um Estado ideal aqui com a modernização que está nas nossas mãos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É, realmente você falou uma coisa interessante: está em nossas mãos. Espero que essa consciência realmente se replique.

Geraldo, pois não.

O SR. GERALDO VIEIRA - Olha, eu peço vênica para discordar das opiniões do Hugo e do Respício, e também da do Presidente, quando diz que está em nossas mãos. Não, não está em nossas mãos, está nas mãos da Constituição de República, que exige licitação quando uma das partes é o Poder Público. E o faz por princípios e valores constitucionais que estão aí, e nós conhecemos, não há como abrir mão desses valores.

Eu aqui quero entender que a opção desse modelo intervencionista, que saiu lá da ditadura militar e que escolheu uma empresa estatal como seu longo braço para fazer um longo processo de intervenção da economia, poderia ser até apropriado para a época, mas não é mais. As empresas estatais estão aí absolutamente falidas, quebradas, sujeitas a um conjunto de restrições na sua operação comercial.

Na primeira questão, portanto, quero dizer que a preliminar requer questão constitucional. O erro está em colocar uma empresa estatal para explorar esse mercado nas condições atuais.

A segunda questão é que, na concepção desse modelo, o modelo atribui, cria uma espécie, o aeroporto público, cujos bens constituem, cujo patrimônio é bem público federal.

Aí foi bem o Código, porque o que Código quis fazer foi proteger o bem do aeroporto, tenha sido ele proveniente de uma venda ou de uma doação de um particular para a Administração Pública para que ele não pudesse ser objeto de penhora, sobretudo de penhora, para que aquele patrimônio não ficasse sujeito à aplicação de tributos de âmbito estadual e municipal, para não falar nas outras características, apenas nessas duas.

Em terceiro lugar, eu não concordo também com a opinião de que um aeroporto concorre com outro. Poderia até concorrer se tivéssemos um conceito antigo, se a gente recriasse o conceito de hinterlândia, por exemplo, que tem para porto, em que o Porto do Rio de Janeiro concorre com o Porto de Itaguaí ou com o Porto de Niterói, uma vez que todos fazem parte, digamos, da mesma bacia marítima. Eu não concordo. Eu acho que nós temos uma questão aqui que é muito importante resolver, muito importante resolver: admitir que aeroporto é monopólio, porque, aqui, o interesse público é que tem que ser protegido. E o interesse público começa pelo interesse do cidadão.

Portanto, querer imprimir um regime de que a autoridade pública vai lá e entrega para quem quer o bem, sem um processo de licitação, uma empresa pública, isso não é possível. Então privatize, venda as ações, privatize a empresa, entre para o setor privado. Então, essa é a primeira observação.

A segunda que nós temos é reconhecer que é monopólio natural, e tem que ser reconhecido, para corrigir os efeitos, porque abusos de preços estão sendo praticados no âmbito de todas as concessões públicas para exploração de aeroporto, o que foi feito aqui. Essa questão é grave. Nós tivemos casos de concessão de áreas aeroportuárias, e não estou falando nem da comercial, em que a relação do preço em relação àquele cobrado pela Infraero subiu dez mil vezes em um ano. Isso significa dizer que ou a Infraero, empresa pública, estava com seu preço muito atrasado ou que o indivíduo que está praticando esse preço está errado. Então, o problema não é simples assim, não é dialético, como parecer ser, como foi apresentado. Nós temos que melhorar o sistema e temos que conviver com a empresa estatal aí no sistema. Infelizmente, é o dado da realidade.

Então, nessa de isonomia que existe com a proposta do Hugo, e aí peço vênica também para discordar, de que há que ter uma mesma regra que seja aplicada em ambas as situações, seja aeroporto explorado por uma empresa pública estatal ou por uma empresa privada, a mesma regra, isso é impossível. Não atenderia aos princípios da impessoalidade, da moralidade, que são os princípios constitucionais. Além disso, arrastaria para dentro do aeroporto privado a ineficiência da empresa pública, que é o que se percebe em portos. Nós estamos, aí, sem capacidade de exportar a nossa safra de grãos.

Então, eu só quero registrar aqui a minha inconformidade, a minha manifestação contrária ao que foi proposto ali. Nós temos que aprofundar mais essa discussão. Não é da forma como foi proposto, porque não tem proposição, mas como foi orientado que nós vamos dar uma solução adequada para isso.

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

Bom, Geraldo, vou passar a palavra para o professor, depois para o Hugo, depois vamos passar para o próximo debatemte, para o próximo debate, só lembrando o seguinte: eu reitero que está em nossas mãos, sim. Obviamente, para propor mudanças. Está em nossas mãos e o momento é este. Obviamente que nós temos limites, que são os limites legais, os limites da Constituição. E eu acredito que todo mundo está aqui imbuído desse espírito até.

Então temos que fazer um projeto de lei, vamos observar a legalidade, o debate é saudável, as considerações do Hugo foram pertinentes, a do senhor também.

Recomendo, obviamente, que os senhores possam levar esse debate inclusive extracomissão para depois trazer um produto dessa dialética entre esses dois pontos de vista.

Então, depois do Hugo, professor, já posso passar para o Ricardo?

Pois não, Hugo.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA - Eu agradeço pelas palavras ao Respício, também ao Dr. Geraldo. Acho que a beleza do Direito está justamente em discordar e ter visões que são, às vezes, de fato, inconciliáveis. Isso é natural. Agora, existem informações de caráter técnico, objetivo, que precisam ser observadas para que também não haja uma falha nas premissas.

A Infraero, hoje, concede - e já há muitos anos concede -, sem licitação pública, dezenas, centenas, milhares de porções aeroportuárias no Brasil que são aquelas que não são objetos de licitação por comando expresso do Código Brasileiro de Aeronáutica.

A se levar como verdade a afirmação de que é impossível para a Infraero fazer uma outorga de área sem licitação significa dizer que - eu não tenho isso em percentual, mas me arrisco a dizer - a gigantesca maioria dos contratos celebrados pela Infraero é inconstitucional.

O SR. GERALDO VIEIRA - Hugo, um minutinho só para esclarecer. Nós estamos tratando de área comercial.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA - Eu sei, mas a Constituição não fala "áreas comerciais".

O SR. GERALDO VIEIRA - Não estou tratando de área aeroportuária destinada à prestação de serviços públicos. São áreas comerciais.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA - Eu sei, mas veja...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, façam as conclusões, por favor.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA - É assim: ou a Constituição permite ou não permite. Ela, de fato, faz uma observação referente a entes públicos. A Infraero pertence à Administração Pública direta... indireta, é verdade, mas ela adotou o formato de empresa pública submetida ao regime jurídico privado. E é fato, não é uma questão de opinião, há aqui advogados da Infraero, ex-Diretor Comercial da Infraero por 20 anos, a Infraero concede áreas sem licitação pública. Não é porque ela descumpra a Constituição, é porque a Constituição faz esse apontamento, excepciona situações na forma da lei e vem uma lei, que é o Código Brasileiro Aeronáutico, permitindo isso.

É apenas para que não fique aqui no ar uma informação...

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, se a empresa está ilegal, eu não tenho o que comentar. O que a lei diz é que área comercial tem que ser licitada. Aqui está escrito na lei...

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

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA - Mas a gente está mudando a lei, doutor!

O SR. GERALDO VIEIRA - Não, eu não estou mudando a lei.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA - Mas a gente está aqui para mudar a lei!

O SR. GERALDO VIEIRA - Não é isso, não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Pela ordem. Esse debate, por favor, nós vamos levar adiante em outro momento, até mesmo pelo nosso tempo estar esgotado.

Kerlington, vamos esperar o Dr. Ricardo fazer as considerações e, se o senhor quiser retomar o tema, até podemos dar um tempo para isso. O.k.?

Então, senhores, realmente o tema é candente, um tema muito importante. Espero que daí surja a melhor ideia.

Dr. Ricardo, por favor, o senhor tem a palavra por vinte minutos para sua apresentação, lembrando que gostaria...

Sim, Professora?

A Relatora quer a palavra um minutinho.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Primeiro, este grupo de estudo é interestadual, ainda não chegou a ser intergaláctico. Então, a coisa é bem aqui. E o que estou achando é que estamos começando aos poucos... E estamos começando aos poucos uma revisão jurídica e eventualmente temos que atingir o mérito de algumas propostas jurídicas, se realmente elas não forem adequadas a todo ordenamento jurídico brasileiro.

Mas, em síntese, esse grupo está tendo essa grande preocupação de fazer interface do mundo jurídico com o mundo com experiência prática na parte aeronáutica.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Ricardo, por vinte minutos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Bom, primeiramente, nosso tema aqui não é menos polêmico, infelizmente ou felizmente, do que o tema anterior.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Esse realmente...

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Preliminarmente, eu queria pedir que, quando foi feito esse eslaide, na realidade colocaram no fundo errado. Eu não gostaria que aparecesse o nome do meu escritório, até porque o estudo está sendo feito por mim como pessoa física. Então, não vou seguir o eslaide e, depois, eu mando um eslaide só para efeito de registro. Vou falar independentemente da apresentação do eslaide por esse motivo.

Bom, quando se fala em responsabilidade civil no transporte aéreo, a primeira palavra que vem à mente é harmonização. Harmonização no plano internacional e harmonização de regras também no plano internacional e no plano nacional.

Aliás, a base do transporte aéreo é harmonização, é sistematização, como o próprio Respício acabou de falar, com toda razão. Nós temos que ter um conjunto de regras que possibilite ou que viabilize a realização do transporte aéreo entre países, entre localidades distintas, sob pena de efetivamente não funcionar. Não há segurança no transporte aéreo sem um sistema harmonizado; não há desenvolvimento econômico no transporte aéreo sem um sistema harmonizado. E dentro desse sistema de harmonização, esse sistema de harmonização foi criado pela própria Convenção de Chicago e estabelecido a partir de tratados internacionais. Tanto os que tratam da própria concessão de serviços, os tratados de transportes e de serviços de transportes aéreos, como também os tratados multilaterais sobre segurança na aviação como também os tratados sobre responsabilidade civil e documentos de transporte no transporte aéreo.

Estou falando aqui especificamente da antiga Convenção de Varsóvia e, atualmente, a Convenção de Montreal, de 1999.

É tão importante a sistematização do transporte aéreo que a própria Constituição Federal, no art. 178, determina que "a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União [...]."

O que o art. 178 da Constituição está fazendo? Na realidade, está criando um subsistema no que se refere à responsabilidade civil e a todas as questões atinentes a transporte aéreo, de forma a tornar o regime harmonizado, de forma a se harmonizar regras do Brasil com regras de outros países, de forma a tornar o sistema viável, de forma a permitir a realização do serviço como um todo.

Especificamente quanto à responsabilidade civil, que é que nos interessa aqui, nós temos uma problemática muito grande no Brasil, no que diz respeito a um alegado conflito entre certas regras previstas na Convenção de Montreal - vou falar só sobre Convenção de Montreal, porque é a regra válida hoje, de 1999 - e o Código de Defesa do Consumidor. E basicamente isso toca a três aspectos fundamentais: a questão do limite de responsabilidade do transportador aéreo - limite este que está previsto na Convenção de Montreal e também no atual Código Brasileiro de Aeronáutica - e o que diz respeito aos prazos de prescrição, que são diferentes - no Código do Consumidor, são cinco anos, e na legislação aeronáutica são dois anos. E até no que diz respeito à fórmula de caracterização da responsabilidade civil. O nosso Código de Defesa do Consumidor prevê por exclusivamente regime de responsabilidade objetiva, ao passo que na Convenção de Montreal, no que se refere a atraso de voo especificamente, nós temos um sistema de responsabilidade subjetiva, com inversão do ônus da prova, na medida em que a Companhia Aérea pode não ser responsabilizada se provar que adotou todas as medidas para que o atraso não se verificasse - conceito este que não seria compatível, a rigor, com o Código de Defesa do Consumidor.

Bom, na realidade, o que nós entendemos aplicável e essas considerações todas eu aqui faço para que nós tenhamos fundamentos e decidir como proceder com o novo Código é que, em primeiro lugar, não existe conflito nenhum entre a legislação específica, seja o atual CBA, seja o nosso futuro CBA, seja a Convenção de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor. Não há conflito. Não há conflito pelo seguinte motivo: porque o Código de Defesa do Consumidor determina que não serão aceitas cláusulas em contratos de consumo que de alguma forma limitem ou excluam a responsabilidade do transportador, ou a responsabilidade do fornecedor de serviços.

Quando estamos diante da Convenção de Montreal, quando estamos diante de transporte de passageiros - daqui eu falo sobre transporte de cargas -, a limitação de responsabilidade não decorre do contrato. Se decorresse do contrato, nós estaríamos, sim, diante de uma hipótese que feriria as provisões do Código de Defesa do Consumidor.

A limitação de responsabilidade decorre do tratado, portanto, decorre de lei. Nós temos posições do Supremo que determinam que o tratado tem força de lei federal no Brasil. Então, a partir dessa simples conclusão nós entendemos que não há antinomia, quer dizer, não há conflito entre o que dispõe o Código de Defesa do Consumidor e o que dispõe a legislação específica. Eu não estou dizendo aqui, longe disso, que não há relação de consumo entre passageiro e companhia aérea. É claro que há relação de consumo entre transportador aéreo e consumidor, e passageiro. Claro que há.

O que estamos querendo aqui colocar e acho que o Código encampar esse posicionamento é que é uma relação de consumo, trata-se de uma relação de consumo que, muito embora regida nos seus aspectos gerais e principiológicos pelo Código de Defesa do Consumidor, também é regida, em alguns aspectos, pela lei específica, que é a Convenção de Montreal no transporte internacional e o Código Brasileiro de Aeronáutica no que se refere ao transporte doméstico, quanto ao que é específico: limitação de responsabilidade, a questão da prescrição - para citar mais de um exemplo - e por aí fora.

E iria até mais longe, nós sabemos que existem muitas decisões que simplesmente afastam a aplicação da lei específica, afastam a aplicação da Convenção de Montreal e aplicam o CDC sem maiores considerações, sem, inclusive, as considerações que acabei de falar, quando, na realidade, defendemos que há um subsistema a ser aplicado aqui.

Mas, ao aplicar simplesmente o CDC, fere também a própria Convenção de Viena. A Convenção de Viena entrou em vigor em 2010, recentemente, embora seja muito mais antiga - o Brasil é signatário, inclusive - e determina que nenhum país poderá deixar de aplicar tratados internacionais alegando como motivo lei interna. Quer dizer, à medida que não se aplica a Convenção de Montreal, alegando ferimento com o CDC, estamos violando o próprio art. 27 da Convenção de Viena, além, claro, de violar o próprio art. 178 da Constituição Federal.

Posso ir até mais longe e acho que vale a pena ir um pouquinho mais longe. Ainda que considerássemos, por hipótese, que há antinomia - vamos partir do pressuposto de que há um conflito entre normas da Convenção de Montreal, entre normas do atual CBA e normas do Código do Consumidor -, esse conflito de normas seria apenas aparente, pois pode ser resolvido por simples técnicas de hermenêutica, de aplicação de lei.

Ora, nós temos - segundo até o próprio Norberto Bobbio - uma técnica de interpretação que é a mais importante de todas, que é o princípio da especialidade. Ora, onde a lei é mais específica, aplica-se a lei específica em detrimento da lei geral. Claro, aplica-se o CDC ao transporte aéreo de passageiros - não há dúvida - agora, onde a Convenção de Montreal e onde o Código Brasileiro de Aeronáutica são mais específicos, aplica-se a lei específica, sem que com isso se afastem as outras normas e princípios do CDC.

Também o princípio cronológico é tão importante quanto o princípio da especialidade. Lei posterior revoga ou derroga lei anterior.

Ora, o Código de Defesa do Consumidor é de 1990, a Convenção de Montreal foi aprovada no Brasil em 2006, portanto, a lei posterior prevalece sobre a lei anterior. E não é só Convenção de Montreal, o Código Civil de 2002 também prevê aplicação aos tratados internacionais, no transporte aéreo especificamente. Nós temos leis esparsas, como a lei do multimodal - esqueci o número, mas pouco importa. A lei que trata do multimodal também prevê a aplicação do tratado especificamente para transporte aéreo e transporte em geral.

Então, pelo princípio cronológico e pelo princípio da especialidade, se antinomia houvesse, se conflito de leis houvesse, o que não é o caso, nós também teríamos fundamentos para concluir que se aplicam à legislação aeronáutica específica.

Esse posicionamento não é meu, esse posicionamento é de muitos estudiosos e vem sendo encampado pelo Supremo Tribunal Federal. Vale aqui reportar que temos um caso que foi reconhecido como repercussão geral, há três anos, que é o caso da Air France contra um passageiro, envolvendo perda de bagagem, em que já há três votos. O Relator Ministro Gilmar Mendes, o Ministro Luís Roberto Barroso e o Ministro Teori Zavascki, os três concluíram que deve ser aplicada a antiga Convenção de Varsóvia, porque os fatos ocorreram na época em que vigente ainda a Convenção de Varsóvia, porque: número um, trata-se de lei mais específica e, número dois, um princípio constitucional de proteção ao consumidor não é o único, existem outros princípios constitucionais que também devem ser observados e que justificam a aplicação dos tratados internacionais, o próprio princípio dos que regem a livre iniciativa na ordem econômica.

Empresa aérea tem que se ver protegida também contra o número de demandas. Vou falar daqui a pouquinho sobre indenizações descabidas e sem qualquer limite, fundamentação ou razoabilidade. E para que se proteja acima de tudo a própria harmonização do sistema. A sistematização do sistema, como coloquei no início, é a harmonização que permite o desenvolvimento da própria atividade econômica. Temos que aqui aplicar os tratados que são aplicáveis em todos os países, por que não aqui?

Não temos ainda a data para decisão final, mas tudo indica que o Supremo, nesse caso de repercussão geral, decidirá pela aplicação da convenção.

Aí, temos uma discussão sobre a inclusão ou não dos danos morais dentro dos limites da indenização. Talvez os danos morais não sejam incluídos nos limites da indenização previstos na Convenção de Varsóvia, porque os limites estavam muito defasados à época daquela convenção. Justamente por isso que surgiu a Convenção de Montreal, para se aumentarem os limites de responsabilidade.

Então, aplicando-se o raciocínio que vem sendo adotado no Supremo Tribunal Federal à luz da Convenção de Montreal, nós vamos ter base para o entendimento segundo o qual as indenizações abrangem não apenas dano material, mas também dano moral. Os limites de responsabilidade abrangem tanto danos materiais como também danos morais, em caso de atraso de voo, em caso de perdas de bagagem, ao que especificamente estou fazendo referência aqui.

Existe também outra posição do Supremo, já que estamos falando em precedentes, uma decisão monocrática da Ministra Ellen Gracie, que entendeu que, em se tratando de prescrição, vale o prazo prescricional de dois anos previsto na Convenção de Varsóvia - também foi uma decisão mais antiga. Então, também em relação à prescrição, há um precedente, muito embora não com repercussão geral, muito embora uma decisão monocrática, mas, sim, uma decisão do Supremo determinando a aplicação, pelo princípio da especialidade, da lei aeronáutica, do tratado internacional aqui, no caso.

Quanto à questão de danos morais, eu quero registrar que a própria Convenção de Montreal prevê que não serão indenizados danos punitivos. O Brasil aderiu a essa convenção, mas não há o conceito de dano punitivo aqui, no Brasil, como existe nos Estados Unidos. Mas nós sabemos, por outro lado, que os nossos tribunais concedem indenizações por danos morais em parte para compensar o desgaste emocional decorrente da ação ou omissão do causador do dano e em parte como punição ao agente para que se desencoraje a prática do ilícito. Então, no dano moral, há um componente do dano punitivo. Aplicar-se dano moral à luz da Convenção de Montreal, portanto, é ilegal também.

Eu prometo que estou terminando.

Qual é a problemática que nós vivemos aqui, no Brasil? Hoje, qualquer companhia aérea se sujeita a um número absurdo de ações judiciais envolvendo perda ou atraso de bagagem ou atraso de voo. Os números no Brasil são incomparáveis com os números em qualquer outro lugar no mundo, em razão da posição que foi adotada pelos nossos tribunais. Isso começou por volta de 1997, 1998, por conta de dois precedentes do Supremo em que se afastou a aplicação da Convenção de Varsóvia e se aplicou o Código de Defesa do Consumidor.

Eu comecei a trabalhar na área em 1991 e lembro que, de 1991 a 1998, nós não víamos nenhuma ação com pedido de indenização por atraso de voo, por perda de bagagem. Isso era incomum, efetivamente, porque, verificando-se o fato,

pagava-se o valor previsto na lei, tanto no Código Brasileiro da Aeronáutica, como também na Convenção de Varsóvia, e o assunto estava resolvido.

Depois desses precedentes, começou-se a criar o que eu posso chamar de verdadeira indústria das indenizações. Se existe uma ação num determinado país contra uma companhia aérea que tem uma determinada frequência semanal, vocês podem ter certeza de que, no Brasil, existirão cem, duzentas ou trezentas ações. Essa é a proporção. Eu conversei muito com seguradoras, localizadas em todo o mundo, e companhias aéreas. Não existe a menor comparação em percentuais no que se refere a isso.

Agora, qual é a consequência? A consequência é, obviamente, o custo para a companhia aérea, não apenas o custo das indenizações, mas o custo do litígio, o custo da exposição. Há também o custo com o próprio Judiciário, efetivamente, porque lidar com milhares e milhares e milhares de ações que poderiam ser resolvidas de outra forma é um custo desnecessário. E, na realidade, isso prejudica também o próprio passageiro, porque, se fosse observada a limitação, no final das contas, ele receberia sua indenização de forma muito mais célere, sem ter que recorrer ao caminho judicial. E vou dizer: muitas vezes, depois de um litígio por um período de tempo bastante razoável, ao final das contas, o que se paga, seja por um acordo, seja por uma sentença bem proferida, não difere do que receberia, considerando o tempo decorrido se aceito o limite originalmente estabelecido em lei.

Muito embora a questão seja muito polêmica, eu aqui não estou querendo colocar uma verdade, eu estou colocando o problema, eu estou colocando a fundamentação que entendemos razoável para que se apliquem os limites da Convenção de Montreal, para que se redija o projeto de lei estabelecendo-se limite de responsabilidade para o transporte doméstico. Para isso, nós vamos ter de ter um mecanismo - obviamente, vamos ter de ter a concordância de todos ou um consenso pelo menos - muito claro para que se exclua a aplicação de regras específicas do CDC que, de alguma forma, não sejam compatíveis com aquelas previstas na Convenção de Montreal ou no Código Brasileiro de Aeronáutica, mas que possam levar a uma interpretação de que não sejam compatíveis, porque compatíveis são.

Então, a proposta, inclusive, que eu coloquei na tabela que nós estávamos organizando aqui foi no sentido de se criar artigos, ao tratar de responsabilidade civil, que encampem esses fundamentos, que façam valer as convenções internacionais e que permitam a continuidade dos limites de responsabilidade, como forma de proteção para as empresas aéreas e para os passageiros. Ou seja, para a proteção do bem comum, do interesse público.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, antes de passar a palavra ao Geraldo, uma coisa é interessante, Dr. Ricardo: a própria questão do contrato do transporte aéreo, aqui no Brasil, não é clara. Nós sabemos que, quando você compra passagem, você tem um pré-contrato. Há um momento específico, quando ele passa à execução, e, mesmo quando ele passa à execução, ele tem uma dupla característica, que é a característica do local, do meio do transporte, do local onde ele será transportado, até mesmo dentro da própria aeronave.

Na própria questão da responsabilidade do transportador aéreo, que inspirou até o Sistema de Varsóvia, depois passou para o Sistema de Montreal, muitas vezes, o próprio transportador aéreo não tem domínio sobre tudo aquilo que pode acontecer e que pode influenciar na situação, não apenas em relação ao tempo, mas também em relação à própria questão de aeronavegabilidade. Esse é um assunto importante, eu acho que nós precisamos debater.

O senhor já chegou a encaminhar algum texto, alguma coisa, alguma proposta?

O SR. RICARDO BERNARDI - Eu cheguei a encaminhar comentários, mas não proposta do texto de lei.

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

O SR. RICARDO BERNARDI - Eu estava aguardando aqui um posicionamento do grupo, para que nós pudéssemos trabalhar em cima do texto.

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

Dr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, esse é um tema dos mais relevantes e talvez o mais importante para as companhias aéreas, que aqui eu represento, porque defende o que já está Constituição.

Na realidade, foi uma opção do legislador de 1988 colocar que cabe ao Supremo Tribunal Federal declarar a inconstitucionalidade de lei ou o tratado Federal. O Supremo está em saias justas, e a solução que tem encontrado, Profª Maria Helena, é criar uma terceira categoria de normas - as supralegais -, que seriam superiores à legislação interna - as normas infralegais -, mas inferiores à norma fundamental, a Constituição.

O Supremo tem uma vontade enorme de aplicar a regra da Convenção de Viena e nós também achamos que seria essencial para o Brasil, sobretudo a partir da globalização da aviação civil.

Como desdobramento disso que ficou mal redigido, por opção constitucional, na minha opinião e na de vários juristas também, nós temos, infelizmente, visto a tutela das relações de consumo por uma lei específica, que também está prevista especificamente na Constituição Federal, tratar, neste momento - eu acho que o Dr. Ricardo poderia dar uma contribuição excelente -, de atualizar o Código, com uma norma bem recente, atual, cumprindo as convenções e acordos internacionais. E a atualizá-lo sempre que uma norma posterior vier a alterar essa regra, por efeito de uma modernização do Código de Defesa do Consumidor, que está aqui, sendo examinado no Congresso Nacional, Presidente.

Nós conseguimos convencer a Comissão de Juristas, que preparou o substitutivo geral ao projeto inicial do Senador José Sarney, a excluir o setor de Aviação Civil. O Relator, Senador Ricardo Ferraço, concordou com o argumento do setor e excluiu. Se isso não for excluído e essa lei de modernização do CDC for posterior à nossa lei, ao nosso substitutivo, então nós vamos ficar de novo em maus lençóis. Levaremos ao Supremo Tribunal Federal a decisão final sobre isso.

Então, eu acho que é de fundamental importância que o Dr. Ricardo ou outro membro especializado, na Comissão, em Direito Internacional, traga para dentro do direito interno brasileiro tudo o que for possível trazer, porque nós ficaríamos em uma situação melhor.

Eu conheço mais de 14 mil processos no contencioso administrativo da Anac. Já foram abertos mais de 30 mil processos desde a criação da agência contra as empresas, em casos em que a excludente de responsabilidade é óbvia. Eu mesmo atuei em mais de 2 ou 3 mil processos, em que nós trazíamos a comprovação da excludente de responsabilidade, por congestionamento do tráfego aéreo, problema meteorológico.

A Anac tem um órgão julgador, de que nós temos que cuidar, quando tratarmos da agência reguladora. A Anac faz a norma, interpreta a norma e aplica a norma. Ela faz as vezes de Poder Executivo, Legislativo e Judiciário ao mesmo tempo e tranca instâncias administrativas antes de chegar à diretoria colegiada do órgão.

Ela produz decisões absurdas, como essas, em que, nitidamente, uma autoridade da aeronáutica, do controle do tráfego aéreo, manda a aeronave orbitar, Presidente, durante 40 minutos em cima do aeroporto, e a empresa atrasa o voo e é sancionada ou é obrigada a cancelar os voos na trilha. Isso aumenta o risco, aumenta o preço da passagem aérea, destrói a segurança jurídica do operador. De modo que nós temos aqui o dever de tornar essa relação a mais clara possível.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Pode. Depois eu faço uma consideração.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Realmente uma das técnicas para você incorporar um tratado, em face de todas essas questões que nós temos em nível de dualismos, monismo e todas as possíveis interpretações, é transformar alguns dispositivos do acordo internacional, mesmo que já ratificado. Você transforma em uma norma interna, de direito material ou norma programática.

Isso realmente já vai, realmente, resolver muito. Nós poderíamos depois verificar como transformar isso em uma norma de direito material ou programática, mas a programática você também já vai ter problema. Se bem que ela dá a teleologia ampla daquele dispositivo, mas, eventualmente, em direito material, para se evitar esses níveis de posições divergentes de aplicação na questão da limitação da responsabilidade.

Eu concordo muito com a sua opinião também, porque eu sempre fui monista, mas, em termos práticos, é possível ter um contraditório em nível de posição de jurisprudência e doutrina também.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Geraldo, eu sempre falei que a Comissão tem um fim, que é a apresentação de um relatório e de um anteprojeto de lei. Mas também ela é meio. Ou seja, também estamos discutindo vários vieses da aviação.

Eu não sei, mas parece que hoje a Junta Recursal da Anac conta com seis membros titulares ou pouco mais do que isso. Realmente eu acho que é um número reduzido. Acho que está em torno desse número, pelo menos quando eu tive notícia, no começo do ano. Obviamente é impossível lidar com a massa de notificações que acontecem.

A própria Resolução nº 23 da Anac, no meu ponto de vista, tem que ser revista, porque não atende aquilo que eu entendo dentro do Direito Administrativo. Mas, enfim, eu acho que este debate pode ser colocado, inclusive, para outros Parlamentares que queiram levar isso adiante, na forma de projeto de lei ou o que seja. Mas eu acredito que o momento também é oportuno para nós verificarmos o que podemos fazer para melhorar a aviação.

Sr. Respício.

Respício, só um minutinho.

Nós temos aqui inscritos: Respício, Dorieldo e Celso. Mais alguém quer fazer o uso da palavra? Porque é importante ter aquele momento com os grupos.

Então, podemos encerrar o debate?

Por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Obrigado, Presidente. Mais uma vez declaro aqui meu orgulho pelo nosso grupo. Hugo e Ricardo são os medalhistas de hoje. Extraordinário mesmo, muito obrigado.

Pegando essa carona no que o Ricardo, de forma magistral, colocou a respeito dos custos jurídicos, do custo de toda máquina de fazer isso, de todo esse processo e tudo mais, imaginemos que várias empresas estrangeiras não operam para o Brasil, pensando nessa barreira, que é uma senhora barreira. Então, o País, ou seja, a sociedade brasileira, a economia brasileira ficam tolhidos de conectividade, de redução no custo do transporte, para n lugares do mundo, porque algumas dezenas de consumidores e dezenas de magistrados entendem de forma deturpada aquilo que deveria ser tão fácil de entender, que é o tratado internacional que deveria ser levado em consideração por ser uma norma específica.

Então, eu fico imaginando que todos nós estamos perdendo. O Brasil está perdendo porque temos isso em voga, em uso. A sociedade está perdendo, a economia está perdendo. E, vamos ser sinceros, hoje em dia, com todas as mídias sociais que existem, o consumidor não precisa de uma indenização moral para atacar uma empresa aérea. Ele ataca num Facebook, num Twitter da vida, e daqui a três segundos acaba com a empresa aérea, detona a imagem da empresa aérea, se souber trabalhar uma reclamação...

(Soa a campainha.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - ... um ponto negativo, etc., usando todas as mídias sociais, Instagram, YouTube, seja o que for.

Então, que a sociedade pare e pense também em indivíduos. Nós estamos falando individualmente. Aquelas cabeças que querem obter uma vantagem financeira que pensem não de forma egoísta naquele valor, mas de forma coletiva, como sociedade, porque aquilo está prejudicando todos, não apenas ele, daqui a algum tempo, mas todos. Se ele quiser atacar a empresa aérea, que ataque no Face, que ataque no Twitter, que faça o que quiser pela mídia social porque a repercussão vai ser muito maior, muito mais pesada para a empresa aérea, do que um processo por danos morais, por exemplo.

Eu gostaria de contar o que senti na pele. Eu já tive bagagem extraviada também, e me retornaram quase quatro dias depois. Eu estava em um evento no exterior. Só estava com a bagagem de mão e a roupa do corpo. Escrevi para a empresa, que era uma empresa estrangeira - continua servindo no Brasil -, que se desculpou dizendo: "Olha, o senhor chegou via Nova York, seu destino era Seattle, sua bagagem viajou de Nova York para Dallas, depois, de Dallas, foi para Los Angeles, depois voltou para Dallas, e só agora nós a estamos encaminhando para Seattle. Por favor, queira nos desculpar", etc. Eu disse: "Não tem problema, mas eu gostaria de ter creditada no meu cartão de milhagem, a milhagem que a bagagem voou sem mim". E prontamente a empresa creditou.

Quer dizer, por que não nós interagirmos muito mais com o prestador de serviços como consumidores inteligentes e não como consumidores que queremos destruí-lo porque ele prestou um serviço ruim? Vamos nos manifestar nas mídias sociais, vamos ser mais inteligentes na hora de cobrar das empresas aéreas, porque nós seremos muito mais participantes desse grande sistema. Nós, não apenas esta Comissão, mas quem está nos ouvindo e assistindo, precisamos tornar a aviação brasileira muito mais eficiente, muito melhor do que é. E essa, acredito eu, é uma das formas.

Obrigado.

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

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Dr. Ricardo, sou Dorieldo, Vice-Presidente. Parabéns pela apresentação. De minha parte, tenho apenas duas perguntas.

Primeira: o senhor teria condições de propor um texto? Segunda: na mesma esteira da primeira, o senhor já chegou a avaliar como esse problema é tratado em outros países, notadamente na América Latina, se já existe algo mais evoluído do que aqui? O senhor se importaria de dizer para esta Comissão, por favor?

O SR. RICARDO BERNARDI - Em primeiro lugar, sim, teria condições de elaborar sugestões para discussão aqui, acerca de artigos, e sugestões de redação.

E sim, tenho informações de como funciona em outros países. Vou citar o exemplo da Argentina. O código de defesa do consumidor argentino tem um artigo específico excluindo o transporte aéreo dos efeitos da legislação consumerista.

Exatamente por esse motivo o número de ações na Argentina não se compara nem de perto com o que nós vivenciamos aqui no Brasil. De outros países não tenho notícia de uma exclusão tão expressa como na Argentina, mas o que posso dizer certamente é que o número de ações não se compara em nada com o que nós vemos aqui no Brasil.

Aliás, o que se vê aqui no Brasil não se compara a lugar algum do mundo, eu já fiz um comparativo.

Vamos lembrar os números de cabeça, mais ou menos. Vamos imaginar uma empresa que tem cinco frequências semanais. Esse foi o critério que nós tomamos em consideração: uma empresa estrangeira que opera com cinco frequências semanais. Chegamos à conclusão de que essa empresa teria uma média de cinco ações na Alemanha, catorze ações em Israel, duas ou três ações nos Estados Unidos e trezentas e cinquenta ações no Brasil, pelos mesmos fatos. Essa é a comparação.

Então, eu acho, sim, interessante, acho que faz parte do raciocínio buscar números atualizados...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Desculpe, o senhor pode repetir esses números, por favor, para constar?

O SR. RICARDO BERNARDI - Estou falando de cabeça: com cinco frequências semanais, por fatos semelhantes, teríamos, em média, no decorrer de um ano, cinco ações propostas na Alemanha, catorze ou quinze propostas em Israel, duas nos Estados Unidos, contra trezentas e cinquenta no Brasil. Esses são os números registrados a partir de consulta feita por mim junto a uma empresa aérea que opera em todos esses países.

Então, o que acho que seria interessante, apenas para que possamos ter um espelho dessa situação, é, talvez, buscar novamente esses dados. A IATA, talvez, poderia contribuir nesse sentido, para que possamos ter uma comparação e perceber que aqui tem alguma coisa errada. Se, nos outros países... Nós estamos aqui com algum problema.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Só para concluir, se o senhor puder trazer dados, além da Argentina, de mais uns dois países, acho que seria suficiente. E está dentro do grupo Transporte Aéreo, não é?

Respício, já há previsão no cronograma para apresentar esse tema? Aí veria com o Respício uma data, entra no cronograma e...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Catanant, você pediu a palavra? Acho que Celso está inscrito, queria saber se você pediu a palavra.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Isso. Vou só colorir os dados apresentados pelo Ricardo, sem ponderar pelo volume de operações que essa mesma empresa deva ter nesses mercados. Então, se você ponderar número de voos que ela eventualmente tenha para o Brasil, esse número assume contornos ainda mais graves.

O SR. RICARDO BERNARDI - Muito mais graves. Na realidade, eu fiz uma relação muito ampla entre frequência e número de ações. Obviamente, esses números não são números...

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

O SR. RICARDO BERNARDI - São números a título de exemplo, mas não são números firmes, por isso até sugeri que nós arrebanhássemos números firmes para que nós possamos ter essa comparação. Mas o que posso garantir é que a diferença fica nessa proporção, uma diferença abissal entre número de ações aqui e em outras localidades.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Celso, o último inscrito. Por favor.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Sr. Ricardo, inicialmente, muito obrigado pela apresentação.

Como eu já havia até comentado com os demais membros, em aeroportos, eu não contribuí muito porque não é minha área, não conheço; porém, nessa apresentação do senhor, eu gostaria de fazer uma pequena contribuição como usuário.

Eu já tive bagagem que foi danificada, mala quebrada e tal, e eu fui atrás da companhia e falei: "Olha, eu gostaria que isso fosse reparado." Fui receber minha mala dois meses depois, um reparo horrível. E aí eu admito que eu fui extremamente relapso como consumidor, porque eu vi aquilo lá, fiquei tão chateado que falei: "Quer saber de um negócio? Vou jogar isso fora porque se eu for brigar vou é ter mais dor de cabeça."

Então, eu acho que, na verdade, o que nós necessitamos é de regras claras, para que nem a empresa seja subjugada nem o consumidor tenha seus direitos deixados para lá. Acho que essas regras devem ser bem claras, para que ninguém fique refém de ninguém, para que ninguém tenha que ficar entrando com ações na Justiça. E eu acho que, pelo valor da passagem que eu havia pagado - era um trecho internacional, Frankfurt-Brasília -, o mínimo que eles deveriam ter feito era ter reparado minha mala da forma correta.

Acho que a proposta do senhor tem que conter questões claras de como isso vai ser tratado.

O SR. RICARDO BERNARDI - Eu tenho certeza de que nenhuma companhia aérea quer fugir da sua responsabilidade pelo ocorrido; isso eu tenho visto na prática, reiteradamente. O que é de se estranhar e o que nós realmente temos que buscar é o outro lado, quer dizer, é evitar o abuso do passageiro, que não é esse caso, obviamente, mas existem muitos casos.

Numa situação como essa, eu iria claramente à companhia aérea com a firme intenção de reparar e entregar a mala de forma correta. Quer dizer, fazendo um trabalho conforme esperado, até porque é obrigação da companhia aérea proceder dessa forma.

O que eu acho que temos de evitar é o abuso - é isso que temos visto muito - e a ausência de razoabilidade. Eu sempre comparo o valor das indenizações que por aí ocorrem no transporte aéreo com outros modais de transporte. Eu já vi situações em que uma pessoa ficou sem mala, na situação em que o Respício colocou, e recebeu indenização - tudo bem, depois revertida em segunda instância - de R\$50 mil a R\$60 mil de danos morais, quando, muitas vezes, num caso de morte em um acidente ferroviário, não chega a 20 ou 30, quer dizer, isso, na realidade, só espelha o abismo social que há aqui no Brasil: quem tem dinheiro e voa de avião recebe mais, quem não tem recebe menos. Onde está a razoabilidade disso tudo? Acho que falta razoabilidade, e, para que possamos resolver essa problemática, nós temos que ter a lei estabelecendo os limites, que são razoáveis, acabando com a discussão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, em relação realmente aos valores de indenização no Brasil, eu participei de um IATA *day*, e realmente vimos que a desproporcionalidade é de dez para um, cinco para um quanto aos valores que são dados em nível de indenização entre Estados Unidos e Brasil.

Mas também temos de observar a necessidade de que até mesmo o consumidor da década de 90 ou da década de 80, quando foi feito o Código, não é mais aquele consumidor que não tem acesso a informações; afinal de contas, não precisa estar assistido 24, 25 horas por dia, porque ele tem condições.

E também há aquelas situações: eu já vi desvio de malas que rendeu R\$5 mil para um passageiro, mas, porque uma pessoa tinha um cargo no Judiciário, rendeu quase R\$60 mil. Então, realmente existe alguma discrepância, e espero que isso possa ser trabalhado.

Assim, senhores, eu gostaria que os grupos se reunissem agora para verificarem como as contribuições serão feitas, como serão agendadas as apresentações, para que, então, seja passado não só para a Comissão, mas também para os grupos, a fim de que tenhamos um espelho.

Será que em meia hora conseguimos organizar isso? Sim? O.k.?

Então, senhores, vamos suspender os trabalhos para que os grupos possam conversar entre si, no sentido, realmente, de atualizarmos a nossa tabela de contribuição.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Presidente, me permite um momento institucional? Pode ser?

Eu só gostaria de fazer um convite, estendido a todos - tenho o convite físico para entregar também. No dia 23 de setembro, teremos o lançamento da Frente Parlamentar dos Aeronautas, aqui, no Salão Nobre da Câmara dos Deputados, às 17h30. Todos estão convidados.

Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, representantes dos grupos, vamos pelo menos fechar a nossa *gestalt*, por favor.

(Suspensa às 16 horas e 7 minutos, a reunião é reaberta às 16 horas e 59 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, vamos lá, para encerrar as nossas atividades.

Relembro que na reunião passada nós pedimos que os grupos realinhassem a pauta de contribuições.

Os grupos já terminaram? Já têm as propostas a serem repassadas? *(Pausa.)*

Senhores, são 17 horas. Eu acho que algumas pessoas têm voos. *(Pausa.)*

Senhores, última chamada. Os grupos já fizeram a pauta de contribuições? *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores coordenadores dos grupos aqui presentes, alguém quer ter uso da palavra para falar a respeito do cronograma?

Dr. Respício, sim.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Presidente, temos aqui um cronograma, inclusive até dezembro de 2017.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Até a Copa do Mundo! Acabaram de aumentar o IOF, então, temos muito trabalho pela frente.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Inclusive com proposta de emenda à Constituição.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O momento é esse.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - O momento é esse.

Então, dia 21 de setembro, próxima semana, nós teremos, no grupo de Transporte Aéreo, aqui na nossa Comissão, os membros Celso e Geraldo fazendo explanações, respectivamente, sobre aeronaves não tripuladas e remotamente tripuladas e aviação experimental e o Dr. Geraldo com outorgas de aeródromos e assuntos afins.

Dia 28 de setembro, pelo grupo de Transporte Aéreo, teremos apresentações do membro Castanho e do futuro membro Marcos, da Embraer, respectivamente sobre o Título V do atual CBA, incorporando os arts. 156 a 173, com tripulação e afins, e o Marcos com delegações e certificação.

Dia 5 de outubro, teremos nosso membro do grupo de Transporte Aéreo e da Comissão, Dr. Geraldo, tratando de serviços aéreos, todos eles. O Dr. Geraldo fará uma apresentação incluindo serviços aéreos especiais e tudo mais.

Dia 12 de outubro, dia da padroeira do Brasil, é feriado nacional, uma segunda-feira. Então, não teremos nossos trabalhos presenciais.

Dia 19 de outubro, teremos a apresentação do nosso membro da Comissão e do grupo de trabalho Transporte Aéreo Ricardo Bernardi, com uma proposta de texto sobre a responsabilidade civil, fruto da apresentação que ele fez hoje e dos debates que nós fizemos aqui, e ele também apresentará tratativas sobre a Convenção da Cidade do Cabo.

Também no dia 19, teremos nossos membros Antônio Ivaldo e Ricardo Catanant tratando sobre a definição de serviço público propriamente dita e as propostas de redação para o novo Código.

No dia 26 de outubro, nós temos apresentação do nosso membro do grupo de Transporte Aéreo, representante da Associação Brasileira de Aviação Geral e executiva, Nogueira, com gerenciamento de aeronaves e propriedade compartilhada.

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

Senhores, dentro de todos esses trabalhos que estão sendo apresentados agora, eu gostaria que os grupos, principalmente os juristas, verificassem a situação do que está coberto, são praticamente todos os assuntos do CBA, verificando aqueles que estão faltando, até mesmo para termos o controle, e que possamos também colocar em foco e em debate o que por acaso ainda não tenha sido discutido.

Então, eu gostaria de contar com os coordenadores dos grupos, por favor, para verificar os assuntos que já foram colocados em debate, aquilo que já foi apresentado, as contribuições que já foram feitas e se há algum assunto que não esteja sendo coberto.

Ao mesmo tempo, não podemos abrir mão, fora as apresentações, de que as contribuições também sejam feitas focando os artigos do CBA ou então a proposta para alteração do texto, para que a Profª Maria Helena possa trabalhar e alimentar o Vicente e o pessoal que pode dar apoio para ela em São Paulo.

Professora, alguma recomendação nesse sentido?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Realmente agora a nossa intenção com o grupo jurídico é já começar a fazer uma sistematização do que será o novo CBA, vamos dar uma roupagem jurídica em relação aos artigos que receberam somente uma proposta significativa, que não houve nenhuma outra visão divergente em relação àquele artigo, mas isso daí será uma estrutura pré-definitiva, porque ainda não poderemos falar que é uma estrutura definitiva do novo CBA, mas nós já vamos começar, a partir de uma reunião no dia 24, em São Paulo, a trabalhar realmente nessa parte jurídica.

Enfim, quem tiver eventualmente colaboração a dar ao material que já foi encaminhado até agora, mais alguma proposta, porque nós já vamos começar a consolidar o que está pronto, e matérias em que tivemos divergência, vamos verificar como isso vai ser solucionado, senão, teremos que encaminhar duas propostas como texto final.

Mas, agora, nós vamos nos reunir para verificar especificamente qual a metodologia que vamos adotar daqui para frente para terminarmos esse material paralelamente ao trabalho que a área técnica está fazendo.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Em atenção à solicitação da Presidência da Comissão, eu peço que a Secretaria da Comissão coordene com os relatores dos nossos subgrupos, do grupo de Transporte Aéreo, sub-Relator Antônio Ivaldo, sub-Relator Claudio Jorge e sub-Relator Ricardo Catanant, nos seus respectivos subgrupos, para, junto com a Secretaria da Comissão, poderem fazer esse rastreamento do que já foi tratado em todas as nossas audiências, em todos os nossos trabalhos presenciais, com relação ao grupo de Transporte Aéreo.

Então, eu solicito que haja uma integração dos três sub-Relatores junto com a Secretaria da Comissão para levantarmos isso já para a próxima reunião.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, eu só quero reiterar não só a importância do trabalho, e, novamente, não querendo colocar pressão sobre o grupo de forma alguma, mas também a questão orçamentária para a manutenção da própria Comissão.

Eu entendo a preocupação, inclusive o Dr. Geraldo diversas vezes colocou para nós aqui, de que, talvez, não se sabe se seis meses seriam suficientes ou não para fazer a entrega do relatório final ou para que seja feito o anteprojeto de lei.

Concordo que esse tempo é muito exíguo, mas, diante agora de algumas contenções que estão sendo feitas, inclusive as que acabaram de ser informadas pelo Governo e por aí vai, eu não sei como ficaria a condição para manter esta Comissão por mais seis meses - a não ser que, realmente, houvesse um objetivo muito claro ou extremamente justificado.

Por isso, peço, encarecidamente, para que os senhores se dediquem a este momento, porque, talvez, se houver uma necessidade de uma prorrogação, é possível sim, mas talvez possa não acontecer no ano que vem. E, no ano que vem, já temos um problema que se chama eleições. Então, de repente, esse trabalho todo que estamos fazendo aqui, de certa forma o sacrifício que estamos fazendo aqui também, pode ficar prorrogado por alguns anos, ou seja, é um momento importante, sabemos a pressão, mas espero também contar com a compreensão de todos especialmente em relação ao momento de dificuldade que estamos passando até no País.

Alguém quer fazer mais alguma consideração?

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ah sim, aproveitando o Castanho, lembro que, na semana que vem, a Comissão de Valores Mobiliários confirmou que virá.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - A Comissão de novo? O Cade?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Perdão. Chama-se erro material, ato falho.

Nós já encaminhamos ofício ao Cade e, como o Cade está aqui em Brasília, estamos aguardando uma resposta, e os senhores serão informados da confirmação da vinda do Cade.

Senhores, a Comissão aqui trata de diversos assuntos. Atualmente, são 12 comissões em funcionamento. Se, por acaso algum, dos membros verificar a pauta e der que algum dos assuntos que foi debatido e que deveria ser apresentando e não o foi, os senhores tenham liberdade de entrar em contato e comunicar, para que possamos sempre e aprimorar o nosso trabalho.

Castanho, pois não.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Era esta a pergunta: se havia uma previsão sobre o CAT.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, está em previsão.

Pois não.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Respício, em relação ao assunto que foi tratado, nós vamos novamente colocar, vamos questionar a Consultoria do Senado. Já foi feito pedido à Consultoria do Senado e vamos reiterá-lo, aproveitando até mesmo a atualização desses assuntos que já foram colocados. Perfeito?

Finalmente, senhores, temos aqui um convite que foi distribuído pelo Castanho. Isso tem muito do trabalho dele. É preciso o reconhecimento do trabalho do Castanho e do Sindicato. Assim como a IAB trabalhou muito para a criação da Frente Parlamentar pela Indústria Aeronáutica no Brasil, os aeronautas, agora, conseguiram a criação de uma Frente Parlamentar dos Aeronautas. Então, senhores, a Frente Parlamentar Mista dos Aeronautas, replicando aqui o convite, tem a honra de convidá-lo para o seu lançamento, que ocorrerá no dia 23 de setembro de 2015, quarta-feira, às 17h30, no Salão Nobre da Câmara dos Deputados. Deputado Federal Jerônimo Goergen, Presidente da FPAer. Também convite endereçado pelo Comandante Adriano Castanho.

Parabéns. E que seja um sucesso sempre.

Assim, senhores...

Pois não, Geraldo, pode falar.

O SR. GERALDO VIEIRA (*Fora do microfone.*) - ... as empresas?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Olha, meu amigo, desculpe. Eu dou parabéns para todo mundo.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Sinergias. Temos que explorar as sinergias. Depende de vocês também.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É sinergia. Não é questão de patrão e empregado. É simplesmente o momento. Eu acho que você precisa, porque até mesmo os empregados não são só das empresas aéreas. Há vários outros aspectos que precisam ser abordados, é claro. Espero que seja feito com sabedoria.

Antes de encerrar a reunião, agradeço a presença de todos e convido-os para a próxima, a ser realizada no dia 21 de setembro.

E lembrando só um detalhe: alguns Parlamentares querem participar de uma reunião. Há Senadores que querem participar, querem estar presentes. Só que segunda-feira é um dia bloqueado para o pessoal. Talvez, não para a próxima semana, mas para a outra, pode haver a possibilidade de deslocarmos uma reunião para uma terça-feira. Isso deverá ser informado com antecedência maior, para que isso aconteça.

Muitos Líderes de partidos têm visto os trabalhos da Comissão com bons olhos, mas, obviamente, o bom político também quer participar, ele quer, de certa forma, agir e também trazer alguma demanda. Eu só posso dizer que serão bem-vindos. Vamos ver se isso será ou não apropriado ao trabalho das comissões.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Só um comentário. Infelizmente, eu só soube hoje que, semana que vem, vai ser tratado o assunto de VANT, que é um assunto que muito me interessa. Até pedi encarecidamente ao Celso para mandar, ainda hoje, o assunto, para que eu possa dar alguma contribuição, na medida do possível. Mas, infelizmente, na semana que vem, não vou poder estar aqui, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Certo, mas em 5 de outubro, a FAA confirmará o encaminhamento de um técnico para tratar desse assunto, segundo a visão americana. Se o senhor puder estar presente, seria muito bom.

Obrigado, senhores. Boa semana.

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 14 horas e 42 minutos, a reunião é suspensa às 13 horas e 02 minutos; reaberta às 14 horas e 42 minutos, a reunião é suspensa às 16 horas e 7 minutos; reaberta às 16 horas e 59, a reunião é encerrada às 17 horas e 8 minutos.)