



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

REUNIÃO

19/10/2015 - 14ª - Comissão de Especialistas de
Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica 2015

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom dia, senhores. Vamos tomando assento, por favor.

Havendo número regimental, declaro aberta a 14ª Reunião da Comissão de Especialistas destinada a apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

Conforme convocação, esta reunião destina-se a apresentação e debates sobre os seguintes temas: serviços aéreos; proposta de texto sobre responsabilidade civil e apresentação de tratativas sobre a Conferência da Cidade do Cabo; definição de serviço público e propostas de redação para reforma do CBA; atualização de tabela e fechamento dos envios de contribuições para reforma do CBA; e considerações da relatoria.

Valendo lembrar que os trabalhos também se estendem até o dia de amanhã, quando teremos, conforme requisitado pelos membros, a contribuição à audiência pública com representantes do Decea, da Infraero e da Anac, e serão tratadas questões voltadas à formação dos preços das taxas e tarifas aeroportuárias, aeronáuticas e afins.

Dessa forma, gostaria de passar a palavra ao Sr. Geraldo Vieira. Dr. Geraldo, o senhor está preparado para a apresentação? Então, nesse momento, passo a palavra, pelo prazo de 20 minutos, para apresentação sobre o tema Transportes Aéreos, ao Dr. Geraldo. Por favor, tenha bom uso da palavra.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, eu vou salientar só os aspectos mais substanciais da proposta que estou encaminhado agora à Mesa do Senado Federal, à assessoria do Senado Federal, em que eu consolidei a última versão da proposta apresentada, incluindo e consolidando todas as propostas apresentadas pela sociedade, pela comunidade e também pelos colegas da Comissão, até o capítulo do contrato do transporte aéreo, que é o penúltimo título do código.

São 272 artigos consolidados que serão submetidos, então, à relatoria da comissão, para fazer uma apreciação, e me parece ser uma comissão de advogados.

De relevante nessa parte final, e como o meu dever é falar sobre serviços aéreos, eu só esclareço que nesse encaminhamento nós cobrimos todos os títulos anteriores do código, desde os sistemas aeroportuários, os sistemas de infraestrutura aeronáutica, e passamos pelo sistema de registro aeronáutico, o RAB, e chegamos até os serviços aéreos.

Na parte de serviços aéreos, as mudanças fundamentais dizem respeito à questão do capital estrangeiro, participação do capital estrangeiro em empresa nacional. A Comissão já tem o conhecimento de que o nosso setor, a Abear, que congrega as empresas de transporte aéreo regular, fez uma discussão interna e optou por propor uma alteração, aumentando a participação de capital estrangeiro em empresas de bandeira brasileira de 20% para 49%. Junto com essa proposta de aumentar o capital para 49%, nós aumentamos as possibilidades da emissão de ações preferenciais do capital social de dois terços para três quartos, de modo a permitir uma melhor acomodação da participação estrangeira nas empresas nacionais. Essa é uma posição da Abear, que nós já sabemos não reflete a posição da maioria dos membros da Comissão.

O segundo aspecto fundamental diz respeito à forma de outorga de serviços aéreos. Como os senhores sabem, o código atual prevê a concessão como instrumento de delegação e, no que se refere especificamente aos serviços aéreos e ao transporte aéreo regular, nós hoje operamos sob regime de liberdade tarifária e sob o princípio geral que assegura às empresas voarem para qualquer aeroporto e explorarem qualquer linha aérea.

Esse regime hoje responsável, digamos assim, fundamentalmente pela queda nos preços dos serviços, os senhores se recordam que até então nós tínhamos um sistema de tarifas fixadas pelo DAC, tarifas essas que passaram por vários momentos de intervenção do Governo no exercício da atividade econômica, era rígido. O DAC fixava o valor e depois estabeleceu, num segundo momento, tetos tarifários máximos e tetos tarifários mínimos na exploração dos serviços de transporte aéreo regular internacional.

Então, isso foi adaptado em nível de regulamentação, e a outorga passou, na realidade, a basicamente traduzir uma autorização vinculada, porque a concessão passou a ser outorgada sem licitação a todos os interessados que quisessem atuar no setor. Nós consagramos a nossa proposta, nós consagramos esses modelos de que nós estamos utilizando o instrumento da autorização vinculada, formalizada mediante contratos de adesão. Essa é a principal alteração depois do aumento do limite de participação do capital estrangeiro. Essa é a segunda grande alteração.

A terceira grande alteração, e aqui nós estamos também rompendo com o modelo do código, o modelo de 1986, nós estamos aqui entendendo manter as categorias de prestação de serviços aéreos da forma como estão no código, ou seja, transporte aéreo regular e não regular, doméstico e internacional. Mas nós, ao adotarmos o instrumento da autorização vinculada, estamos prevendo um único instrumento de autorização vinculada para exploração de qualquer categoria de aviação.

No meu entendimento, corrigimos um erro histórico e avançamos na direção de olhar a exploração da aeronave privada, quando é feita pelo proprietário ou por um preposto dele. Nós retiramos essa categoria de aeronaves da classificação anterior de que isso constituía serviço aéreo público, portanto necessitava de autorização, ainda que vedada a exploração comercial. Então, nós fizemos um avanço na direção de utilizar o mesmo instrumento de outorga para todas as categorias de navegação. São instrumentos simplificados, em que está prevista a formalização através de contrato de adesão e uma liberação geral da aviação geral. Significa dizer que não se olha para o proprietário com um explorador da aeronave, como se a aeronave estivesse prestando serviço público ou serviço regulamentado para o próprio proprietário da aeronave.

Nós promovemos também uma ampla desregulamentação no que se refere às questões de controle e fiscalização, não diminuindo os poderes da Anac, absolutamente, mas deixando mais claros os instrumentos de controle e fiscalização, de modo que nós diminuimos, fizemos junto com a desregulamentação também uma desburocratização. Esses são os aspectos fundamentais a que nós nos dedicamos.

Eu estou entregando para a assessoria do Senado Federal essa proposta, até o contrato de transporte aéreo, até o título que trata do contrato de transporte aéreo. Ou seja, nós estamos fazendo uma proposta que engloba os cinco primeiros títulos do atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Nessa proposta, eu gostaria de salientar também que foi promovida ampla desregulamentação e melhorias de redação no que se refere à parte de certificação aeronáutica e também certificação e habilitação de tripulantes técnicos e comissários na aviação.

Nós excluimos do código toda matéria nesse aspecto que dizia respeito também à relação trabalhista. Entendemos que essa matéria já é contemplada na lei dos aeronautas, e está sendo objeto de exame aqui no Congresso Nacional. O projeto de lei já foi aprovado no Senado Federal, mantendo dentro do código só o princípio geral da aeronave, dos seus tripulantes, e deixamos mais claras as questões relativas ao passageiro, mais ou menos na direção da proposta apresentada pela Iata.

Transformamos a proposta da Iata em regras legais para tornar mais claros os deveres do passageiro quando está em voo, e atualizando um pouco a questão do registro aeronáutico brasileiro e os institutos jurídicos que necessariamente estão vinculados ao registro aeronáutico, também modernizando essa parte.

Eu vou fazer a entrega, então, da nossa proposta. Acho que os membros da comissão vão ter condições de olhar, em mais detalhes, o que nós trouxemos para se abrir a discussão. E imagino que, com a contribuição do Dr. Ricardo hoje, praticamente teremos condições de ter a primeira versão do novo código talvez pronta até amanhã, dia 20 de novembro, ou consolidada até amanhã. Hoje foi o prazo final para apresentação de sugestões externas, dentro do que acertamos aqui na comissão.

Então, é isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Estamos abertos para os debates.

Alguém quer fazer alguma colocação?

Não havendo inscritos para o debate, podemos, então, passar para o segundo apresentador de hoje, Dr. Ricardo, que vai falar sobre a proposta de texto sobre responsabilidade civil e apresentação de tratativas sobre a Convenção da Cidade do Cabo.

O SR. RICARDO BERNARDI - Na realidade, eu segui aquela metodologia que havia sido combinada no início do trabalho. Portanto, propus a redação para os artigos no que se refere à autorização de funcionamento de empresa estrangeira e também falei sobre todos os contratos de transporte e também sobre responsabilidade civil.

A parte da Cidade do Cabo eu até consigo mandar hoje à noite, a parte dos contatos sobre aeronaves propriamente dita. Mas, neste primeiro momento, não está incluída no material que mandei hoje de madrugada.

Eu vou seguir, em linhas gerais, também a sistemática que o Dr. Geraldo seguiu. Não vou artigo por artigo, vou colocar de forma geral o que se tentou incorporar na minuta dos títulos que ficaram e dos capítulos que ficaram sob minha responsabilidade.

No que se refere à autorização de funcionamento de empresa estrangeira, o equivalente hoje ao art. 205 do Código Brasileiro de Aeronáutica, a ideia foi simplificar o procedimento de autorização, colocando a autorização de funcionamento e a autorização de operação num só ato.

Hoje, pelo atual código, a empresa estrangeira deve primeiro buscar autorização de funcionamento; depois de autorização de funcionamento, ir à Junta Comercial, constituir, registrar ou arquivar os seus atos constitutivos e depois, num segundo momento, buscar uma autorização para operação.

Na realidade, a ideia foi criar uma autorização de funcionamento e operação mediante a juntada dos documentos que são exigidos pelo Código Civil. A ideia foi incorporar e compatibilizar o CBA com o Código Civil, no que se refere à criação, à constituição de subsidiária ou filial de empresa estrangeira, que já é essa a forma pela qual as empresas estrangeiras operam no Brasil. Então, no próprio art. 205, que seria o substituto, nós temos um rol de documentos que devem ser juntados para obter autorização de funcionamento e operação junto à Anac, inclusive especificações operativas e horários.

Então, uma vez autorizada a empresa aérea a funcionar pela Anac, o seu próximo passo seria Junta Comercial para efeito de criação da pessoa jurídica filial, de pessoa jurídica estrangeira no Brasil, com personalidade jurídica aqui no País.

Alguns detalhes a mais foram colocados como, por exemplo, a não obrigação de publicação de balanço. É uma dúvida hoje no Código Civil se é necessário ou não. Optamos por desobrigar a companhia aérea de fazê-lo, até porque se trata de filial de empresa estrangeira, não tem a menor necessidade de publicação de balanço. E também simplificar o procedimento de autorização para funcionamento de empresa estrangeira que não opere. Portanto, só a autorização de funcionamento, sendo desnecessários os documentos inerentes à autorização para operação.

Feito isso, no que se refere ao contrato de transporte aéreo, claro que procuramos seguir a sistemática do Código Civil, a primeira coisa, ao se conceituar de forma geral o contrato de transporte de passageiro, bagagem, carga, encomenda e mala postal, incluímos um artigo que basicamente ressalva, lembra, o caráter especial, tanto do Código Brasileiro de Aeronáutica, como também da Convenção de Montreal e demais convenções que regem o transporte aéreo internacional.

Já tive oportunidade de colocar, na última sessão de que participei, a importância da aplicabilidade da regra especial, frente à regra geral, que também se aplica ao transporte aéreo de passageiros e carga, e a importância em ter a harmonização das regras do Brasil com as regras vigentes em outros países também, regra essa consubstanciada pela Convenção de Montreal.

Então, numa tentativa de afastar dúvidas hermenêuticas de interpretação de lei, nós entendemos importante ressaltar que o Código Brasileiro de Aeronáutica é a norma especial a regular o transporte aéreo doméstico, e as convenções internacionais são as normas especiais a regular o transporte internacional.

É claro que nós temos outros fundamentos. Para isso, nós temos o art. 27 da Convenção de Viena, que, mais uma vez, ressalva esse caráter da aplicabilidade dos tratados internacionais, mas, como a Convenção de Viena também tem força de lei federal, entendemos necessária qualquer menção aqui, no corpo do código.

Seguindo a isso, nós falamos sobre os documentos de transporte e criamos, pelo menos mencionamos no título, a possibilidade da emissão de documento eletrônico, tanto o bilhete de passagem eletrônico, que já é uma realidade, como também o conhecimento de transporte aéreo eletrônico. Inclusive, fizemos referência à lei federal que trata da certificação de documentos digitais, que, obviamente, por ser lei interna, tem que ser observada. Portanto, se a ideia é viabilizar a emissão de documentos eletrônicos, as regras de certificação para autenticidade dos documentos deverão ser seguidas.

Seguindo as temáticas do código, também conceituamos o transporte sucessivo, também conceituamos o transporte de fato, que é prestado pelo transportador em substituição ao transportador contratual, que não se confunde com o sucessivo, e falamos sobre transporte combinado. Transporte combinado parece também ser uma figura importante, uma instituição

importante, porque permite que uma empresa aérea contrate não apenas o transporte por ar, mas também o transporte por outros modais.

Nós sabemos que existe legislação específica aplicável ao transporte multimodal - quer dizer, por vários modos -, mas a ideia aqui, pelo menos a título de sugestão, é se ter uma figura específica, que é o transporte combinado contratado por empresa aérea, não como operador de transporte multimodal, mas com uma figura específica que tem, como modal aéreo, o seu principal aspecto no transporte envolvendo mais de um modo. Então, seria contratada apenas por empresa aérea e poderia envolver modais terrestres, aquaviários, lacustres, enfim, além do aéreo, sendo o aéreo o principal.

Então, isso também está contemplado no título dos contratos de transporte aéreo, deixando claro que a legislação aeronáutica, tanto o CBA como também as convenções internacionais, aplica-se só ao modal aéreo. Não se pode estender a aplicação, pelo menos entendo eu, a outros modais que não sejam a parte aérea, o que justifica todas as regras e todo o regime previsto na lei especial.

Nós incluímos também um artigo para ressaltar o que já prevê a lei que criou a Anac, perdão, o que já previu lei posterior da criação da Anac, que trata da liberdade tarifária. Nós sabemos que hoje vige, no transporte aéreo, a liberdade tarifária. Então, as empresas aéreas atuam em regime de concorrência, têm liberdade para fixar as suas tarifas. Agora a ideia é que essas tarifas sejam fixadas tanto no transporte de bagagem como no transporte de carga, como no transporte de passageiro.

E por que é importante falar em liberdade tarifária quando falamos em transporte de bagagem? Porque, se há regime de liberdade tarifária, não há por que o órgão regulador limitar a liberdade contratual do transportador aéreo quanto à franquia de bagagem. Então, se há um regime de liberdade tarifária, há que se ter liberdade para que o transportador ofereça ao mercado tanto passagens que envolvam uma franquia de bagagem, 20kg, 30kg, 40kg, o que quiserem, quanto bilhetes que não contemplem uma franquia de bagagem. Se o passageiro quiser viajar sem bagagem, ele vai pagar mais barato. Se quiser ter uma franquia, vai pagar mais.

Quer dizer, faz todo sentido, no regime de liberdade tarifária, não haver qualquer norma preestabelecendo peso mínimo de bagagem franqueada ou não. Então, a justificativa da eliminação da franquia obrigatória é o regime de liberdade tarifária. Nós tentamos incluir isso aqui. Na realidade, nós incluímos isso aqui, como sugestão, na parte geral que trata dos contratos de transporte aéreo também.

Eu acho importante colocar, pelo menos a título de norma programática, um artigo também, no título que trata das disposições gerais sobre os contratos de transporte, eu diria, da obrigação do órgão regulador da autoridade de aviação civil expedir regulamentos que são harmonizados e compatíveis com regulamentos expedidos em outros países.

Nós sabemos hoje que a questão da regulação dos direitos dos passageiros, tanto pela 261, na Europa, como também a regra dos Estados Unidos, como também no Brasil e em vários outros países, acabou formando uma colcha de retalhos muito grande e acaba até tornando difícil o cumprimento de certas normas, um problema de intersecção de jurisdições, um problema de regras conflitantes.

Então, a ideia é que a nossa autoridade de aviação civil procure harmonizar, tanto quanto possível, regras aplicáveis a direitos de passageiros e assistência material às regras existentes em outros países também. Aliás, o ideal é que esse tema seja objeto de tratado internacional, assim como é o tema da responsabilidade civil, porque uma coisa é muito relacionada a outra. Aliás, isso aí seria obviamente um trabalho da Icao, mas ouvir, sim, ideias nesse sentido de se ter tratados regulando isso, justamente buscando harmonização.

Feitas essas considerações gerais acerca dos contratos de transporte aéreo, nós incluímos no texto - deixa eu me localizar aqui - regras específicas do Capítulo 2 desse título sobre contrato de transporte de passageiros e bagagens. Então, nós achamos interessante não separar transporte de passageiro de transporte de bagagem, até porque um é acessório do outro, transporte de passageiros é principal e transporte de bagagem é acessório, não existe sem o transporte de passageiro.

Então, nesse sentido aqui, seguindo a ordem do código atual, nós colocamos quando começa, quando termina o contrato de transporte de passageiros, até para se medir em que momento se inicia, em que momento termina a responsabilidade do transportador aéreo, a possibilidade de emissão do bilhete eletrônico, norma determinando que, dentro da ideia do regime de liberdade tarifária também, o prazo de validade do bilhete é o prazo acordado entre as partes. Então, o transportador pode emitir bilhete com validade de um mês, pode emitir com validade de um ano, pode emitir bilhete reembolsável, pode emitir bilhete não reembolsável.

Quer dizer, nós temos vários produtos. Na medida em que há uma liberdade, a lei cria liberdade para a contratação, o consumidor é beneficiado, porque pode comprar o produto mais adequado às suas necessidades e, portanto, com valor inferior, caso obviamente as suas necessidades sejam não tão complexas quanto aqueles que precisam de bilhetes reembolsáveis, que precisam poder alterar a data de bilhetes sem pagamento de qualquer multa, etc.

Quer dizer, o regime de liberdade tarifária proporciona essas variações e vários produtos no mercado que acabam viabilizando a proteção, ao final das contas, do consumidor que pode pagar mais, que pode pagar menos pelo produto específico que deseja adquirir, porque hoje, quando a lei tenta proteger, dando direito a reembolso, dando direito a prazo de validade por um determinado período de tempo, na realidade está penalizando o passageiro que, na realidade, está pagando mais por algo que não o beneficia, por algo de que ele não precisa.

Então, essa é a ideia da flexibilização das normas quanto à questão do reembolso, quanto à questão das indenizações ou multas em razão de mudança de itinerário, em razão de cancelamento por ato volitivo do passageiro e assim por diante. Então, nós procuramos em linhas gerais flexibilizar essas regras. Então, enfim, coloquei de forma bem geral. Claro que existem regras bastante específicas em relação a isso, hipóteses em que cabe reembolso sem indenização ou não, enfim.

No que se refere ao transporte de bagagem, que claro tem que ser mantido, mantivemos a obrigatoriedade de emissão de nota de bagagens, colocamos algumas condições para sua emissão. Também mantivemos a questão do protesto, porque, se não houver protesto quando do recebimento da bagagem, não se estabelece efetivamente, com segurança, em que hipóteses que a bagagem é devidamente entregue e em que hipóteses a bagagem não é devidamente entregue, o que depende, na realidade, do protesto do passageiro que a recebe.

No que se refere ao contrato de transporte de cargas, também se instituiu o documento eletrônico, pelo menos o embasamento legal para a emissão do conhecimento de transporte eletrônico, que é a grande... Num futuro imediato, provavelmente, nós teremos implementado esse mecanismo.

Tanto no transporte de bagagens como também no transporte de cargas, nós também mantivemos aquela redação que permite que o passageiro ou expedidor de carga faça uma declaração de interesse, se assim quiserem, para que, em caso de perda ou avaria, receba o valor integral da carga e não o valor da limitação. Então, mais uma alternativa que se mantém na realidade; sempre se deu e continua se mantendo.

Aqueles que não quiserem se submeter aos limites de responsabilidade previstos na convenção ou no Código Brasileiro da Aeronáutica podem fazer declaração de interesse e, portanto, receber o valor integral, claro, desde que relacionado ao valor da carga e, claro, neste caso, podendo a companhia aérea checar, verificar o conteúdo da carga ou da bagagem para que se certifique de que o valor declarado é compatível com o valor de fato transportado.

Num ponto importante também no transporte de cargas, que tem relação tanto no âmbito cível como também no âmbito aduaneiro, consideramos importante a colocação dessa questão da presunção da responsabilidade do transportador, que existe muitas vezes. Colocamos regra no sentido de que a companhia aérea só pode ser responsabilizada, tanto pelo expedidor como pelo destinatário da carga, uma vez que é comprovado que a perda, dano ou avaria ocorreu durante a execução do transporte aéreo de carga.

Da mesma forma, existe regra aduaneira no sentido de que, se a mercadoria é avariada ou é perdida, cabe ao transportador responder pelos tributos que incidiriam na importação. E, muitas vezes, a responsabilidade em caso de avaria ou perda é presumida da companhia aérea. Muitas vezes, a autoridade aduaneira, analisando os registros do Mantra Siscomex, volta cinco anos e fala assim: "Olha, a carga não está armazenada. Então, a companhia aérea é responsável". Não se pode responsabilizar a companhia aérea sem que efetivamente se prove que o dano, a avaria ou a perda ocorreu durante a execução do transporte, do contrato de transporte. Então, nós sugerimos a contemplação de regra que, nesse sentido também, parece bastante razoável.

Quanto à responsabilidade civil, mantivemos a regra no sentido de que é nula a cláusula que exonera o transportador de responsabilidade ou estabeleça limite inferior ao estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica ou na convenção internacional. E também mantivemos a cláusula, o artigo, tanto do CBA como também da Convenção de Montreal, no sentido de que os limites não se aplicam se restar comprovado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador, claro.

Colocamos aqui uma regra que me parece importante e que também acho que merece destaque, que é a questão da responsabilidade pelo atraso. Nós temos uma ideia, e se consolidou de uma certa forma, na jurisprudência, tanto administrativa como também judicial, a ideia de que a responsabilidade do transportador pelo atraso é sempre objetiva, pelo risco do negócio, e uma responsabilidade objetiva que chega às raias do risco integral. Ou seja, basta haver o transporte, independentemente pelo motivo do atraso, pode até ser força maior, que a companhia aérea acaba sendo responsabilizada, o que, na realidade, sequer se adequaria ao sistema de responsabilidade objetiva, seja do Código Civil, seja do Código do Consumidor até, porque, quando há força maior, quebra-se o nexo. Então, não há que se falar em responsabilidade. Na responsabilidade objetiva, elimina-se a culpa, mas há que se estabelecer um nexo. Força maior rompe o nexo. Então, é claro que tem que excluir a responsabilidade do transportador.

Então, nós colocamos aqui artigo abrangendo tanto a força maior como também hipótese de caso fortuito, que exclui a responsabilidade do transportador em caso de atraso. Então, nós listamos aqui não *numerus clausus*, nós listamos aqui, a título exemplificativo, hipóteses que excluiriam a responsabilidade do transportador.

Então, por problema de segurança, quando for necessária uma manutenção, principalmente a companhia área tem, acima de tudo, o dever de segurança. Portanto, verificado um problema de manutenção da aeronave, ela tem, sim, a obrigação de segurar esse voo, a obrigação de reparar antes que o voo saia. Portanto, essa é uma excludente óbvia de responsabilidade, até porque, se não fosse assim, não se estaria estimulando a segurança na aviação civil, estaria se desestimulando a segurança na aviação civil.

Limitações decorrentes de condições climáticas. Nós já vimos decisões dizendo que, independentemente de furacão, a companhia responde pelo atraso. Então, é claro que a condição climática exclui a responsabilidade pelo atraso. Restrições de pouso e decolagem impostas pelo controle de tráfego aéreo, obviamente, também é fato de terceiro.

Outras cláusulas imprevisíveis, causa imprevisíveis ou inevitáveis, fora do controle do transportador de forma aberta. Quer dizer, nós consideramos importante ressaltar as hipóteses, excluída a responsabilidade do transportador por fato fora de seu controle. E até vou um pouco além e, obviamente, teremos vários comentários dos representantes da Anac nesse sentido, mas parece razoável, se, no âmbito da responsabilidade civil, a força maior e o caso fortuito excluem a obrigação de indenizar, também deveriam excluir a obrigação de providenciar a assistência material nos aeroportos. Enfim, sugestão foi colocada nesse sentido.

Há uma Seção II, no Código Brasileiro de Aeronáutica, e até eu gostaria de ressaltar, que fala sobre procedimentos extrajudiciais para compensação de dano. Eu não coloquei isso neste momento. Quero colocar isso num segundo momento, porque me parece um ponto muito importante, de forma a possibilitar a composição de interesses em casos de dano de qualquer natureza extrajudicialmente, mas nós temos que ter regras que passam pela mediação, regras que, na realidade, devem se socorrer de outras técnicas e que têm que ser elaboradas de forma segregada dessa seção, parece-me, desse título. Então, isso ficou para o segundo momento.

Feito isso, nós passamos à responsabilidade. Depois de tratarmos as regras gerais e os conceitos sobre responsabilidade, falamos sobre a responsabilidade no transporte de passageiro e bagagem. No caso, seguindo a atual sistemática do CBA e da Convenção de Montreal, a responsabilidade por morte ou lesão, a responsabilidade por dano ou atraso de bagagem, a responsabilidade por atraso de passageiro, colocando regras e colocando limites de responsabilidade em cada circunstância.

Nos limites e responsabilidades que nós colocamos no código, por uma questão de harmonização, a sugestão é que sejam os mesmos limites de responsabilidade previstos na Convenção de Montreal. Até seria razoável colocar limites menores, porque o transporte doméstico envolve trechos menos longos, trechos mais curtos do que o transporte internacional. Então, há uma razoabilidade em se colocar limites menores. Então, isso fica aberto à discussão. O que eu acho importante é colocar, como fator de cálculo, também um Depósito Especial de Saque (DES), que é estabelecido pela ONU, pelos órgãos internacionais, perdão. Então, facilita muito o cálculo e a atualização dos valores.

No que se refere a dano à carga, também temos aqui o limite de responsabilidade, hipóteses excludentes, seguindo o determinado na Convenção de Montreal. Há ausência de responsabilidade efetivamente quando o dano decorre de problemas na embalagem, natureza do vício do produto, vício da carga, embalagem defeituosa, etc e tal. Enfim, todos os aspectos estão bastante pormenorizados na minuta sugerida e a ideia foi só... Até me desculpe, eu me excedi um pouquinho no que eu pretendia, mas tentei colocar, de forma sumariada, os principais pontos sugeridos nesses tópicos.

Volto a dizer que, neste tópico, ainda é preciso complementar, muito embora não haveria muita alteração. Por isso, não me preocupei em detalhes sobre a responsabilidade por terceiros em superfície, responsabilidade por abaloamento e a responsabilidade do construtor da aeronave, mas as regras atuais não precisam de muita alteração.

Então, eu me preocupei em focar nos temas que eu aqui destaquei, que são aqueles que mereceram maiores reparos. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Só um minutinho. Só aguardar a Mesa retornar.

Bem, senhores, obrigado. Muito completa, excelente apresentação.

Nós temos alguns inscritos. Alguém quer fazer algum questionamento em cima do tema que foi apresentado?

Prof. Respício, pois não.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Bom dia, Presidente. Bom dia a todos. Bom dia àqueles que nos assistem e ouvem pela internet, rádio, TV.

Hoje o microfone não está parando. Está móvel. O microfone está flutuante.

Mais uma vez, eu vou ter que manifestar o meu orgulho imenso pelo grupo de transporte aéreo. A colaboração do Geraldo, a colaboração extraordinária aqui do Ricardo Bernardi também, com essa organização toda do contrato de transporte aéreo, responsabilidade civil e tudo mais. Tenho muito mais do que o orgulho de pertencer desse grupo de transporte aéreo.

Eu anotei alguns pontos aqui de dúvida. Uma primeira dúvida, Ricardo. Quando você coloca, no art. 205, que a empresa aérea precisa ser designada pelo governo do respectivo país. Isso é uma obrigação, é uma necessidade formal? Porque a minha dúvida é, por exemplo, quando nós tivermos e nós termos, mais pela frente - não importa se daqui a um ano, dois anos, vinte anos -, vários acordos bilaterais e multilaterais de céus abertos. E céus abertos são todas as empresas de um país estarem liberadas para ir para o outro. Então, essa autorização formal é necessária mesmo tendo o acordo de céus abertos assinado? Essa é uma dúvida.

O SR. RICARDO BERNARDI - Efetivamente, acho que não é obrigatória. Eu ponderei muito sobre essa questão de manter a obrigação de designação pelo país em que a empresa se encontra estabelecida. E a decisão pela manutenção se deu mais por uma questão de segurança jurídica do que qualquer outra coisa, porque, é claro, nós não sabemos... Nós temos inúmeros países, nós temos inúmeras empresas, a grandessíssima maioria delas é de empresas muito sérias, mas não se sabe se se pode eventualmente fraudar o ato constitutivo de uma empresa aérea, num determinado país, e que não se tem conhecimento de como funciona societariamente a sua constituição válida, as autorizações dos seus órgãos reguladores.

Então, pareceu-me que a comunicação via governo seria a forma mais segura de certificar que a empresa que pede, no Brasil, autorização de funcionamento e operação é legitimamente uma empresa regularmente estabelecida no seu país. Esse foi o motivo.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - E isso também contemplaria, por exemplo, uma hipótese que, por enquanto, é longínqua, mas que estaria incluída também a possibilidade de Sétima Liberdade e Oitava e Nona Liberdades?

O SR. RICARDO BERNARDI - Aí realmente dependeríamos de uma modificação legislativa para que se autorize a Oitava Liberdade expressamente. Eu não contemplei esse tema.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Então, no caso, seria o quê?

O SR. RICARDO BERNARDI - Seria...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Porque a Sétima Liberdade é uma empresa de um terceiro país servindo dois outros, sem ligação com esse terceiro país.

O SR. RICARDO BERNARDI - É eu acho que desde que o transporte seja internacional, sim, pode ser prestado nessas temáticas. Agora, a partir do momento em que nós falamos de Oitava Liberdade, parece-me que seria aconselhável, seria mais razoável a obrigatoriedade da constituição dessa empresa aérea aqui, no Brasil, porque competiria com empresas brasileiras. Então, deveria sujeitar-se ao mesmo regime jurídico e, inclusive, tributário, ao que hoje as empresas estrangeiras não se sujeitam por conta dos tratados internacionais.

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

Algumas dúvidas aqui. Em uma determinada parte também, você nos apontou que a aplicabilidade seria apenas ao meio de transporte aéreo. Então, nós temos um híbrido que é a hidroaviação.

Então, a partir do momento em que a aeronave toca na água, ela se transforma em uma embarcação e deixa de ser aeronave. E ela está no transporte de passageiros, pode ocorrer algum acidente, tudo mais. E ela é uma embarcação, ela não é mais uma aeronave no sentido operacional. Inclusive, parte para a responsabilidade de capitania dos portos.

Quer dizer, como é que fica esse pequeno trecho de taxiamento, pouso e decolagem do hidroavião operando comercialmente dentro dessa...

O SR. RICARDO BERNARDI - Esse eu acho que é um excelente ponto, excelente ponto mesmo, porque abrange não apenas a especificidade, mas abrange também o próprio conceito do que é transporte aéreo. Porque o conceito, na realidade, é vinculado à questão aeroportuária. E no transporte por hidroaviões não há questão aeroportuária. Então, eu acho sim que é o ponto de abranger. Realmente, eu acho que a observação é muito importante. E eu acho que deveríamos, sim, abranger, colocar um artigo cobrindo a hipótese do hidroavião.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Ou, então, citando ele normalmente. Abrange o meio do transporte aéreo e a hidroaviação.

O SR. RICARDO BERNARDI - Exatamente. Uma referência expressa.

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

Achei extraordinária a sugestão de liberdade tarifária para a bagagem também. Quer dizer, os modelos de negócios e a precificação do bilhete aéreo poderão mudar com relação a isso. Até mesmo passageiros, clientes, podem se fidelizar mais a uma empresa aérea ou menos a uma empresa aérea. Isso acontece muito nos Estados Unidos, na Europa.

Há uma empresa aérea nos Estados Unidos que não cobra bagagem de jeito nenhum, que é a Southwest. É o modelo de negócio dela esse. Já outra inclusive cobra por bagagem de mão. Quer dizer, essa liberdade eu achei absolutamente sensacional. Parabéns mesmo.

Como, dentro dessa proposta, dessa sugestão, nós responsabilizaríamos o operador do aeroporto ou o operador de um terminal de cargas se, por um acaso, a área onde aquela carga que foi transportada de forma perfeita pelo transportador aéreo, que foi colocada naquele local ou no pátio à espera de um outro transporte por parte do terminal, do operador do terminal de cargas ou do aeroporto. Houve uma - já até aconteceu isso - invasão de pessoas que pulam muro e pulam isso e aquilo outro, invadem a pista, depredam aquela carga e tudo mais. Como é que nós adequaríamos ou se já está adequado nesse leque a responsabilidade do operador do aeroporto e do terminal?

O SR. RICARDO BERNARDI - Eu procurei adequar no sentido de que, uma vez armazenada a carga nos armazéns aeroportuários, cessa a responsabilidade da empresa aérea. Porque, pela atual sistemática, o contrato de transporte aéreo de cargas se prorroga até o momento em que a carga é entregue ao destinatário.

Agora, efetivamente nós sabemos que, de fato, principalmente em carga internacional, uma vez desembarcada, ela vai para o armazém do operador aeroportuário. E o destinatário sequer tem contato com ela, o acontecerá apenas depois do procedimento de despacho aduaneiro.

Então, a ideia foi colocar um artigo dizendo que, uma vez recebida pelo operador aeroportuário, este passa a ser responsável pela carga.

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

Quando, naquele rol de sugestões, você coloca de uma forma assim brilhante a parte da meteorologia, a parte climática como de não responsabilidade - o que o americano gosta de chamar de atos de Deus, *Acts of God* e tudo mais, envolvendo outros itens da natureza -, eu me lembrei, por exemplo, do ocorrido poucos anos atrás, inclusive já operado pelo consórcio privado, o fechamento de Viracopos. Operacionalmente, um aeroporto com uma única pista, por aquele incidente com aquela aeronave.

Então, isso estaria incluído dentro das sugestões, especificamente falando? Por exemplo, o aeroporto precisou ser fechado. Não é nada com relação à natureza, nada climático, mas operacionalmente ele precisou ser fechado porque aconteceu alguma coisa ali, quer seja uma invasão, quer seja uma aeronave que se acidentou na pista.

E você vai ter que ir para um outro aeroporto.

Às vezes, você estava saindo lá de algum lugar no exterior, estava indo para Viracopos e teve que descer no Rio de Janeiro, no Galeão, aqui em Brasília ou, então, em Belo Horizonte. E você perdeu o seu compromisso, a carga não chegou a tempo para cumprir o que deveria cumprir na linha de produção.

Isso está contemplado nessa parte operacional do aeroporto?

O SR. RICARDO BERNARDI - Na minha opinião, sim. Agora, em vista, de novo, eu acho que da válida colocação, talvez o artigo possa ser mais específico para cobrir especificamente problemas operacionais do aeroporto. De novo, agradeço. Acho bastante válida a sugestão.

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

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sinto que o senhor realmente ficou muito interessado no assunto. É um assunto importante.

Kerlington, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Bom dia, Sr. Presidente, a Mesa, senhores e senhoras. Parabéns, Dr. Ricardo, pela apresentação. Não que essa seja a minha posição A ou B, mas é mister ressaltar alguns pontos do ordenamento hodierno e da jurisprudência vigente, mormente no STF, sobre questões de consumidor.

Separou bem a questão dos marcos regulatórios internacional e doméstico. Então, quer dizer, nós temos que separar isso. Nós, internacionalmente, vemos a Convenção de Varsóvia, de Montreal e, internamente, o CBA, mais o CDC e mais a nossa Constituição Federal.

Apesar do brocardo jurídico de que lei especial revoga a geral, o que a gente tem visto hoje nos julgados modernos é a prevalência do CDC sobre o CBA. E, já sabendo que o nosso Direito brasileiro mormente é dualista, a preponderância do julgamento, o ordenamento não é monista e a Constituição Federal traz o princípio da indenização irrestrita, da indenização total, a minha pergunta é:

Na verdade, não é uma pergunta, é a minha colocação: como a nossa posição, não a minha posição, mas a posição do ordenamento é dualista e o dever de indenizar é integral - ressalto aqui, não estou falando de minha posição, estou falando da posição do ordenamento - e, como o contrato de transporte aéreo é bilateral, consensual, oneroso e real: se isso vai mudar, se essas quatro características do contrato de transporte aéreo mudariam; se no nosso CBA a gente vai fazer a distinção desses marcos regulatórios internacionalmente e domesticamente, visto que a regra internacional é um pouco mais apertada; e se a gente, no código, enxergaria essa diferença do internacional e do doméstico.

A Anac disponibilizou, tem um *link* lá sobre estatística: em 2010, 2011, 2012 e 2013, nós tivemos 91.539 reclamações a respeito de empresa aérea. Então, ela separou aqui embaixo. São Paulo, em novembro de 2014, só o Procon de São Paulo registrou 2.099 reclamações, sendo que a líder delas são problemas com cobrança.

Assim, esse é o *overview* do que acontece hoje, tanto do lado do consumidor quanto do lado da jurisprudência. Não estou colocando aqui, volto a dizer, a minha opinião pessoal.

A minha opinião pessoal tende mais à posição do senhor na questão da liberdade, mas a minha preocupação é talvez escrevermos uma norma, qual seja, o CBA, na qual, por exemplo, o STF olha mais para o CDC do que para o CBA. Isso me preocupa, a rigor, porque o CDC tem a questão da inversão do ônus de prova, ele tem uma série de tratativas da hipossuficiência do consumidor.

Aí, eu não sei onde vai ser a encruzilhada desses dois ordenamentos, que estão no mesmo patamar, já que a tendência do STF é olhar para o CDC e para a Constituição Federal como princípio da responsabilidade restrita.

E, finalizando, havia a limitação do valor da indenização, que tinha uma regra no antigo CBA com o CDC que, a partir aí de 2006, no STJ, que o REsp nº 169.000/RJ, do Ministro Paulo Costa Leite, de 4 de abril de 2000, trazia isso como puxando para o CBA. Mas o Ministro Cezar Peluso, no RE nº 351.750, acatou a Constituição Federal, com o princípio da indenização irrestrita.

Então, a minha pergunta e temor é: faremos uma norma nesse sentido e qual seria a eficácia prática, sendo que hoje o STF está muito voltado ao princípio da indenização irrestrita? Só um *overview* do ordenamento hodierno.

O SR. RICARDO BERNARDI - Em primeiro lugar, agradeço, Dr. Kerlington, pelas considerações. Eu acho que são bastante válidas nesse debate que nós estamos aqui buscando, para que nós possamos ter a melhor norma possível.

Em relação à posição do STF e dos tribunais em geral, é fato que, a partir de 2006, em razão justamente desse julgado - acho que envolve o caso da Alitalia, se não me falha a memória, mas, se não é esse, teve o da Alitalia também -, a tendência dos tribunais foi começar a denegar qualquer ideia de limite de responsabilidade e aplicar de forma plena o Código de Defesa do Consumidor.

E, preliminarmente, nós não negamos a aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao transporte de passageiros. O que parece razoável é aplicar o Código de Defesa do Consumidor e o CBA ou a Convenção de Montreal no que for específico. Mas as normas se harmonizam e elas podem se harmonizar e devem ser harmonizadas.

Em relação à posição do STF, eu queria lembrar que existe hoje um caso, que foi aceito com repercussão geral, que envolve um passageiro contra a Air France. E, nesse caso, já houve quatro votos dos Ministros do Supremo entendendo que deve ser aplicada a Convenção de Varsóvia para efeito de limitar a indenização pelos danos materiais, o que vale para bagagem e o que vale também para o transporte de cargas. E o fundamento é justamente o fato de a lei ser especial.

Aplicou-se a Convenção de Varsóvia porque o caso é antigo e, portanto, anterior a 2006 e anterior ao nosso sistema dualista e anterior à vigência da Convenção de Montreal, de 1999. Certamente, esse também será o posicionamento, com muito mais razão, à luz da Convenção de Montreal, de 1999, até porque os limites são significativamente mais altos do que aqueles limites previstos na antiga Convenção de Varsóvia.

Então, com isso eu quero dizer que a tendência do STF em um processo que produzirá repercussão geral é pela aceitação da regra especial prevista na Convenção de Montreal. Nessa mesma linha, há uma tendência também, portanto, de se aplicar a norma especial prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica no que se refere a prazo de prescrição, se for diferente, no que se refere a limite de responsabilidade. E por que não em relação a outros aspectos, nós vamos ter que

ver. Obviamente, a interpretação dos tribunais é com as quais nós vamos lidar. Então, a tendência sim é nós termos essas normas especiais aplicáveis.

Em relação à questão da cobrança, que eu também achei muito bem colocado... Existe muito litígio acerca das cobranças, cancelamento de viagem, pedido de reembolso, alteração de itinerário. O que me parece mais apropriado é estabelecimento de regras de transparência e clareza.

As regras tarifárias são confusas, algumas são confusas, podem ser confusas. Então, na medida em que o transportador aéreo, como fornecedor, de forma clara e precisa, no momento da divulgação do bilhete, no momento da venda do bilhete, torna clara esta regra, diferenciando os produtos, a tendência me parece ser a diminuição dos litígios.

Então, eu vou comprar um bilhete sabendo que ele é reembolsável. Eu vou comprar um bilhete sabendo que ele não é reembolsável. Eu vou ter o preço de R\$1.000,00 por um não reembolsável e vou ter o preço de R\$2.000,00 para o reembolsável. Eu vou comprar por menos o não reembolsável, mas também eu não vou poder pedir o reembolso porque, afinal de contas, foi o contrato que eu fiz com o transportador.

É isso que a gente tentou aqui espelhar na sugestão dos artigos. Então, dentro da ideia, tudo passa pela informação prestada ao consumidor, ao passageiro. Isso é um ponto, mais uma questão de classificação ou qualquer outra coisa, me parece que o contrato de transporte aéreo não é real, ele é consensual porque ele existe na medida em que passageiro, expedidor de carga e transportador chegam a um acordo acerca das condições de transporte. Não é necessária a entrega da carga, o embarque, para que o contrato de transporte se aperfeiçoe. Ele é consensual.

Então, só esse pequeno parêntese.

Enfim, eu acho que todos os pontos foram comentados. De novo, eu agradeço. Acho que foram muito válidas essas colocações e vamos tentar espelhar isso no projeto de forma a ter uma lei o mais hígida e completa possível.

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

Sr. Ebner.

O SR. CARLOS EBNER - Bom dia. Em primeiro lugar, eu gostaria de parabenizar o...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Com licença, desculpa. Ebner, perdão. Era o Tercio que estava inscrito. Perdão. Depois é o senhor, tá? Tercio, desculpa. Ato falho meu, me perdoe.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. CARLOS EBNER - Bom, complementando, então, eu gostaria de cumprimentar o Dr. Ricardo pelo excelente trabalho. Aqui nós vemos o que nós temos debatido bastante e o Prof.r Respício tem, por inúmeras vezes, nos chamado a isto: uma modernização do nosso contrato de transporte aéreo.

Quando ele fala na harmonização da regulamentação com as recomendações internacionais, isso, de uma certa maneira, vem facilitar para o passageiro. Muitas vezes, o passageiro embarca aqui, ele não sabe qual é a legislação que o estará esperando em caso de atraso em outro local.

Já tivemos caso em Lisboa em que se separam passageiros do Brasil, passageiros dos Estados Unidos, passageiros... Cada um tem uma regra específica. Então, essa colocação de que se deve buscar uma harmonia é extremamente importante para nós e também para o passageiro.

Quando falamos de bagagem, do *free allowance*, eu acho que nós estamos em uma ambiente de liberdade tarifária e isso tem que se repercutir para os vários aspectos, não só na parte de tarifa, mas abrangente de bagagem. E, fazendo com aquele que não tem bagagem não deveria pagar. E aquele que tem bagagem paga um preço.

Hoje isso já é, como eu posso dizer, é uma regra mundial. Há empresa aérea que vai e cobra, outra não cobra. Então, você escolhe uma empresa aérea, quando você está viajando na Europa, uma EasyJet, que você sabe que ela vai te cobrar acima de 20kg. Até 20kg, ela não te cobra nada ou cobra um valor menor. Mas, em compensação, você tem a tarifa muito baixa.

Quer dizer, você viaja comprando com antecedência, entre duas cidades, por U\$20, U\$15. Mas há toda essa limitação. Por quê? Faz parte do negócio, faz parte do *marketing*, faz parte do *business* do transporte aéreo hoje, muito mais flexível do que era anteriormente quando havia tarifas divulgadas. Era divulgado o tarifário Iata. Então, todo mundo tinha que seguir aquela tarifa. Ninguém podia fazer nada abaixo.

Com o código de regulamentação dos Estados Unidos, nós tivemos a liberdade e facilitou. Hoje nós temos muito mais passageiros viajando. No Brasil, caiu 50% a tarifa nos últimos dez anos. Isso tudo é produto da liberdade tarifária, que precisa caminhar mais.

Outros pontos que nós achamos muito importante é a isenção do transportador no caso de dolo ou culpa, somente em caso de dolo ou culpa grave.

Quer dizer, quando tem um furacão, a empresa aérea é responsável. Não interessa, tem que acomodar. Às vezes, não é possível fazer isso. E isso já é muito claro em outros países que, se é por causa externa ou um *Act of God*, a empresa não pode ter que cuidar de duzentos, quinhentos passageiros ou dois mil passageiros ao mesmo tempo. Não tem como fazer isso.

Eu acho que está muito bem colocado. Ele levantou alguns exemplos, mas não exaustivamente. Os limites do código espelharam aqueles da Convenção de Montreal. Hoje o mercado já olha de uma certa maneira se tem que ser 100%, em alguns casos de eventos, se pode olhar de maneira diferente.

A parte do responsabilizar o operador, como o Prof. Respício colocou, e o dono do armazém, em casos específicos, eu acho muito importante porque a empresa aérea fica responsável, mesmo dois, três anos depois, ela tem que pagar as taxas. O que não faz o menor sentido, ela não tinha nenhum controle sobre aquela mercadoria. Se foi roubada, se foi avariada, ela não tem o menor controle sobre isso.

Então, de um modo, eu quero dizer que a apresentação foi belíssima, bem colocada, item por item. E, mais uma vez, traduz a modernização desse código para o que é hoje o transporte aéreo internacional e que nós temos que adequar ao nosso Código Brasileiro da Aeronáutica.

Muito bem. Muito obrigado.

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

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Muito obrigado. Tercio, da Infraero.

Em primeiro lugar, eu gostaria de cumprimentar o Dr. Ricardo pela brilhante apresentação de um tema que tem uma influência e uma participação muito grande na vida aeroportuária.

Quando o Dr. Ricardo abordou a parte de carga, inclusive agora o Carlos Ebner também a mesma coisa, o Respício fez uma observação muito interessante sobre a responsabilidade do operador do aeroporto ou o operador do terminal de cargas, que fica responsável tão logo a mercadoria seja entregue pela empresa aérea.

Há, na prática, uma realidade que precisa ser um pouco mais bem esclarecida. É o caso de que o operador aeroportuário ou o operador da carga aérea responsável pelo terminal de cargas somente recebe essa carga efetivamente depois de efetuada uma vistoria do estado em que se encontra aquela carga para saber se ela está, pelo menos aparentemente, pelo lado externo, perfeita ou não.

Se ela estiver com um rasgo, se ela estiver com um amassamento, se ela estiver com um líquido que derramou dentro dessa carga, dentro dessa caixa, é feito um termo de avaria. E esse termo de avaria é assinado não só pela empresa aérea, mas com o visto da Receita Federal junto ao operador, para que fique caracterizado de que nessa carga já existe uma avaria. E essa avaria tem que constar desde essa época até a sua liberação.

Então, Dr. Ricardo, eu acho que seria interessante, talvez, fazer um adendo a esse artigo de que o operador se responsabiliza, desde que a carga esteja nas devidas condições. Porque, se ela estiver com alguma avaria, forçosamente já vai constar nesse termo e, por ocasião da sua liberação, vai constar e o importador vai saber que a carga dele chegou avariada.

É muito comum isso nos terminais, principalmente quando mercadorias vêm de muito longe, o caso de Tóquio ou o caso da Europa ou mesmo de Miami, em que a carga foi substituída não aqui no Brasil, mas ela já veio substituída. Pelas suas características, até mesmo em questão de peso e gramas significa diferença de peso e significa avaria para essa carga. Em vez de telefone, por exemplo, vêm tijolos dentro daquela carga. E aquela carga está perfeita por fora, mas ela foi, lá na origem, ela foi avariada. A mercadoria foi roubada e foi substituída, aparentemente, por algo que em peso seria semelhante a essa carga.

Então, eu gostaria de salientar esse aspecto da carga avariada para o operador do terminal de cargas. E um outro ponto também que eu considero muito importante, e é preocupante, porque eu já cheguei até a fazer curso sobre as características de se fazer o balanceamento da aeronave, preocupa-me e preocupa muito as empresas aéreas a bagagem de mão, o tamanho da bagagem de mão, e, principalmente, o peso que existe dentro dessa bagagem. Então, eu gostaria de sugerir ao senhor aqui, aos colegas, que pensassem em algo em termos de empresa aérea com relação a um cuidado maior com bagagem de mão.

Fico muito feliz de ver que já existem empresas internacionais em outros países que hoje não cobram pela bagagem de mão, mas há outras que cobram e que estabelecem, inclusive, um peso, como são as empresas nacionais ou mesmo algumas americanas que operam aqui no Brasil, onde existe o peso estabelecido.

Eu gostaria de sugerir que fosse aprofundado o tema da bagagem de mão com relação a esse cuidado para evitar o excesso de peso, excesso de volume. Isso é uma coisa que traz, inclusive, incidentes a bordo quando alguém pega uma bagagem e coloca em cima de uma outra, e, quem está sendo prejudicado, vai discutir, e, às vezes, fica uma situação muito delicada a bordo da aeronave.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Ricardo, o senhor quer fazer o rebate?

O SR. RICARDO BERNARDI - Sim. Primeiramente eu gostaria de agradecer o Dr. Tercio pelas excelentes sugestões.

Sim, eu acho que não há dúvida que seria muitíssimo importante incluirmos na legislação um detalhamento acerca do recebimento da carga pelo operador, de forma a se ter um limite bastante claro de onde termina a responsabilidade do transportador e onde começa a responsabilidade do operador aeroportuário e as condições em que este recebe a carga. Eu acho fundamental, sim, e, enfim, vamos fazer a sugestão.

Em relação à questão da bagagem de mão, eu coloquei aqui no artigo que não está numerado, mas vai ser incluído na parte que trata do transporte de bagagem, dizendo que o transporte de bagagem de mão...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Qual é, Dr. Ricardo, por favor?

O SR. RICARDO BERNARDI - Está lá... é uma boa pergunta, porque eu não numerei, está logo acima do título do Capítulo 3, Seção 2, da nota de bagagem, há um artigo não numerado, parágrafo primeiro, outro artigo não numerado, parágrafo primeiro, outro artigo não numerado, e, então, vem o parágrafo primeiro, que diz: "O transporte de bagagem de mão será permitido desde que não comprometa a segurança do voo, o que sempre será determinado na ocasião do embarque, a critério exclusivo do transportador, de acordo com o estabelecido no programa de bagagem de mão aprovado em suas especificações operativas. Em caso de recusa, a bagagem deverá ser despachada e obedecerá as regras de bagagem despachada."

Procurei deixar amplo, em vez de colocar um peso preestabelecido, fica uma hipótese mais ampla. Na realidade, isso não é uma ideia minha, aliás, é uma ideia do mercado, efetivamente, nós ouvimos isso muito nos debates entre as companhias aéreas, nós ouvimos isso também no material de pesquisa produzido pela agência. Então, na realidade, é uma consolidação de ideias que se colocou aqui.

Eu gostaria de fazer mais um comentário. Eu lembrei de uma observação que o Dr. Kerlington fez sobre esse princípio constitucional da ampla indenização. Eu concordo que é uma posição da jurisprudência dizer que há o princípio da ampla indenização e que, portanto, não se admitiria nenhuma regra limitativa de responsabilidade. Agora, quero lembrar que o próprio Código de Defesa do Consumidor admite que a responsabilidade do fornecedor seja limitada se o consumidor for pessoa jurídica. Quer dizer, se houvesse um princípio de ampla indenização, nós não teríamos, no próprio Código de Defesa do Consumidor, uma regra que autoriza expressamente a limitação de responsabilidade, sem contar que limitação de responsabilidade em contratos civis é amplamente admitida também.

Só para fazer esse comentário final.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Respício, com a palavra.

E faço a inscrição do Brigadeiro Gustavo.

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

Enfatizando a importância do trabalho do Ricardo Bernardi, para aqueles que estão nos ouvindo, assistindo-nos, e pegando carona no que o Presidente falou de que eu tenho muito interesse no tema, sim, porque isso abre as portas das oportunidades para novos modelos de negócios, novas formas de fidelização, novas formas de melhor relacionamento, a parte da transparência colocada pelo Ricardo foi muito feliz nesse ponto.

Pegando carona na importância que o Ebner deu à fala do Ricardo, as empresas aéreas estrangeiras começarão a olhar o Brasil com mais carinho, não apenas com relação à demanda, mas com relação a parte amigável da nova legislação, e esse maior interesse, se concretizado, fará com que o Brasil tenha uma conectividade maior, que é um trabalho muito interessante que a Iata faz, país a país, cidade a cidade, aeroporto a aeroporto, ou seja, há um potencial, uma grande

possibilidade de esse leque de modernizações trazer para o Brasil mais conectividade com relação a outros países, outras cidades mundo afora.

E isso é benefício direto para a sociedade como um todo, desde aquele que vai comprar uma caneta, um relógio na loja, até aquele que viaja mesmo propriamente dito. Quer dizer, não impacta direto e positivamente o viajante, mas a sociedade como um todo. E eu acredito que esta Comissão aqui, como todas as outras Comissões aqui no Congresso, estão a serviço da sociedade e não do *player* tal, ou do indivíduo tal, ou da associação tal.

Eu gostaria de voltar a um ponto, Ricardo, que eu me esqueci, porque eu não anotei, eu deixei preguiçosamente na tela e a tela ficou e eu fiquei lendo aqui minhas anotações. Novamente, o meu interesse é pelo modelo de negócios, pela oportunidade de novos modelos surgirem, ou serem adaptados, readaptados, nascerem, morrerem. Há um item aqui de um artigo com uma nova numeração, de acordo renumeração que você propôs, então é o Título VII do contrato de prestação de serviços de transportes aéreos, Capítulo I, disposições gerais. Vem, artigo, numeração que for: "Pelo contrato de transporte aéreo obriga-se o empresário a prestar serviço de transporte de passageiros, bagagem, carga, encomenda ou mala postal por meio da aeronave, mediante pagamento." - aí eu me peguei!

A primeira coisa que eu pensei é se por um acaso a Google quiser montar uma empresa aérea, ninguém vai pagar, o pagamento vai ser indireto. Ou seja, as pessoas vão viajar sem pagar nada, mas toda a operação e os lucros estarão vindo de fora, alguém estará pagando por isso, a sociedade estará pagando isso de alguma forma, anúncio. Vamos dizer, esse modelo de negócio ainda não existe, mas pode existir. Quer dizer, não haverá pagamento por transporte de passageiro, bagagem, carga, de nada, mas essa empresa existirá, a sociedade ficará muito feliz. Todo mundo usa Google até a alma dizer chega, Facebook, tudo mais, ninguém paga por isso, WhatsApp, ninguém paga por isso, e todo mundo usa hoje em dia. Há 20 anos era inimaginável isso. Quem sabe, daqui a 20 anos à frente, nós estaremos vendo pessoas viajando de graça, carga viajando de graça, e outras formas de remuneração acontecendo.

Então, haveria a possibilidade de adequarmos esse "mediante pagamento", olhando 20 anos à frente, do tipo "mediante remuneração direta ou indireta"? Uma redação que me veio aqui na cabeça agora.

O SR. RICARDO BERNARDI - Mais uma vez uma excelente colocação. Quer dizer, realmente é um pensamento bem vanguardista, e acho que é esse tipo de pensamento que tem que ter mesmo aqui, porque o objetivo é fazer uma lei para frente, para vários anos para frente.

Eu confesso que eu não sei a resposta. Eu precisaria pensar, e os nossos colegas aqui, e todos que estão participando deveriam prestar nessa hipótese. O pensamento que me veio mediatamente à mente é que, ainda que o pagamento seja indireto, fato é que há uma remuneração, fato é que há uma receita, ainda que a Google se dedica a esse transporte e receba por outros meios, parte da receita que ela receberia deveria ser alocada, pelo menos contabilmente, ao serviço de transporte aéreo, inclusive para efeito de incidência tributária.

Enfim, para efeito de declaração de impostos, cumprimento de deveres instrumentais, etc. Então, no final das contas, pagamento haverá, ainda que não seja um pagamento direto, pagamento haveria nessa hipótese.

Eu acho que nós podemos, sim, pensar em fazer uma redação um pouco mais ampla, talvez substituir "mediante pagamento" por uma outra redação que eu não realmente, neste momento, confesso que eu não tenho como sugerir, mas eu acho bastante válida, de novo, a colocação. E eu acho que, sim, nós temos que fazer esse exercício de imaginação muito concreta, não é só uma legislação, é um exercício de futurologia, com base no que existe hoje em outros setores.

Eu agradeço e acho que é isso mesmo. Vamos pensar. Vou anotar aqui também para pensar numa redação alternativa.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, senhores, por favor com a palavra o Sr. Geraldo, temos o Fernando, Gustavo. Mais alguém? (*Pausa.*)

Que está próximo da hora do almoço. Depois eu farei as minhas colocações, então.

Dr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, como eu utilizei rapidamente meu tempo, acho que não foram cinco minutos, eu peço a gentileza do senhor, se possível, no retorno das atividades da comissão, que eu possa apresentar mais em detalhe, como o Ricardo fez, a proposta que eu trouxe, porque eu estive verificando que nós temos aqui um conjunto de declarações na área internacional de aplicação do Direito Internacional e direito interno, e eu apresentei as sugestões à comissão no pressuposto de que todos leriam a minha proposta, mas eu acho que isso não aconteceu.

Eu, então, pretendo utilizar os 15 minutos que me restam, se o senhor estiver de acordo, no início da tarde, para apresentar as inovações e as declarações de princípios e valores que nós estamos trazendo para dentro do código, as quais se harmonizam completamente à proposta do Dr. Ricardo no que se refere ao contrato de transporte isoladamente considerado. Mas há questões de conflitos na aplicação da legislação interna e o assunto foi aqui retomado com relação às últimas decisões

do STJ e do Supremo, e é justamente também sobre essas decisões e sobre os princípios que eu acho que se aplica para o operador de Direito à aplicação, que é o que pretendemos que o aplicador do Direito aplique o código e não a legislação esparsa, que pode ser bastante esclarecedora para a Comissão e possibilitar à Comissão verificar, com essa minha explicação, que nós estamos impregnando o código com todas as declarações necessárias no plano infralegal para que a Constituição da República seja cumprida.

E, para isso, inclusive, tivemos que entrar, Presidente, agora - e eu vou fazer referência no início da tarde -, onde estão os fronteiras normativas do agente regulador na expedição de regulamentos de execução sobre matérias que dizem respeito à liberdade no exercício das atividades econômicas. Para cada uma das atividades econômicas que nós estamos aqui tratando de regulamentar nesse código, para cada uma delas, eu introduzi uma declaração de princípios que vão condicionar a ação das empresas, dos agentes públicos e privados, mas em respeito ao modelo constitucional vigente.

Eu gostaria de fazer isso na parte da tarde, no início da reabertura da reunião, se o senhor estiver de acordo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nós temos, para a parte da tarde, a apresentação da definição do serviço público e proposta para a redação do CBA, acho que o Antônio Ivaldo que deve fazer a apresentação, nós já temos requerimento aqui para apreciação para todos. Eu acho que se todos aqui estiverem de acordo, nós podemos conceder esse prazo ao Dr. Geraldo.

Todos concordam? (*Pausa.*)

O.k., Dr. Geraldo, nós faremos essa merecida concessão ao senhor.

Nós temos aqui inscritos ainda o Coronel Fernando e o Brigadeiro Gustavo. Mais alguém? (*Pausa.*)

Sim, temos também o Catanant, e, então, nós vamos fechar as inscrições até mesmo pelo avançado da hora em relação ao nosso almoço.

Coronel Fernando, por favor.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO - Eu só queria fazer uma observação aqui, uma filigrana talvez com relação ao parágrafo que fala sobre operação de desembarque, em que o texto aqui diz que: "A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de intersecção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral." Só gostaria de levantar se não seria o caso de, de repente, dar uma revisada nesse texto para diferenciar da situação de conexão, onde um passageiro efetivamente sai da aeronave, mas ele não chega, muitas vezes, dependendo do contexto daquela conexão, ele não chega a sair para a área aberta ao público.

E um outro ponto que eu gostaria de levantar aqui é com relação àquela lista exemplificativa de motivos que são considerados caso fortuito ou força maior. Essa questão relacionada a ocorrências mecânicas com aeronave. Muitas das vezes essas ocorrências derivam de manutenção inadequada ou não realizada. Então, inclusive há alguns julgados nesse sentido, a jurisprudência considera que é uma obrigação do transportador apresentar a aeronave livre de defeitos. Então, não me parece que seja um item a constar nessa relação, embora eu reconheça que em alguma determinada situação a responsabilidade pela falha mecânica não será do transportador, pode ser do fabricante, do montador, ou até de Deus, sei lá, mas, no meu entendimento, não deveria constar dessa lista. Seria um caso muito excepcional colocá-la como um caso fortuito ou força maior.

O SR. RICARDO BERNARDI - Coronel, agradeço muito o posicionamento e a contribuição, que é bastante válida.

Quando eu estava analisando o conceito da extensão do contrato de transporte aéreo, eu fiquei com dúvida em relação à qual seria a melhor redação, e preferi manter a redação, num primeiro momento, do código. Eu agradeceria muito se o senhor ou qualquer outro membro da Comissão pudesse nos dar uma sugestão sobre qual seria a melhor redação para finalizar, porque eu concordo que intersecção com área aberta ao público não cobre os voos de conexão, e muitas vezes, até hoje, quando nós marcamos, nós embarcamos ainda em área restrita, não embarcamos diretamente em uma área aberta ao público em geral, é aquela chamada área pós-segurança. Então, com certeza, nós teremos que alterar isso aqui, e qualquer sugestão é bem-vinda. Eu também vou pensar numa alternativa. Eu agradeço o comentário.

Em relação à manutenção, e acho que também é muito válido nós pensamos talvez num afunilamento desse conceito de forma a não permitir que falta de manutenção, quando essa obrigação é de responsabilidade do operador da aeronave, justifique exclusão de sua responsabilidade, porque não seria razoável. Então, sim, vamos trabalhar também nisso de forma a ter uma regra menos excludente, por assim dizer, mas meu posicionamento pelo menos é que, se nós abandonamos completamente a ideia da manutenção, nós teríamos ainda a condenação de empresas aéreas por fato completamente fora do controle da companhia. Por exemplo, vamos imaginar que uma aeronave chegou com uma turbina avariada em razão de uma colisão com um pássaro. É um problema mecânico da aeronave, no final das contas, e essa, sim, justificaria um atraso no transporte. Então, talvez tornar um pouco mais específica essa questão da manutenção, sim.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Brigadeiro Gustavo.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Boa tarde, Sr. Presidente, boa tarde, senhoras e senhores. Eu vou ser bem rápido.

Primeiro, parabenizar o Dr. Geraldo e o Dr. Ricardo pelo trabalho que foi apresentado, bastante extenso e a gente vê que está muito bem embasado. E, segundo, fazer uma pequena reclamação, porque esse texto chegou para mim hoje, eu não recebi nenhum *e-mail* com esses textos para que a gente possa fazer uma leitura prévia para, depois, poder fazer uma crítica. No texto do Dr. Geraldo, eu tenho algumas observações que eu prefiro deixar para fazer com ele em particular, depois a gente coloca.

Basicamente é isso. Eu queria pedir que a gente precisa ter um prazo para poder analisar esses textos e poder dar uma posição. Não dá para, no mesmo dia, receber textos extensos como esses e dar um parecer conclusivo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É válido, Brigadeiro, nós temos essa preocupação, por isso é que nós tivemos o cuidado. Nós concordamos que encerraríamos hoje as contribuições exatamente para que nós pudéssemos analisar as propostas, debatê-las e chegarmos a um consenso. Ou seja, nós não vamos hoje deliberar ou chegar às conclusões. Nós teremos um momento para isso, a Relatora vai explicar como é que nós trabalharemos.

E, aproveitando a palavra, nós vamos passar aqui ao Catanant. Catanant, como é que vai ficar a Resolução nº 141 da Anac em relação a toda essa proposta que está sendo feita? E há alguma coisa, alguma expectativa em relação ao transporte aéreo não regular, sobre a cobertura dessas garantias, o transporte sob demanda, como é que ficaria isso mais ou menos?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Justamente é um dos pontos que eu gostaria de colocar. Vou ser bem breve.

Em primeiro lugar, eu gostaria de parabenizar também o Dr. Ricardo Bernardi pela brilhante exposição, filio-me à maioria das propostas, e tenho algumas preocupações. Eu acresço, inclusive, ao ponto trazido pelo Coronel Fernando sobre a questão da manutenção como sendo fato apto a quebrar o nexos causal configurador de caso fortuito ou força maior. Nós temos a questão de se tratar de uma indústria de rede. Quando aconteça um caso fortuito ou força maior no início do dia no trilho de uma aeronave, em que medida isso também não vai poder ser invocado ao longo de todo o dia, de forma a desonerar o transportador de alguma responsabilidade? E a extensão desses mesmos motivos para o caso de assistência material. Nós temos que avaliar o impacto disso para o passageiro, porque por vezes esses fatores acontecem num ponto de escala, num aeroporto alternado de conexão, em que o passageiro também pode ficar abandonado à sua própria sorte no aeroporto, em um local em que não havia sequer previsão para que ele ali estivesse. Então, desonerar a empresa da prestação mínima desses deveres de assistência material, que é para minorar a situação desse passageiro, provendo-lhe informação fundamentalmente, facilidade de comunicações e alguma acomodação quando devida, talvez tenha que ser mais bem aquilatado. Então, são essas duas preocupações que eu gostaria de trazer.

Agora, com relação ao impacto disso para o transporte não regular é algo a ser pensado também. Hoje a 141 se aplica notadamente ao transporte regular, mas eu acredito que, com essa desoneração, isso vai valer para toda natureza e gama de serviços.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bem senhores, não havendo mais inscrição, eu acho que esses horários que nós temos para conversar são importantes para, inclusive, que se discutam, entre os membros, as propostas. Nós não estamos levando nada no caráter conclusivo agora. Hoje, à meia-noite, nós encerraremos as contribuições, e depois nós passaremos apenas a debater as ideias em cima dessas contribuições.

E, assim, gostaria de suspender a reunião para às duas horas da tarde, quando retornamos aqui do almoço, para nós concluirmos, para ver concluída a exposição do Dr. Geraldo sobre serviços aéreos, a exposição sobre a definição de serviço público do membro Antônio Ivaldo, e a atualização de tabela e envio de contribuições e as considerações da relatoria, sendo que, para tanto, teremos continuidade do nosso trabalho amanhã.

Então, está suspensa a presente reunião.

(Suspensa às 12 horas e 23 minutos, a reunião é reaberta às 14 horas e 39 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, boa tarde! Bem-vindos! Vamos aqui retornando aos nossos trabalhos.

Existe aqui um pedido de requerimento sobre a mesa, que eu vou colocar à apreciação dos senhores, porque nós temos que chamar este aqui antes da apresentação do Dr. Geraldo, que, aliás, ainda não chegou. Cadê ele? Desculpa, parece que o senhor pulou uma cadeira para trás.

Bom, Requerimento nº 8, de 2015, da Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

"Requeiro, nos termos regimentais, que se faça o convite a representante da Secretaria Nacional do Consumidor - Senacon, do Ministério da Justiça, para emitir opinião qualificada sobre a proposta apresentada à Comissão nesta data, referente aos direitos de passageiros de transporte aéreo.

Justificativa.

O presente requerimento é necessário em virtude de se tratar de tema sensível, política e socialmente, o que requer maiores esclarecimentos, contraditórios e opiniões diversas para legitimar a decisão de voto dos membros desta Comissão.

Brasília, 19 de outubro de 2015, Dorieldo Luiz Dos Prazeres."

Aqueles que concordam, permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado o requerimento.

O.k.? Então, vamos verificar a data mais plausível para a oitiva, para que seja ouvida a Secretária Nacional, da Secretaria Nacional do Consumidor, ou o representante que eles possam encaminhar. O.k.?

Assim, eu gostaria de passar a palavra ao Dr. Geraldo Vieira, para que ele complemente a sua fala inicial a respeito de serviços aéreos. Dr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, eu gostaria de colocar na tela a proposta que eu encaminhei hoje pela manhã, que é uma segunda versão da primeira proposta, e a intenção é mostrar para os colegas da Comissão os pontos sensíveis, e aí nós vamos navegar dentro da proposta.

Eu vou pedir paciência, porque, para pular de um artigo para outro - daquilo que é sensível, daquilo que é inovação -, gostaria de mostrar o que é inovação.

Então, assim, abrindo o Título I do Código, nós estamos tratando das disposições gerais já no §3º, do art 1º. Dá para botar na tela?

O §3º é o ponto sensível. A justificativa é a seguinte: nós temos aqui uma desorganização na aplicação do Direito, naquilo que se refere à confrontação de disposição interna com disposição de tratado internacional, sempre tratado celebrado pela República. E a intenção desse §3º, na direção da Convenção de Viena, ratificada pelo Brasil, dá um critério para que os juizes, quando forem aplicar a lei interna ou o tratado, entenderem que o tratado terá que ser cumprido, independentemente da lei interna. Significa dizer: primeiro o tratado, depois a lei interna.

Como se aplica a lei interna? Nós estamos tratando aqui de Direito Aeronáutico. Então, no que se refere aos tratados, o trabalho do Ricardo, o primeiro objetivo do trabalho, o mais fundamental, além da atualização necessária, foi compatibilizar as normas, os tratados internacionais com a legislação interna, e ele o fez muito bem, de maneira muito eficiente.

Em apoio ao trabalho do Ricardo e em complementação ao trabalho do Ricardo, exposto na parte da manhã, e tendo em vista as decisões do Supremo Tribunal nos casos aqui mencionados, do Superior Tribunal de Justiça, nós produzimos essa declaração, de que é vedado invocar disposições do direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado celebrado pela República Federativa do Brasil, exceto se o tratado violar, manifestamente, disposição constitucional sobre competência para concluir tratados.

O Brasil não pode assinar um tratado e depois recusar a aplicação internamente, a menos que haja um vício no tratado, que a autoridade que celebrou não tenha cumprido o rito constitucional no que se refere à assinatura do tratado. Quando ele assina o tratado, a República se obriga, por todas as cláusulas do tratado, isso a menos que esse cara que assinou o tratado, esse agente público que assinou o tratado e recebeu delegação para assinar o tratado... Que haja alguma irregularidade na nomeação do funcionário.

Essa é a primeira cláusula. Então, eu faço esclarecimentos de que nós estamos aqui, tratando de matéria aeronáutica e nós temos que deixar isso bem claro. Talvez essa regra que eu adicionei aqui precise de um esclarecimento maior, mas a Profª Maria Helena vai nos ajudar enormemente nessa parte, que é a sua especialidade. E foi mais para trazer esse alerta e

melhorar a redação, para que os operadores do Direito não tenham dúvida, em um momento de decidir um caso concreto, de fazer a opção em um nível infralegal e em um nível constitucional adequado.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - É, está bem claro e não tem nenhuma ilegalidade desse dispositivo, porque a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados já foi incorporada ao Brasil, e ela só diz claramente que, se tiver um problema com o plenipotenciário que não tiver a carta correta de plenos poderes e a adoção da teoria monista, que é a prevalência dos acordos internacionais.

O SR. GERALDO VIEIRA - Obrigado, professora. Vai ajudar muito o Supremo Tribunal Federal, que tem navegado em águas turvas nessas matérias. Embora o Supremo faça um trabalho de libertação, conforme a Constituição, esse trabalho do Supremo, que é relevante, acaba gerando insegurança jurídica enorme para os agentes econômicos. Eu creio que isso vai melhorar bastante, vai auxiliar também o Supremo a tomar decisões mais coerentes em casos concretos que envolvam matérias de Direito Aeronáutico.

Também aqui há uma tentativa clara de que, se nós estamos optando por elaborar, propor um projeto de Código que seja um Código que trate de toda a matéria aeronáutica, fica claro - e aí eu me refiro de novo ao trabalho do Ricardo - que nós estamos aqui fazendo a opção por aplicação. E, em relações de consumo e matéria ambiental aeronáutica, pelas normas do Código, nós estamos repetindo basicamente, pelo que eu vi do trabalho do Ricardo, e dando melhor qualidade. E inclusive as disposições do Código Civil, se forem comparadas uma contra a outra, no que se refere à responsabilidade do transportador... Porque, pelo que eu vi do trabalho, o Ricardo manteve os mesmos fundamentos, quer dizer, não há distorção com relação ao Código Civil, aos princípios ali elencados.

Eu faço inclusive referência às questões de força maior, enfim, justa causa ou justo motivo, no que se refere, na relação de consumo e na relação contratual entre as empresas de passageiros. Ele está esmiuçando, ou seja, trazendo um tratamento infralegal, melhor a essa matéria, o que vai facilitar também, fundamentalmente, o trabalho dos aplicadores do Direito, no caso, os juízes, perante os conflitos que nascem do contrato de trabalho.

O outro ponto sensível que eu trago aqui, e nós vamos agora botar na tela, é o art. 21 e seguintes. O art. 21 e seguintes dizem respeito à utilização de espaço aéreo e controle de tráfego aéreo. O que falta, em relação à minha proposta nesse artigo... E nós vamos evoluir. Eu acho que, até o final do dia, ou até amanhã teremos uma relação complementar a essa, antes de entrar nessa, para resolver a questão dos *drones*. Atualmente, os que ficam praticamente em órbita ou orbitando dentro do espaço aéreo, porém não na estratosfera. E nós já temos casos reportados que necessitam de uma regulamentação que não venha implicar restrições pelo agente regulador.

Mas, no que se refere à utilização de espaço aéreo, a mudança fundamental que nós estamos propondo à Comissão diz respeito... No art. 21, já começa com a utilização do espaço aéreo e do que decorre da utilização, que é o pagamento de tarifas aeronáuticas. Então, nós estamos aqui, nessa proposta, reduzindo as tarifas aeronáuticas para duas tarifas, ao invés de três.

Hoje, temos um terceiro tipo de tarifa aeronáutica, que é o uso de comunicações em área terminal no aeroporto. Como isso está sendo direto pelo concessionário e explorador do aeroporto, onde ele não tem infraestrutura adequada esse serviço é, entre aspas, "contratado" com o controle de tráfego aéreo. A nossa intenção... E é um serviço excelente, prestado pelo Decea, mas que eu vejo que pode ser feito pelo concessionário que vá contratar a administração pública para fazer o serviço, se tiver interesse, o Decea.

Essas tarifas se seguem com regras de isenção. Nós restringimos as regras de isenção. Por quê? Porque nós estamos aqui tratando de fazer uma transição, em maior ou menor tempo, para um sistema estatal, explorado por uma empresa estatal, para um sistema que possa ser explorado pelo setor privado, com argumentos constitucionais, de que cabe prioritariamente ao setor privado exercer a atividade econômica e ao Estado planejar, quando for o caso, e executar. Então, nós acabamos retirando exceções, várias isenções, hoje de aeronaves que não pagam tarifas aeronáuticas.

Bom, nós incluímos no art. 22, o que se segue ao art. 21, os princípios gerais da regulação dos serviços de controle de tráfego aéreo.

Se são serviços públicos, são assim qualificados, quem presta o serviço deverá prestar dentro de certas regras e princípios, no que se refere à organização do setor e ao regime tarifário.

É grave aqui, porque, quando o Estado exerce diretamente a atividade econômica, ele pouco presta contas à sociedade de como ele estrutura o sistema de preços dele, para que a sociedade possa verificar se aquele sistema de preços é compatível com os princípios da ordem econômica, é compatível com os princípios legais que informam a formação de preços em serviços públicos, independentemente de esse serviço ser prestado por um ente privado ou ente público.

Então, no art. 22, nós elencamos um conjunto de princípios que são princípios e valores legais, têm conteúdo meramente declaratório, mas que condicionam a ação do agente regulador, a tratar de fixar preços, a orientá-lo como ele deve fixar os preços e como essa fixação tem que ser objeto de controle social. Significa dizer que seja aberto, um sistema aberto, disponibilizado em local público, que a sociedade possa olhar e verificar a racionalidade do sistema, a eficiência.

Enfim, é um conjunto de princípios aqui, que, além de tratarem desses aspectos que eu mencionei, tratam também de investimentos e adaptações de produtos e serviços ao menor preço possível, na ideia é de que a atividade monopolizada tem que, necessariamente, ser objeto de acompanhamento da sociedade, e os preços têm que corresponder aos custos marginais de longo prazo.

Também é uma questão aqui... E eu estou detalhando isso porque esses princípios são repetidos em outros segmentos de outras categorias de infraestrutura - eu acho que estão aqui - e eu optei por fazer declarações específicas em cada segmento, mas a declaração importante, para que o setor possa ser acompanhado e haja transparência social, é a questão do repasse dos ganhos de produtividade para os usuários.

Isso é outro tema que não se considera nesses anos todos, se tem ganhos de produtividade acentuada e não se repassa isso. Muitas vezes, em regime de monopólio, o que se faz - e é até natural, quando não há a fiscalização da sociedade - é transferir esses recursos para subsidiar outras funções do Estado que devem ser objeto de financiamento geral de todos os contribuintes, portanto com recursos advindos do Orçamento da União. Em serviço público, não se pode ter essa ideia. O serviço prestado tem que ser remunerado e em valor que assegure racionalidade econômica e repasse dos ganhos de produtividade para usuários e não absorção por outros entes da Administração Pública.

Então, o outro ponto sensível, neste modelo que eu trago, eu estou procurando aqui. Art. 27, esse dispositivo é um Capítulo II, que se segue logo ao detalhamento do que é a infraestrutura aeronáutica. E é por isto que está como Capítulo II: o capítulo anterior define o que é sistema, o que é infraestrutura aeronáutica, manteve a velha proposta do CBA e do Código Brasileiro do Ar, o antigo, de dividir esses conjuntos de atividades em sistemas, para que eles possam ser coordenados entre si e funcionar de maneira mais eficiente.

Isso está bem elencado no art. 26, anterior, mas este capítulo aqui, que reputa maior importância, é sensível porque ele acaba mexendo com os instintos corporativos da Agência Nacional de Aviação Civil. Significa dizer o seguinte: nós temos aqui necessidade absoluta de dar transparência social. Não estou dizendo que não há transparência social; estou dizendo que nós precisamos ampliar a transparência dos atos da Anac, e, ao mesmo tempo, preocuparmo-nos em definir - ainda que tenuemente, porque a definição explícita é mais complicada do ponto de vista do Direito - as fronteiras normativas do agente regulador, para que essas fronteiras indiquem claramente o que é poder normativo delegado pelo Congresso Nacional e a ser utilizado pela agência reguladora, e que a agência tenha presente essa linha de fronteira na sua atividade de regulação, e não fique em dúvida sobre até onde ela pode ir.

O que para nós, do setor privado, interessa - para nós, meros cidadãos - é que quando o Congresso Nacional faz uma delegação de poder normativo, dele, Congresso Nacional, que significa emitir leis criando direitos e obrigações, e delegando parte desse poder para a agência, que a agência se comporte estritamente dentro do poder que foi delegado e respeite a Constituição. Respeitar a Constituição não é se confrontar diretamente com determinados dispositivos constitucionais. O que há por trás da Constituição da República - e eu estou falando de uma República Democrática - é que a Constituição vale pelo conjunto de valores e princípios que ela declara. Ela vale como contrato social enquanto esses princípios forem cumpridos por quem tem função legal, de produzir leis, ou infralegal, de produzir regulamentos de execução.

Aqui, neste caso do art. 27, nós estamos indo além da Constituição da República. Além de estarmos dizendo que princípios e valores constitucionais têm que ser seguidos, assim como normais constitucionais, nós estamos dizendo que também normas de tratados e convenções que formam a ordem econômica terão que ser cumpridos de igual modo.

O art. 28 trata exatamente - depois dessa explicação inicial - de estabelecer o exercício de poder de regulação e de fiscalização pela agência. Nós estamos dizendo aqui que o regulador trabalha sob certos princípios que estão declarados aqui, mas já está declarada no *caput*, pela importância dele, a maximização da eficiência do mercado, pois nós estamos entendendo que a República é federal, é democrática e é capitalista. Os princípios constitucionais, que estão aí na Constituição e têm que ser seguidos, são de uma economia de mercado. Nós estamos declarando que a função da agência é maximizar os efeitos da regulação em busca da eficiência do mercado, assegurando que a interação entre prestadores de serviço e usuários seja eficiente, tendo como resultados níveis adequados de quantidade, qualidade e preços, e garantindo especialmente - aqui não é número de cláusulas - diversidade de serviços, atendimento da demanda de forma eficiente, a livre concorrência, respeito aos direitos dos usuários, liberdade tarifária, acesso das empresas às infraestruturas públicas, e vai por aí fora.

Tanto é mais sensível essa proposta que eu trouxe e estou submetendo à Comissão que nós achamos que é absolutamente necessário ter uma nova visão sobre as iniciativas de regulamentos de execução ou alterações de regulamentos de execução, que são as resoluções, as portarias expedidas pelos agentes reguladores. Nós estamos submetendo isso a um procedimento especial de audiência pública. Os primeiros parágrafos, basicamente, significam declarações de garantias por um determinado procedimento de audiência que nós achamos aqui que é o mais democrático e compatível com a ordem constitucional, mas nós estamos aqui trazendo algumas novidades, que são declarações importantes. A primeira delas é que as audiências têm que ser presididas por um diretor da Anac. O que acontece hoje é que muitas audiências são conduzidas por funcionários lá do terceiro ou quarto escalão da agência.

Vai longe de mim dizer que a pessoa não está qualificada, absolutamente, mas é importante dizer também que as audiências realizadas pela Anac no passado, não tão recentemente, são instrumentos basicamente para cumprir uma determinação legal, de que a audiência tem que ser realizada, sem cuidar da questão principal, que são as fronteiras do poder normativo, e que a decisão do agente deve observar determinados requisitos de razoabilidade, proporcionalidade e motivação, que ela deve demonstrar, de maneira fundamentada, de que modo a norma editada se relaciona, de um lado, com os dados obtidos na fase de audiência pública e, de outro lado, com a consecução dos objetivos estabelecidos em lei para o exercício da competência normativa. É toda uma cultura nova de exercer o poder normativo, que trará resultados excelentes.

Também estamos aqui facultando, no §7º desse dispositivo - e a agência tem feito isso de maneira esporádica -, ao agente regulador, que sejam instituídos processos de negociação anteriores à fase de audiência pública na qual os interessados são convidados a buscar uma proposta de consenso a ser posteriormente submetida à audiência pública convocada, e realizada nos termos e para os fins previstos neste artigo. Isso é muito importante porque, se nós estamos aqui tirando o exercício de poder normativo do Congresso Nacional e o delegando a alguém, que o delegado exerça o poder normativo na forma como está aqui previsto, mas de maneira rápida; que não haja omissão, que não haja perda de tempo, porque se não, não tem sentido a delegação de poder, presumindo-se que lá um projeto de resolução terá um tempo muito mais rápido para ser expedido, ou de tramitação, do que aqui no Parlamento.

O próximo ponto sensível...

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA - ... estará no art. 44. O art. 44 está obedecendo a essa lógica de aumentar a eficiência e transparência da atuação do ente público ou do ente regulador.

Então, no caso de aeródromo civil público, servem os dois tipos de aeródromos: o público, objeto de concessão, delegado pela União Federal; e o aeródromo civil privado, aberto ao uso público. É essa a classificação que nós propusemos aqui. A nossa proposta é que, na atividade de regulação de ambos, sejam observados esses princípios gerais que nós estamos aqui declinando. O art. 44 tem o objetivo de estabelecer os marcos, as âncoras pelas quais a sociedade terá previamente uma "certeza" - entre aspas - de que a agência, o agente regulador, quando exerce sua atividade de regulação, o fará sob determinados princípios, sob um sistema de princípios e valores que estão já previstos, determinados em lei, e que refletem a matriz constitucional. Se os senhores tiverem, depois, o cuidado de ler princípio por princípio proposto, os senhores verão que eu elaborei sem ordem de prioridade e sem ordem de importância, mas esses princípios aqui propostos são estruturantes para a ação normativa da agência, e são rigorosamente indispensáveis - essa declaração - porque é através dessa declaração que nós vamos poder aferir a eficiência da atividade de regulação.

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA - Também na administração do aeródromo civil, nós estamos aqui prevendo uma administração aeroportuária, figura hoje inexistente, porque ou ela se confunde com as SPEs, que foram constituídas e obtiveram as concessões dos aeroportos já concessionados hoje, ou da Infraero, que designa um supervisor ou um superintendente para cada aeroporto. Mas nós estamos aqui dizendo claramente - isso é que é o importante, e é inovação legislativa - que esse modelo novo que a gente imagina, seja o já em curso, seja o modelo que vai ser praticado no futuro, com essa desregulamentação e liberalização de atividades - aquilo que cabe à administração do aeroporto.

Estamos definindo institucionalmente o que cabe à administração do aeroporto para resolver conflitos sérios que estão em curso entre operadores de aeroportos e usuários de aeroportos.

Então, os princípios aqui declarados, que vão, sob certo aspecto, condicionar o exercício da atividade de administração aeroportuária, estão aqui todos declarados, com definição clara da função da administração aeroportuária. São 25 princípios básicos, mais um parágrafo único, que é rigorosamente necessário para fazer, nesse sistema, a delimitação física de áreas, que terá que concorrer com a participação de outras atividades que interferem, que têm suas atribuições

ou competências institucionais abrangendo a operação aeroportuária. Nós prevemos aqui os mecanismos de coordenação entre autoridades e de responsabilização de chefia, não de coordenação, não hierárquica.

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA - *Pari passu* a isso, nós estamos prevendo em cada aeroporto a constituição de um conselho consultivo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Mais cinco minutos.

O SR. GERALDO VIEIRA - Nós estamos dizendo aqui que cada aeroporto terá um conselho consultivo. É o art. 48. Para que não haja muita discussão da competência do conselho consultivo, a previsão é que isso se faça através de um decreto do Poder Executivo, porque envolve mais de uma autoridade, além da aviação civil.

O outro dispositivo sensível é o art. 58. Eu vou passar bem rápido, para não atrasar os trabalhos da Comissão. O art. 58 tem aqui de novo a declaração de princípios voltados exclusivamente para os aeródromos civis privados de uso público. Se vocês compararem com o outro aeródromo, vocês verificarão que há aqui menos princípios do que os outros lá. Mas esses princípios todos vão alicerçar, basicamente, dar segurança jurídica ao investidor, no que se refere à regulação do setor dele, dar garantias ao investidor e, portanto, ampliar a segurança jurídica de modo a tornar os investimentos no setor mais atrativos.

Vamos agora para o próximo, que é o artigo...

Já estou chegando ao fim.

O próximo é o art. 94. Nós estamos tratando aqui dos sistemas de segurança de voo e dos regulamentos e requisitos de segurança de voo. Nós aqui melhoramos, modernizamos esse capítulo todo, adotando as propostas que estão ali grifadas em negrito, as propostas encaminhadas pelo Celso, englobando certificação e homologação de aeronaves. Tudo que está em negrito aí.

É o artigo seguinte Pode ir passando até o art. 99, onde você tem todo um capítulo dedicado a atualizar a questão, democratizar e aumentar a transparência das questões de certificação de produtos e processos aeronáuticos.

Nós vamos pular desse artigo para o artigo... Podemos ir caminhando. Deixa eu ver onde está o outro. Eu estou mostrando só a parte mais sensível.

O art. 177 trata dos Certificados de Aeronavegabilidade. Nesse caso, também, nós fizemos uma simbiose e adotamos a contribuição do Celso como fundamental para a expedição dos Certificados de Aeronavegabilidade. O capítulo é bem novo, é bem atualizado em relação às convenções internacionais.

Depois, nós pulamos para...

Presidente, só estou terminando mesmo. É que o texto é longo. São 272 artigos. Leva-se mais tempo aqui navegando do que justificando.

O art. 231 trata do comandante da aeronave. Nós atualizamos isso, motivados pelas recomendações da Iata. O Ebner fez uma palestra excelente sobre esse tema e sobre os problemas com os passageiros. O art. 231 é um conjunto grande, portanto é uma nova regulação preventiva para a questão da segurança. No art. 231, nós elencamos um conjunto de condutas que podem ser objeto de tratamento específico pelo comandante. Elas estão mais bem detalhadas nos incisos do §1º desse artigo. Nós conseguimos identificar e tipificar 14 condutas diferentes que podem violar a segurança da aviação.

Aí, nós passamos para o art. 239. A mudança fundamental na parte de serviços aéreos, à qual eu já me referi de manhã, é que nós colocamos no mesmo vetor serviço aéreo regular e não regular, a exigir a mesma documentação para o início da atividade. Então, nós estamos aqui identificando o que são cláusulas essenciais do contrato de adesão, que são aquelas vinculadas à questão de que as empresas estão, na realidade, explorando um serviço público. Essas cláusulas aqui são compatíveis com o regime atual de "concessão" - entre aspas, porque na realidade é uma autorização - e com os atuais contratos de concessão celebrados com a Anac. A mudança fundamental é que são menos documentos para entrar. A segunda mudança é que a autorização vale enquanto o serviço estiver sendo prestado de forma adequada. Os mecanismos de extinção do contrato estão previstos.

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA - As garantias de segurança jurídica estão todas anotadas, para a segurança jurídica dos operadores.

À questão do capital estrangeiro, eu já me referi aqui. Por falta de consenso no meu setor, adotou-se a posição de 49% para estrangeiros, com o detalhe de que, na emissão de ações preferenciais, nós estamos admitindo o aumento do limite de dois terços para dois quartos. A posição do setor é essa.

Os princípios gerais de regulação dos serviços de aviação civil estão todos no art. 244. No art. 244, a gente explicita, deixa bem claro, que a liberdade tarifária, a liberdade para atuar em todos os aeroportos, é uma enorme transformação em relação ao que acontece com o regime atual também no que se refere ao controle e à fiscalização.

Nós estamos aqui alterando regras de saída. Se o empresário resolver sair do setor, ou ele avisa e extingue a empresa, ou ele pode vender o seu capital para terceiros, ou pode fundir-se, cindir-se, incorporar-se a outra empresa, ou ele pode também adotar práticas de acordo, *pools*. Nós estamos abrindo isso para funcionar de acordo com a economia de mercado, ampliando as possibilidades de acomodações que o mercado requer.

É esse o conjunto de artigos sensíveis, que vai até o art. 248. Na parte de designação, eu concordo com o Ricardo. Dá para desburocratizar. Ricardo, como eu não tinha recebido seu texto, eu mantive em funcionamento pelas questões levantadas por alguém aqui da Comissão.

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

O SR. GERALDO VIEIRA - Oi?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Com toda a vênica, poderia concluir? Já estamos com quase 40 minutos de exposição.

O SR. GERALDO VIEIRA - Esse era o último artigo que eu queria fazer, só salientando que o que não é serviço - e tudo pode ser serviço, tudo pode ser comercializado - as demais atividades aéreas, onde a relação é do proprietário com a aeronave, essas nós desregulamentamos também, sem prejuízo de que ele vá obedecer às regras de segurança e tudo mais. Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Obrigado. Eu sei que o senhor vai ter nova oportunidade de fazer colocações.

Nós temos o Marcus, que quer estar inscrito, temos o Dr. Antônio Ivaldo e o Brigadeiro Gustavo.

Por favor, Marcus.

Senhores, vamos nos atentar a que ainda temos apresentação e ainda temos os conclames da Relatora. Então, sejam os mais objetivos possíveis nesta fase.

Marcus, por favor.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - O.k. Tentarei ser breve. Marcus, do IAB.

Em relação ao art. 1º, passei os meus comentários anteriormente. Foram enviados na sexta. Todos receberam. Eu mandei para o grupo, não vou ficar me repetindo aqui, mas é basicamente em relação à adoção automática de tratados daquilo que não é tratado especificamente para a Aeronáutica. Já conversei com a Profª Maria Helena e com o Geraldo sobre esse tema, então estou mais colocando esse aspecto para debate.

Em relação ao art. 29 da proposta dele, também há uma proposta minha que fala sobre o mesmo tema. A única coisa que eu tenho para comentar em relação à proposta do Dr. Geraldo é em relação à abrangência da proposta do art. 29. A proposta dele, pelo que eu já conversei com ele, parece estar centrada somente nas regulações provenientes da Anac, mas nós temos também normas provenientes do Cenipa e Decea que afetam agentes externos e, obedecendo aos mesmos princípios, também deveriam ser passíveis de audiência pública.

Então, modificar a questão do *word* utilizado, das palavras utilizadas, para que a gente possa adequar o texto, para que a gente também abranja as NSAs, aquelas que afetam o público externo, o direito do público externo.

São só esses dois comentários mesmo.

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

O SR. GERALDO VIEIRA - O Marcus tem toda razão. Na hora de redigir eu esqueci os outros agentes reguladores. Então, agora nós vamos fazer as adaptações nos dois casos mencionados.

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

Ivaldo.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - O texto é muito abrangente. São 72 páginas. Eu, particularmente, vou ter que ler o texto antes de comentar, por enquanto. É muita coisa para todos nós. Eu acho que esse assunto não termina hoje.

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

Brigadeiro Gustavo.

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

Mais uma vez, eu queria agradecer ao Geraldo a proposta que ele fez aqui.

Eu tenho alguns comentários em diversos artigos, da leitura que eu fiz aqui hoje. No art. 15, §4º, "o prejuízo decorrente do sobrevoos do pouso [...] poderá ensejar responsabilidade". A dúvida que eu tive quando eu li esse parágrafo é: o prejuízo decorrente do sobrevoos inclui o ruído? Eu posso acionar quem está sobrevoando a minha casa e fazendo barulho em cima dela? Deixei aberta a dúvida para a gente trabalhar depois essa questão, por favor.

O art. 17, §4º, trata de ordem ao Comandante da aeronave, para ele se dirigir imediatamente ao aeródromo que lhe foi indicado e nele efetuar pouso, e o §4º fala do excesso de autoridade nesse caso:

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

A minha dúvida é: se eu tiver esse parágrafo aqui,

Se eu tiver esse parágrafo aqui, parece-me que fica sendo só essa punição para a autoridade que tomou a atitude? Eu acho pouca punição. Na minha condição de autoridade, eu acho que uma suspensão de trinta a noventa dias é uma punição pouca para um excesso de autoridade desse tipo. Deveria haver uma abertura para talvez processo cível do prejudicado, alguma coisa nesse sentido.

Bom, art. 21, §1º.

Estamos falando sobre a utilização do espaço aéreo e suas tarifas. E estamos colocando a aplicação geral em todo o Território nacional. Deveria haver um termo aqui. A minha sugestão é que "...em todo o espaço aéreo sob jurisdição do Brasil, onde os referidos serviços são prestados." Eu vou cobrar tarifa onde eu presto serviço. Então, se eu presto serviço no oceano, fora do meu território, eu tenho direito de cobrar esse serviço também.

Art. 22. Eu achei muito bom o art. 22 nessa parte da regulação e da prestação de contas que temos de fazer com o usuário. Só que, no primeiro inciso do art. 21, o Dr. Geraldo está nos propondo a seguinte redação: Promover a modernização e a expansão de capacidade das infraestruturas físicas e operacionais existentes, asseverando quais são, em determinado momento, a quantidade e qualidade ótimas de bens e serviços a serem disponibilizados.

O meu comentário aqui é o seguinte: eu posso fazer uma modernização do sistema de controle do espaço aéreo que reduza custo de tarifa, mas que, por outro lado, represente um custo excessivo para o meu usuário em termos de equipamento que ele tenha de colocar a bordo. Então, com esse tipo de promoção - eu concordo - tem de ser sempre feita, tem de estar sempre sendo pensada, mas tem de ser feita em coordenação com o usuário.

Então, eu só quero adequar esse texto aqui para colocar esse aspecto para coordenação do usuário. É fácil reduzir custo de serviço. Por exemplo, se eu cortar todos os radares e colocar só tecnologia DSB, o meu custo cai drasticamente. Por outro lado, o custo do usuário, para se equipar e estar preparado para essa tecnologia, é altíssimo.

Existem dois números três e faltou o número dois nessa aqui também, mas isso é besteira.

Com relação ao art. 23, há uma pequena mudança: "Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso e a última decolagem em aeroporto internacional." [Em vez de "ou" é "e".]

No art. 24, §2º, eu acho que estamos nos referindo aqui à autoridade aeronáutica e não à autoridade da aviação civil.

Art. 26.

Eu só sugiro que nós fizéssemos o art. 26 naquela linha que eu fiz a proposta em que se diferencia a infraestrutura aeronáutica do que é a infraestrutura de aviação civil, porque vai ajudar mais para frente.

E eu acho que não há mais... Ah, com relação às audiências públicas também é o mesmo comentário que foi feito quando se tratar de autoridade aeronáutica.

Então, eu também acho que devemos mandar um diretor de agência para trabalhar na audiência pública. Acho que são cinco diretores somente e às vezes ficam sobrecarregados. A minha sugestão é que fosse alguma coisa como "Serão

presididas por funcionário de nível superior responsável por relatar a alteração normativa proposta à diretoria ou ao nível decisor da agência ou do órgão público", alguma coisa nesse sentido.

Depois existem mais algumas coisas pequenas, como trocar palavra: "zona de proteção de aeroporto" tem de ser "aeródromo", porque é mais abrangente. Enfim, algumas notas aqui que eu me comprometo a passar diretamente ao Dr. Geraldo, para não ficar enfadonho.

Há outro ponto que eu anotei também com relação a um decreto do Poder Executivo para falar sobre o conselho consultivo do aeroporto. Parece-me que é um nível muito alto e deveríamos tentar relativizar, de alguma forma, isso, deixando essa aprovação com a autoridade da aviação civil ou com o órgão responsável pela coordenação das atividades de aviação civil, que hoje é exercido pela SAC.

Mas colocar como decreto do Poder Executivo, eu achei que é algo muito grande e, às vezes, estamos tratando de um aeroporto pequeno.

Então, se pensarmos em Guarulhos, talvez até tenha um sentido isso aqui. Mas se pensarmos que existem aeroportos menores e que não são tão importantes assim, poderia haver uma relativização aqui.

Bom, senhores, eram basicamente esses comentários que eu tinha. Mas eu também queria me reservar o direito de terminar de ler com cuidado para poder fazer mais comentários.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Perfeito, Brigadeiro. Nós temos um momento em que nós vamos ter de ver todas as propostas e teremos de analisar um texto que terá de ser encaminhado para a consultoria. Aí nós vamos inclusive ter de coordenar bastante, porque será o trabalho mais difícil que nós teremos na Comissão e que vai exigir mais a nossa presença.

Kerlington, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Bom, parabéns ao Dr. Geraldo. Realmente foi um trabalho árduo, trabalhoso. Trabalho trabalhoso é horrível, mas o que eu posso fazer?

O art. 29, acho que ali foi o coração da sua proposta. E o que eu sugiro - e já encaminhei no *e-mail* do grupo - é que, o art. 29 contenha, além da audiência pública ou precedendo a audiência pública, a existência da análise de impacto regulatório.

A exemplo das normas de meio ambiente que nós temos EIA/Rima, EIV, Estudo de Impacto de Vizinhança, os Estados Unidos adotam, desde 1974, uma organização para a cooperação do desenvolvimento econômico desses países, o Estudo de Impacto Regulatório, em que o regulador ou a autoridade, seja quem for, quem quer que seja, vai realmente fazer algumas perguntas antes de começar a redigir essa norma, como por exemplo: se o problema está definido claramente, se a ação governamental é justificada, se a regulação é a melhor forma da ação governamental, se existe base para a regulação, qual o nível apropriado de governo para essa ação, se os benefícios da regulação justificam os custos, se a distribuição dos efeitos da sociedade é transparente, se a regulação é clara, se todas as partes tiveram a oportunidade de apresentar as suas sugestões e considerações, e como vai ser a aplicação e o cumprimento da regulação.

Então, esses são os dez mandamentos do AIR, que a Anac hoje está - infelizmente, não posso me calar ante a esse cenário - embrionária nesse estudo de impacto e regulação, apesar dos dez anos de vida. A Anac não tem ainda formalizada, não está formalmente institucionalizada a Análise do Impacto Regulatório no contexto regulatório brasileiro. E estão sendo desenvolvidas ainda metodologias, por meio do Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão e Regulação. Mas isso é muito raso para aquilo que nós queremos.

Existe o Projeto de Lei nº 1.539/15 que obriga a Análise de Impacto Regulatório, mas não podemos, aproveitando o ensejo e o bom desejo, colocar além da audiência pública a obrigatoriedade do AIR.

Já enviei.

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

Coronel Fernando, por favor.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO - Obrigado. Eu queria só aproveitar a oportunidade para fazer uma correção em um texto que corresponde aqui ao art. 121 da proposta do Dr. Geraldo.

Na verdade, houve um erro na hora em que fizemos a proposta. Então, onde está previsto ali: "Previsto no art. 315 deste Código..." Em verdade, nós estamos falando em "Previsto nos arts. 178, §1º; e 281, deste Código."

É só isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Obrigado. Temos aqui o Respício. Mais algum inscrito? Pois não. Ah, está bem. Achei que você estava apontando para...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O Respício e o Geraldo. Então, sem mais inscritos. Respício, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Obrigado, Presidente. Eu gostaria só de concordar e apoiar abertamente a sugestão do Kerlington, com relação aos impactos regulatórios, ao introduzir uma modernidade que não apenas beneficia o setor, mas principalmente dá transparência e dá responsabilidade a quem está produzindo a norma perante a sociedade. Não apenas perante o setor, mas principalmente perante a sociedade.

E eu gostaria também de concordar - ressaltando e acompanhando - com a sugestão do Geraldo com relação à presença de um diretor, quer seja da autoridade de Aviação Civil, quer seja da autoridade de controle do espaço aéreo. O melhor nome - e eu já me manifestei, no nosso grupo de *e-mails*, contrário a essa terminologia de "autoridade". Mas, de qualquer modo, salvo melhor nome, quer seja uma audiência por parte da agência, quer seja uma audiência por parte do Decea ou quem quer mais que seja, que, sim, o alto clero, na minha opinião, obrigatoriamente, tem de estar presente. Isso confere importância, isso confere transparência e eu acredito que seja algo indelegável, deveria ser algo indelegável.

Novamente, eu acredito que os diretores têm muito o que fazer, mas, antes de tudo, eles estão lá com uma responsabilidade de mostrar a cara para a sociedade. Então, se é uma audiência pública é uma audiência para a sociedade. Então, quem tem de mostrar a cara e puxar a responsabilidade para si do que está defendendo é um dos diretores da suposta "autoridade" - entre aspas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Geraldo, para o encerramento.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, eu quero esclarecer que eu concordo com todas as observações feitas. Agradeço as contribuições.

Realmente, quando nós tivermos a primeira versão, estiver tudo escrito de cabo a rabo, acho que a Comissão terá o segundo papel fundamental que é o de melhorar o que está sendo apresentado. E recebo isso com extrema alegria e felicidade também por saber que os modelos estão sendo considerados e aceitos pela Comissão.

Com relação à questão da Anac, há uma preocupação nossa, dos jurisdicionados e dos cidadãos, no que diz respeito à especialidade dos dirigentes da Casa. O sistema de indicação política tem perturbado as atividades da Agência e tem acumulado inclusive momentos em que a Agência não tem o seu quadro todo composto.

São dois problemas que nós temos: a escolha dos dirigentes e a adoção de providências a tempo rápido com a diretoria colegiada funcionando mesmo. Esta é a ideia da agência reguladora: ser uma agência de Estado e não uma agência de governo. Por isso que a escolha do diretor é importante, porque o diretor tem a responsabilidade de estar representando a diretoria colegiada no exercício de uma função que constitucionalmente é reservada ao Congresso Nacional, que é criar direitos e obrigações para a comunidade, para a sociedade, para o País.

Então, aderindo e acrescentando aos comentários do Prof. Respício, eu quero dizer que é fundamental que um diretor da agência presida a agência. E mais ainda: a atividade normativa da agência não é tão intensa assim que não permita, em determinado dia, um diretor comparecer lá duas, três, quatro horas, para dirigir a urgência. O que tem acontecido é que sequer a diretoria tem recebido textos prontos de baixo e não se decide a discutir com profundidade as questões.

Significa dizer que a delegação do poder normativo para órgão inferior dentro da agência viola a própria lei que criou a agência, porque especificou lá que determinados atos têm de ser praticados colegiadamente sempre por agência e que eles são indelegáveis.

Então, eu reconheço aqui que, no que se refere à autoridade do controle do tráfego aéreo, é uma autoridade só.

Eu quero me colocar de acordo com as observações do Decea, que eles elejam a autoridade como a que comparecerá à agência, até porque o Decea é extremamente econômico na regulação e o faz quando estritamente necessário. Não é o que acontece com a Anac. E, neste caso, nós temos de fazer uma ressalva específica no que se refere à autoridade aeronáutica.

E também com relação ao comentário ao art. 21, salvo engano meu, nós temos aí de fazer uma discussão rápida e uma melhor adaptação às questões da Lei do Abate.

Eu não trouxe a Lei do Abate para o Código, mas se o Código for disciplinar tudo, pode trazer a Lei do Abate. A Lei do Abate é muito sensível. A autoridade que decide pelo abate de uma aeronave no Território nacional é um episódio grave e nós temos de dar uma regulamentação adequada. Já existe uma lei tratando disso. Mas nós podemos pensar que uma decisão desse tipo aqui - e temos de ter o maior cuidado - pode representar um incidente ou um acidente aeronáutico sério. Obrigado, Presidente.

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

Bom, senhores, não havendo mais discussões, eu gostaria de chamar então o último palestrante do dia, por assim dizer, que vai falar sobre o assunto serviço público. Realmente, isso interessa muito para táxis-aéreos, oficinas de manutenção, linhas aéreas.

Dr. Ivaldo, por favor, o senhor tem a palavra.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Bom, a ideia é falar um pouco sobre o art. 180, que fala sobre a questão de serviço público aéreo.

Antes de começar o texto que está em tela, eu só queria lembrar, como representante do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo, a importância desse setor para o Brasil. Temos no Brasil, hoje, cerca de 3,5 mil pistas de pouso e cerca de pouco mais de cem aeroportos que são atendidos por voos regulares.

Então, o táxi-aéreo, juntamente com a aviação geral, atinge quase a totalidade dessas pistas de pouso, cerca de 3,3 mil, e é um vetor fundamental para garantir o desenvolvimento nacional. Isso pode ser tanto lá no interior do Amazonas, em que o único meio de sair de determinadas cidades e de chegar nelas é através de táxi-aéreo. Pode ser em alguns locais em que as pessoas só conseguem um resgate aeromédico através do táxi-aéreo. A pessoa não tem acesso a hospitais de que necessitam e a única forma de a pessoa salvar a sua vida é através de uma UTI aérea, que é um serviço prestado por táxi-aéreo.

Eu gostaria de relembrar também que todo o atendimento às plataformas de petróleo no Brasil é realizado por empresas de táxi-aéreo. Apesar de existir uma característica de voar todos os dias, na sua constituição, o regime que essas empresas seguem, essas empresas aéreas são certificadas pela RBAC-135 e são consideradas como táxi-aéreo. Isso é só para relembrar a importância dessa área para o nosso País.

O desenvolvimento da aviação em geral começa com a aviação geral, depois passa pelo táxi-aéreo e, depois, passa para a aviação regular. Isso é natural em todos os países. Esse é um caminho natural de aprendizado e de crescimento. O número de aeronaves também segue o mesmo caminho. Temos mais aeronaves na aviação geral, depois táxis-aéreos, depois regulares.

Quando voltamos para a Constituição, ela já deixa claro que a navegação aérea é uma competência da União. Ela pode fazer, pode explorar diretamente, mediante autorização, concessão ou permissão.

Posteriormente ao envio desse *e-mail*, eu tive contribuições do Doriello e do Catanant sobre a importância de se utilizar o regime de autorização, o que eu acho uma excelente ideia. Acho que é um caminho natural.

Então, basicamente, a ideia é mudarmos um pouco o que está escrito hoje. O serviço aéreo, para a linha aérea, é concessão; e para o táxi-aéreo; é autorização. A ideia é que fosse tudo autorização. Esse assunto já foi comentado mais cedo. Entendo que é um ponto pacífico dentro da Comissão.

Quero falar também sobre a importância do acesso, tanto para o táxi-aéreo quanto para a aviação geral, aos aeroportos.

Pode descer, por favor. Pode descer mais. *(Pausa.)*

Por isso a sugestão que eu dei, de colocar um parágrafo sobre a questão de acesso de utilização do sistema aeroportuário.

O táxi-aéreo, assim como as oficinas de manutenção e aviação geral, só existem se houver acesso aos aeroportos. Acho que todo mundo que trabalha na área de táxi-aéreo vê isso como importância singular, porque, sem esse acesso aos aeroportos, o táxi-aéreo não existe; ele não tem como continuar, como contribuir para o País. Por isso, a sugestão no §1º.

Basicamente, era isso que eu queria falar. Não sei se o Catanant vai falar um pouco também.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Para inscrição, o engenheiro Thiago e Ronei.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, Celso. Com a palavra.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Meu nome é Celso Faria. Sou engenheiro aeronáutico.

Eu queria complementar o que o Antônio disse, no sentido de que não somente no transporte aeromédico e nessas localidades mais remotas, mas em diversas outras oportunidades em que a única solução é o táxi-aéreo.

Por diversas vezes, eu trabalhei em empresas de táxi-aéreo, e você tem desde aqueles resgates de enfermos, atendimento de população indígena no Norte do País, no Amazonas e no Pará; resgate internacional de doentes; transporte de valores, você também faz por táxi-aéreo também.

Em Crixás, uma mina de ouro. Retirar ouro de uma mina é uma coisa muito complicada. Isso era feito de helicóptero.

Então, são várias coisas para as quais o táxi-aéreo está sempre dando suporte. Você não tem um transporte somente para o passageiro ir de A para B. Às vezes, você tem uma operação especial aliada a tudo isso.

Muitas pessoas não sabem, mas existem táxis-aéreos que têm contrato com o Exército Brasileiro para essas regiões mais afastadas; existem táxis-aéreos que fazem lançamento de paraquedista.

São diversas as aplicações, e hoje eu concordo com o Antônio de que isso deve de ser tratado de forma singular, porque o setor já está muito arrojado, e, se as leis começarem a apertar demais o setor, vamos vê-lo se extinguir, como é o caso sobre o qual conversávamos aqui, em que Brasília viu uma quantidade de empresas de táxi-aéreo diminuir sensivelmente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Inclusive, já há proposta até mesmo de que as empresas de manutenção para terceiros sejam incluídas também como prestadoras de serviço aéreo público, para que também possam ter alguns benefícios que são estendidos hoje aos transportadores.

Thiago, por favor.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Acredito, sim, com certeza, na importância do táxi-aéreo no Brasil. Acho que é, sim, um grande vetor de desenvolvimento do Brasil, não só para o setor de aviação civil. É um setor que leva desenvolvimento para as regiões; é um setor que leva mercados, que leva empresários, que realmente fomenta o desenvolvimento das regiões brasileiras.

Só que, sempre que tentamos priorizar o serviço de aviação geral, temos que ver o que está do outro lado, que é o serviço de aviação regular. Quando fazemos uma comparação de passageiros, o indicador óbvio é passageiro por metro quadrado. Então, em uma situação de infraestrutura escassa, nós temos sempre tentado priorizar a aviação regular, aquela que atende a mais passageiros, quando no caso da infraestrutura escassa. E, para não deixar o setor de aviação geral à mercê de uma infraestrutura escassa, optamos por uma aproximação ainda maior do setor privado, por meio de autorização também para aeroportos. Hoje, já temos prevista uma ferramenta de autorização para que pessoas privadas, interessadas em participar da aviação geral, da aviação executiva brasileira, possam construir suas próprias pistas, que serão autorizadas por meio do Governo Federal para que possam ter participação ainda maior na aviação geral.

Acho que, engessando dessa maneira na lei, estamos indo um pouco além do que a lei deve ir. Acho que essa deve ser uma opinião do operador aeroportuário. O operador, aquele que administra o seu sítio, o seu ativo, tem que ter na cabeça o plano de negócio dele. Ele tem que entender qual é a vocação daquele ativo, para que ele, então, possa priorizar. Acho que podemos, sim, pensar em alguma maneira que deixe a cargo do operador aeroportuário a definição do plano de negócio dele. Por exemplo, o operador no aeroporto A pode decidir priorizar a aviação regular, mas o operador do aeroporto B pode decidir que aquele vai ser um grande centro de manutenção de aeronaves, e, aí, sim, priorizar toda a aviação geral, todo o sistema de manutenção e oficina, para que aquilo vire realmente um centro comercial dele.

Acho que dessa maneira estamos fazendo um pouco o papel do operador aeroportuário na lei, e eu tenho receio do engessamento em um setor indesejado.

Era só isso que eu tinha para falar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu não vejo a aviação geral de um lado e a aviação regular do outro. Vejo as duas juntas.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É um ponto de vista, é uma simbiose. Se uma morre, a outra deixa de existir.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Padece.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu acho que, realmente, existe essa conectividade.

Realmente, nós vamos discutir muito aqui na Comissão, e um dos pontos que nós queremos pegar realmente, até mesmo quando chegar a Petrobras aqui... Talvez ela não venha, mas já temos um técnico que participou de outros eventos, que vai refletir bem como a aviação, muitas vezes, no Brasil, é tratada, porque nós temos uma reversão, ou seja, onde o combustível deveria ser mais barato, ele é mais caro. E por aí vai.

Existem certos pontos que eu entendo a ansiedade de alguns membros para que sejam revistos. Então, como se fala, até a própria questão de uma contraprestação social, você, de repente, exilar uma atividade aérea, seja táxi-aéreo, seja a aviação geral de um aeroporto, visando a apenas uma atividade, porque nem todos terão condições de construir um aeroporto para si.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Obviamente, eu peço critério para que todos aqui cuidem dessa questão, incluindo esses *players*, porque considero todos importantes.

Sr. Ronei.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Obrigado, Presidente.

Meu nome é Ronei Glanzmann.

Eu queria deixar bem claro o meu ponto. Sei que há muita gente da aviação geral aqui e não quero que ninguém fique chateado comigo.

É inquestionável o serviço que é prestado pelo táxi-aéreo no Brasil, um País continental, com uma região de difícil acesso, como a Região Amazônica. É óbvio que o táxi-aéreo presta um enorme serviço, um grande serviço e deve ganhar várias medalhas por isso. Mas, na minha opinião, olhando o conceito de serviço público, o ponto é que o serviço de táxi-aéreo não se enquadra como um serviço público. Ele tem natureza de serviço privado. Em que pese ele ser importante, existem vários serviços que são importantes. Por exemplo, laboratório de análises clínicas. Quer serviço mais importante do que esse? A pessoa vai ver se você tem uma doença, vai diagnosticar um problema. É um serviço fundamental, mas não é público. Esse é o ponto.

Então, não se pode confundir a importância de serviço com a natureza jurídica desse serviço. Dos princípios do serviço público, existem diversos deles, básicos, que não são atendidos pelo serviço de táxi-aéreo. O táxi-aéreo, na minha opinião, é um serviço de contratação sob demanda, muito parecido com uma contratação, por exemplo, de locação de veículos com condutor. Ou seja, eu vou até um determinado local e digo: "eu preciso de um veículo especial." Por exemplo, eu tenho uma fazenda aonde ninguém chega, o terreno está muito ruim, e eu preciso de um trator de esteira para chegar lá. Então, eu vou lá, em um determinado local, e alugo um trator de esteira com o condutor do trator de esteira, porque o único jeito que eu tenho de chegar à minha fazenda é mediante um trator de esteira, porque a estrada está muito ruim.

Então, na minha opinião, isso é um táxi-aéreo; é uma contratação de serviço sob demanda, o aluguel de um veículo com prestação de serviço.

Não há que se falar, por exemplo, em modicidade tarifária; não há que se falar em tarifa para táxi-aéreo. Esse é o ponto, muito menos de modicidade tarifária, tarifas tabeladas, enfim, em diversos outros princípios, como o princípio da supremacia do interesse público.

Portanto, eu acho que temos que fazer uma dissociação. Importância é uma coisa; agora, a natureza do serviço, eu acho que temos que analisar.

O segundo ponto é com relação à isonomia, quanto à utilização entre os prestadores de serviço tipicamente públicos. Eu acho que transporte aéreo regular é um transporte de massa, então, um serviço tipicamente público. Temos que tomar cuidado.

O que significa isonomia? Por exemplo, Aeroporto de Congonhas; aeroporto coordenado, com *slots*. Ao ler aquele §1º, estou entendendo, então, que a aviação regular e a aviação não regular terão isonomia de acesso a essa infraestrutura. Ou seja, vamos dividir os *slots* meio a meio? É isso? Serão 50% para a aviação regular e 50% para os táxis-aéreos? Quer dizer, em vez de deixar pousar ali um avião, com 200, 300 passageiros, eu vou dizer: "não, não, tenho que ser isônomo; então, agora vai pousar aqui um avião com um passageiro só, porque tem que haver isonomia entre os concessionários autorizados." Eu não acho que tem que haver isonomia. Acho que quanto mais público for o serviço, quanto mais atendimento de massa esse serviço prestar, ele tem que ter prioridade com relação aos demais serviços. Ressalto: em que pese dar todo o crédito ao setor de táxi-aéreo, à aviação geral, que é relevantíssimo, importantíssimo para o País, mas, na minha opinião, não tem natureza de serviço público.

Outro parêntese que faço: falo como Ronei, pessoa física; não falo como governo, não falo como SAC, não falo como Anac. Estou dando a minha opinião, a opinião de uma pessoa que está a pouco mais de dez anos no setor e que tem estudado bastante esses temas.

O Nogueira já me olhou! Vocês sabem que somos amigos. Não fique chateado comigo! Pessoa física.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Uma boa pessoa física! Gostei!

Passo a palavra ao Enio, que tem a inscrição.

São aquelas discussões que estamos tendo: serviço público, aberto ao público... Vamos ter que chegar a um consenso, até para deliberar isso dentro do Código.

Dr. Enio, por favor.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA - Obrigado, Sr. Presidente.

Enio, Diretor-Geral da Associação Brasileira de Táxis-Aéreos.

Eu quero, de início, Ronei, discordar totalmente da tua visão, porque, como disse o Antônio, como disse o engenheiro Celso, que são pessoas ligadas ao táxi-aéreo, como todos somos, primeiro, a aviação regular é um transporte público coletivo, e o táxi-aéreo é um transporte público individual. Segundo, como o engenheiro Celso já adiantou, só vou reforçar alguns pontos, os numerários chegam às agências bancárias para utilidade pública da população daquela região por conta de haver um táxi-aéreo trabalhando. Nos Correios, as correspondências, as encomendas chegam porque há um táxi-aéreo atuando. As luzes aqui estão acesas, e nós as estamos utilizando, porque existe uma empresa de táxi-aéreo fazendo a revisão, fazendo a avaliação das redes de alta tensão, ou seja, fazendo as vistorias. Os moradores ribeirinhos também são servidos pelo táxi-aéreo. O Ministério da Saúde é servido pelo táxi-aéreo.

Hoje, fomos analisar, como foi colocado, a quantidade e a abrangência do atendimento de um táxi-aéreo. Ele, na verdade, é que exerce, de fato, a aviação regional em nosso País. É ele que exerce. Por mais que não queiramos aceitar isso, é ele que exerce.

Então, ele deve ter, sim, a sua isonomia. Ele deve acabar com uma coisa que está acontecendo muito no táxi-aéreo, que é a instabilidade jurídica. Até mesmo nos aeroportos, onde está instalado, ele não sabe até quando vai ficar ali. Se ele recebeu uma autorização para funcionar, ele tem que ter estabilidade jurídica para continuar sua atividade, se não ele vai quebrar.

Portanto, eu gostaria de registrar isso e olhar com muito carinho essas questões, porque o táxi-aéreo sofre por uma série de consequências, de exigências em demasia, o que o está levando a ser sucumbido neste País.

Vejam quantos táxis-aéreos havia em 2009 e vejam a quantidade, hoje, de empresas ativas de táxi-aéreo. Elas já reduziram em 28%, quase 1/3. Então, devemos olhar de outra forma. Elas são de utilidade pública, sim.

Até como leigo no assunto, pergunto: o que é utilidade pública? Se ela não for de utilidade pública, eu aqui fiz apenas uma amostragem, como o engenheiro Celso também falou, sobre o táxi-aéreo, sobre a utilização do táxi-aéreo e sobre os serviços prestados por ele nesta Nação.

Muitas vezes, olham para o táxi-aéreo como transporte de executivos. Se você olhar para o faturamento médio nacional do que o táxi-aéreo fatura com transporte de executivos, não dá 5% do que ele fatura normalmente. É claro que uma grande fatia disso foi roubada pelo transporte aéreo clandestino, que é o TAC, a respeito do qual ninguém também faz nada.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Agradeço, Enio.

Com a palavra o Ivaldo, por favor.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Eu quero apenas comentar algumas coisas. Acho interessante a discussão, conversar sobre o assunto.

O primeiro item que eu queria comentar é a estrutura. Quando falamos de aviação, como eu já falei algumas vezes - não é a primeira vez que eu falo sobre isso -, nós precisamos de estrutura. É muito comum, em outros países do mundo, serem utilizadas, por exemplo, antigas bases aéreas para aeroportos regionais ou coisas do tipo. Então, quando falamos da aviação em termos mundiais, sempre existiu, de alguma forma, algum tipo de subvenção para que haja transporte entre as áreas. Por exemplo, se você quiser construir uma ferrovia hoje de Brasília a Santarém, é extremamente caro. Seria muito mais barato para o País construir dois aeroportos e ter transporte aéreo. É claro que os objetivos são diferentes, mas essa é uma forma de você atender ao País com transporte, e esse transporte pode ser feito de várias formas. Não dá para eu comparar uma empresa que voa, que presta um serviço público de transporte aéreo, com um veículo, por exemplo, que anda nas rodovias que têm um custo mais baixo.

Com relação à questão que foi comentada do trator, o exemplo não se aplica, porque, quando falamos de táxi-aéreo, estamos falando de um regime, de um serviço que tem uma regulação muito pesada - a quantidade de tarefas de manutenção, o custo de certificação de aeronaves é altíssimo -, simplesmente porque você tem de garantir segurança de

voo. Isso é natural, e é o que todos nós queremos, mas isso se diferencia muito quando falamos, por exemplo, de um trator ou de uma aeronave que está voando sobre as nossas cabeças.

Com relação à isonomia, de forma alguma eu entendo que isonomia é comparar um Boeing com um Baron. Nunca foi esse o objetivo, e a isonomia não está definida a isso. Ela vai ser definida posteriormente pela autoridade aeronáutica. Talvez isso seja feito pelos passageiros que são transportados pela aeronave, não sei, mas o principal é que não faz sentido um País construir os aeroportos e, de uma hora para outra, esse aeroporto ser entregue para a iniciativa privada ou para uma entidade que vai administrar esse aeroporto, e essa entidade dizer “eu quero só aquilo com o qual eu vou ganhar mais dinheiro; eu não quero saber de aviação geral e táxi-aéreo, porque eu ganho pouco dinheiro com eles”.

O táxi-aéreo e a aviação geral fazem parte da aviação no Brasil. Por isso, essa sugestão de haver algum critério no nosso Código que permita que todas as áreas da aviação, seja a aviação regular, seja a aviação por demanda, que é o táxi-aéreo, ou seja a viação geral, tenham acesso aos aeródromos para poder existir.

A ideia de se construir novos aeroportos é muito bonita; torço para que dê certo. Eu sou uma das pessoas que gostariam muito que isso desse certo, mas eu já fiz o levantamento de custo para fazer esse tipo de coisa. Hoje, é muito difícil você conseguir sobreviver sem ter acesso aos aeroportos, porque até se construir um aeródromo, até colocá-lo em funcionamento, não é financeiramente viável para as empresas ou para a aviação geral, que têm que esperar que esse novo modelo engrene e comece a funcionar.

Por último, com relação ao serviço público. Não tenho dúvida com relação a isso. Como o Dr. Enio falou, isso nós vemos claramente. Talvez não seja tão visível em cidades como Brasília, São Paulo ou Rio de Janeiro, mas, principalmente no interior do Brasil, isso é muito claro. Há muitas cidades do interior em que você chega ao aeroporto, e a única coisa que há são os balcões das empresas de táxi-aéreo, e aquele é o serviço que há disponível para atender à população.

Se eles não tiverem alguma forma de existir, simplesmente a população não vai conseguir usufruir da estrutura aeroportuária ou aeronáutica do País. A própria Constituição já define isso. Então, particularmente, acredito que táxi-aéreo é serviço público.

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

Antes de passar a palavra ao Geraldo, peço um minuto.

Nós temos inscritos o Geraldo, o Respício, o Nogueira e o Catanant. Há mais alguém? (*Pausa.*)

Obrigado, porque já queremos passar a palavra para a Relatora, para tratarmos do nosso dia de amanhã, inclusive.

Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA - O modelo que nós estamos propondo de aeroporto é para dar solução a esse problema também do acesso da aviação geral do táxi-aéreo aos aeroportos centrais. Não há *slot*. Em um aeroporto coordenado, como Congonhas, por exemplo, não faz sentido dar *slot* em horários de pico para qualquer outra categoria de aviação. Essa é uma realidade, e isso não ocorre só aqui; é geral, no mundo inteiro.

Na proposta que fizemos aqui para serviços aéreos, estamos mantendo os táxis-aéreos como serviço público, porque ele é oferecido ao público de forma aberta. Uma empresa se constitui e vai ao mercado. O que distingue o táxi-aéreo da outra aviação é que o táxi-aéreo não tem regularidade. Um é coletivo e o outro é individual; um tem regularidade e o outro não tem.

Quanto ao acesso, o que nós estamos prevendo aqui na nossa proposta, para ficar claro, é que, na utilização e inserção de áreas aeroportuárias, a aviação regular terá prioridade de atendimento, o que não significa dizer que os demais segmentos de aviação não serão atendidos.

Fica difícil justificar que o interesse público aí, que é o transporte coletivo, vá deixar de ter a mesma prioridade de atendimento, em qualquer modal, que tem o transporte individual. Eu gostei da observação do Ronei, quando disse que não é um serviço tipicamente público. Ele tem razão, do ponto de vista econômico, mas também têm razão aqueles que se preocupam em garantir o acesso do táxi-aéreo da aviação geral aos aeroportos.

Eu creio que o que está sendo proposto aqui, as formas operacionais novas de acomodação da infraestrutura, a demorar mais ou menos tempo, a especializar mais ou menos os aeródromos de maneira geral, responde às necessidades de todas essas atividades econômicas. O que nós temos que definir aqui é o grau de regulação. O grau de regulação é o que está sendo posto, e eu estou dizendo na minha proposta que o grau de regulação para táxi-aéreo é um e para as demais atividades aéreas, que são comerciais, é zero. Ela só se adéqua às questões de requisitos de navegação, de segurança, de acesso aos aeroportos.

Se nós criarmos uma categoria diferenciada para o táxi-aéreo - e é esta a dificuldade, porque nós estamos tentando aqui desregular funções -, ela me dará obstáculos de acesso. Essencialmente é isso. O nome que se dá não é tão importante, mas eu posso colocar o táxi-aéreo, sem prejuízo do acesso, na atividade privada lá, como se fosse uma atividade ou outro serviço que nós elencamos aqui, como de propaganda, de especialização, que tenha finalidade comercial.

É bom fazer essa discussão com o pessoal do táxi-aéreo. Do ponto de vista fiscal, o táxi-aéreo, embora seja um serviço público, não está desonerado do caos tributário de imposição fiscal; não está desonerado do pagamento de combustível.

Portanto, como o Kerlington falou, que o importante é que a Anac, ao trazer a proposta, trate dos impactos, é importante nesta discussão tratarmos dos impactos regulatórios, sabermos aonde queremos chegar. Temos liberdade, acho que é compatível com o modelo constitucional, de desregular mais ou menos.

Então, a minha proposta: mantive o táxi onde ele sempre esteve, ou seja, serviço público com caráter individual, e não coletivo, embora eu não esteja tratando de *charter*, táxi-aéreo, com regularidade. A SAC acabou criando um conceito de linha suplementar. Acho que, se nós estamos dando liberdade tarifária para serviço público coletivo regular, que transporta 110 milhões de passageiros por ano, que é a aviação regular, estamos dizendo, eliminando os obstáculos de acesso, que não é crível nem consistente que qualquer discurso vá criar obstáculos de acesso para qualquer outro segmento na aviação civil, menos por uma única coisa que tem que ser reconhecida e para a qual deve ser dada solução, que é a questão da priorização no transporte, quando ele é coletivo, nos aeroportos, pela escassez de infraestrutura. Digamos que não se dê. Aí nós temos um problema a administrar, e qual é a regra de gerenciamento disso? Onde existe pouquíssima infraestrutura e bastante necessidade de expansão.

Portanto, a proposta que eu trouxe, a meu juízo, promoveu o máximo de desregulamentação, mas eu quero dizer para vocês que sou um apóstolo do Estado desregulamentado. Se por acaso eu falhei em alguma proposta, por trazer obstáculos de acesso ou desregulamentação que se impõem na economia de mercado, vou aqui virar fã de quem conseguir melhorar a proposta que estamos submetendo à Comissão.

Mas creio que todos têm razão. Concordo com as observações do Thiago, todas muito pertinentes.

Espero que, quando tivermos o texto consolidado, professora, fique mais claro para nós todos o primeiro texto. Daí não nos preocuparemos com mais nada, a não ser em evoluir e melhorar aquele texto nesta direção a que estou me referindo. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, senhores, vamos atentar ao tempo, porque já vai dar 5 horas. Amanhã, teremos que ouvir cinco pessoas. É um assunto que interessa a todos. Então, daqui a pouco vamos tratar da questão do tempo e da fala.

Uma vez que falou agora o Geraldo, temos o Respício, o Nogueira, o Catanant e o Thiago. Vamos encerrar as inscrições, e peço para que os senhores tenham a maior objetividade possível. Sei que o debate é importante, mas, agora, mais importante do que debater é escrever as propostas.

Relembro que, hoje, exaure o prazo para encaminhamento de propostas.

Respício, por favor.

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

Acredito que o instituto da autorização precisa comandar a terminologia do artigo que lhe é pertinente. Acredito que a concessão já acabou oficialmente, informalmente, qualquer coisa "mente" com relação a serviços aéreos no Brasil. Então, concessão não dá mais; tem que ser autorização. Não se veste mais o transporte aéreo brasileiro com alguma coisa com relação à concessão, em se tratando de prestação de serviços aéreos. Não estou falando de infraestrutura, mas, sim, de prestação de transporte aéreo propriamente dito.

Concordo em gênero, número e grau com o que o Geraldo falou do meio da fala em diante, com relação a adequar, da melhor forma possível, olhando para o futuro, as demandas dos serviços de táxi-aéreo e do transporte regular.

Com relação à movimentação de passageiros, são 110 milhões de um lado e interrogação do outro. Não sei se a Abag, ou então o SNETA, ou então a ABTAer tem um número de movimentação de passageiros por táxis-aéreos. Vocês tem? Quanto é Nogueira, por favor? Ordem de grandeza.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Então, deveriam ter, porque esse é um argumento absolutamente essencial na hora em que o outro lado - vamos chamar de outro lado -, que é um lado paralelo, bate e diz que existem 110 milhões de passageiros sendo movimentados pela aviação regular.

Os senhores me desculpem, mas o dever de casa de vocês não está sendo feito.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Quanto? Um milhão e meio por ano? De quantas empresas?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - De 155. Então, 1,5 milhão de passageiros transportados por 155 empresas?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Sim, 1,5 milhão. Então, a parte paralela, que é o transporte aéreo regular, tem mais do que justificativa, em cima do volume de passageiros transportados, de bater em vocês até arriar vocês no chão de tanto sangue que vai sair! O argumento de vocês têm que ser outro para contrabalançar os 110 milhões. Esse negócio de dar importância ao fato de que "eu levo não sei para onde" é a mesma coisa que chorar porque o combustível é caro! O combustível é caro para todo mundo. É claro que existem especificidades por regiões, e não estou aqui me restringindo à região geopolítica brasileira. Estou ampliando a noção de região, inclusive dentro do Estado. Imaginem o norte de Minas Gerais! Não precisa ir para a Região Norte para o táxi-aéreo ser necessário. Observem o interior de Minas Gerais, o interior do Estado do Rio! Como você vai para Itaperuna? Por aviação regular? Não vai! Depende do táxi-aéreo.

É esse tipo de argumento que o pessoal do táxi-aéreo tem que utilizar.

Concordando com a metade da fala do Geraldo, eu concordo com o que o Ronei falou. O que o Ronei disse é extremamente pertinente.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Só lembrando que a aviação regular, hoje, atende a cerca de 130 localidades, e o táxi-aéreo chega a atender mais de 3.000.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Sim, mas isso também não é argumento, porque você tem restrição operacional de pistas e de uma infinidade de coisas. Não é argumento.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Claro que é!

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Não, não é!

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - É argumento para quem também precisa do serviço.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Não, não. Sinto muito, Ivaldo! Para mim não é argumento; cientificamente falando, não é argumento. Você tem que colocar de uma outra forma.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Antônio Ivaldo, depois você faz o debate.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Eu estou tentando, inclusive, ajudar vocês a sustentar melhor a posição de vocês.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, atenção ao tempo. Depois o senhor até rebate, mas vamos deixá-lo exaurir os argumentos.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Eu não advogo a favor de empresa aérea regular, nem de táxi-aéreo, nem da Universidade Federal do Rio de Janeiro, nem da SAC e nem de ninguém! Estou, inclusive, ajudando vocês a sustentar melhor a posição de vocês! Não é através de 3.500 coisas! Nos Estados Unidos também é assim. O número de cidades servidas nos Estados Unidos pela aviação regular é infinitamente menor do que a aviação geral executiva americana, do que o táxi-aéreo americano; é infinitamente menor.

Então, para fundamentar o que vocês estão pleiteando, o que é absolutamente justo, justíssimo, há necessidade de vocês se embasarem de outra forma. Se o Castanho estivesse presente - espero que ele esteja nos escutando -, ele também tem que embasar de forma diferente o que ele necessita, o pleito dele. É nisso que estou me batendo aqui.

Uma coisa seria muito melhor, na minha visão - não posso falar em nome de ninguém -: eu adoraria que o sistema de transporte aéreo brasileiro não fosse um serviço público. "Precisamos mudar a Constituição". O.k. Essa é a minha visão. Não tinha nada que ser serviço público! TAM, GOL, Azul não tinham nada que ser serviço público! Essa visão de serviço público para transporte coletivo, especificamente no caso aéreo, para mim é antiquada. Dentro do ambiente urbano, há

várias outras restrições, tudo bem, mas, dentro do transporte aéreo, na minha opinião, não existe mais isso. Precisamos ainda seguir a Constituição? O.k. Quem sabe um dia, mais lá na frente, nossos filhos, nossos netos consigam mudar isso. Discordo do Thiago quando ele diz que o operador do aeroporto tem que ter liberdade para escolher o modelo de negócio dele. Se ele é um concessionário, não. Se ele é um autorizatário, sim, mas se ele é um concessionário, não. Aí tem que estar lá escrito direitinho que o metro quadrado do táxi-aéreo vai ter que ser numa modicidade com relação ao metro quadrado utilizado pela famosa aviação regular, que transporta mais de 110 milhões de pessoas por ano. Se ele é um concessionário, sim. Agora, se ele não faz isso, se a agência, se o Governo, se a SAC, seja lá quem quer que seja está jogando essa liberdade toda é porque não está a fim de regular, não está a fim de puxar a responsabilidade para si e fazer uma regulamentação competente.

Um ponto no qual sempre me bati: na minha opinião, os editais de concessão dos aeroportos no Brasil, todos os que foram feitos foram editais burros! Poderia haver qualidade muito maior nos editais de concessão. Um ponto pode ser este. Que mais lá na frente comecem a formular, a elaborar editais de concessão muito mais inteligentes do que os que foram feitos.

Obrigado.

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

Ricardo Nogueira.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Peço ao Dr. Respício para bater menos, porque, se tirar todo o sangue, vamos ficar muito sem sangue!

Ouvindo o debate, fico com a sensação de que estamos falando sobre o mesmo título de coisas, às vezes, diferentes. Por exemplo, quando falamos de partição - e o Ronei comentou o exemplo de Congonhas -, estamos falando de acesso; acesso à infraestrutura operacional de um aeroporto. Acesso é a aeronave chegar, pousar, pernoitar, ou parar em um determinado determinado, e decolar. Isso é acesso. Às vezes, acho que o acesso está sendo confundindo com a estada da empresa, CNPJ, dentro da área aeroportuária.

Pode ser que só eu esteja tendo essa confusão mental na discussão do tema, mas deixo para os colegas pensarem também um pouquinho se só eu estou tendo essa visão.

Mas, falando de acesso, Ronei, Congonhas já foi 70% de aviação geral e 30% de aviação regular. De 1998 para cá, essa proporcionalidade veio mudando de lado e chegou aos níveis de hoje.

Já não é de agora, não vai ser a primeira vez que vou falar isso, porque estou nesse tema há pelo menos sete anos, participando de vários fóruns junto com a Anac, desde a edição da primeira resolução a respeito da utilização de áreas aeroportuárias e dentro do próprio Decea, de *slots*.

Talvez a isonomia levantada do acesso não tenha sido um pouco mais detalhada.

A maioria dos atores da aviação geral, incluindo os táxis-aéreos - aí me permita o Ivaldo e o Enio -, não entendemos ter que brigar pelo mesmo espaço no aeroporto. Entendemos até uma certa prioridade nessa dita aviação de transporte de massa ou transporte coletivo, embora todas elas sejam empresas e todas elas visem ao lucro. Todas elas têm o aspecto comercial na sua formação, nos seus objetivos. O que temos falado - a Abag, particularmente, tem falado - é que não sejam 70% para a aviação regular ou para aviação geral; é que não se torne nula a participação do aeroporto público. Acho que isso cabe ao regulador - não vou usar o termo "autoridade", porque, se não, o Respício volta a arrancar todo o meu sangue -, seja de qualquer infraestrutura, ouvindo, evidentemente, a opinião pública, em audiências públicas, em reuniões preparatórias de audiências públicas.

Esse encaminhamento foi muito bem colocado aqui, tanto pelo Kerlington quanto pelo próprio Respício. O regulador saberá dizer o quanto caberá desta infraestrutura escassa, aspas, "que se tornou escassa por uma falta de ânimo do Estado brasileiro, há duas décadas, e agora nós estamos naquela história de que, se o pirão é pouco, meu prato primeiro; e quem mais representa os desejos do Governo é a aviação regular. Por isso, dar-se esta impressão de irrelevância do resto da aviação civil", fecha aspas.

Não queremos isso. A aviação geral tem toda a sua importância, e acho que não me cabe ficar perdendo tempo, neste momento, para justificar a importância da aviação geral e dos seus diversos segmentos dentro do setor de aviação civil brasileiro.

O que eu gostaria de aclarar aqui é que, sendo o equipamento aeroportuário público, não cabe a nenhum ente de governo segregá-lo à parte de um segmento ou de um setor. Ele pode gerenciar, fazer a gestão do uso, mas não tornar nulo o acesso de determinado segmento que ele autoriza a funcionar.

É só esse ponto que eu gostaria de aclarar. Na verdade, foram dois. O primeiro, às vezes se falar em estar CNPJ dentro da área aeroportuária, e o outro ponto é o do acesso ao equipamento público, que é de domínio público. Acho que isso não carece muito. Nós entendemos o que seja. Todos entendem. Quer uma partição? Sim, é direito da aviação que não é regular. Obrigado, Sr. Presidente.

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

Por favor, o penúltimo, que é o Catanant.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Obrigado. Vou tentar ser bastante breve.

Muito já foi dito de bastante valioso. Vou tentar inovar no que vou dizer aqui.

Em primeiro lugar, com relação à classificação do serviço, como público ou privado, para quem não sabe o que vem depois disso, parece uma discussão um tanto quanto etérea saber qual o efeito de se classificar o táxi-aéreo como privado ou como público. Tendo a concordar, inclusive, com o que o Respício colocou: no limite, todos os serviços. A pujança e o crescimento do setor dependem menos da classificação de um serviço como público do que, enfim, da pujança mesmo e do crescimento do setor.

Os representantes da aviação regular são testemunhas, inclusive, das iniciativas que são feitas com relação a gratuidades que se impõem, a uma série de ônus que se impõe ao transporte regular, porque ele é classificado como um serviço público.

A Constituição estabelece que compete à União a navegação aérea. Aí deriva-se a interpretação de que esse é um serviço público, serviço público propriamente dito; e os serviços públicos são aqueles prestados pelo Estado, como educação, saúde. Na falta de uma empresa aérea, para uma dada localidade, quando a empresa aérea decide sair de uma dada localidade, não acontece de o Estado ir lá e prestar esse serviço.

Então, concordo com o Respício. No limite, todos os serviços deveriam ser lidos e tidos como privados, sujeitos à forte regulamentação; serviço de transporte regular privado, uma atividade regulamentada, notadamente sob os aspectos de segurança, e assim também é o táxi.

Se existem distorções que queiram que sejam corrigidas com a classificação do serviço como público, como a garantia de uma isenção tributária para importação de peças e de aeronaves, que se ataque esse problema diretamente, e o nosso sistema tributário é perverso. Então, eu consigo fazer a leitura por trás do que está sendo trazido dessa reclassificação, da continuidade da classificação do serviço como público para garantia desse tratamento diferenciado, com o qual concordo e acho essencial.

Esse é o primeiro ponto.

O segundo ponto é a questão da isonomia. Fico preocupado em se colocar no texto da lei a questão da isonomia, de garantir o tratamento isonômico. Tem que ficar claro para a sociedade quais são os possíveis efeitos de uma aplicação ao pé da letra dessa isonomia. Quando se fala da questão da regulação econômica, da busca da eficiência econômica, busca-se maior bem-estar social. Quando temos uma infraestrutura escassa e aplicação irrestrita da isonomia no acesso, ao que se refere à infraestrutura, isso pode levar, inclusive, à diminuição do número de competidores, de localidades atendidas, competição entre empresas e, no limite, ao aumento de preços para a sociedade como um todo. Eu acho assim.

E um ponto, Nogueira, você traz aqui, que é a questão de acesso ao aeroporto público, que se resolve mundo afora, menos no Brasil. Acho que a parte do problema que ainda não foi discutida pela nossa Comissão é a Lei nº 6.009, que garante ou engessa o aeroporto de cobrar, de forma uniforme, todos os tipos de serviços, sejam públicos ou privados, mas o serviço regular, o privado e o táxi-aéreo.

Na medida em que a Lei nº 11.182 assegura à Anac o poder de dispor sobre a estrutura tarifária, isso deveria poder eventualmente se reverter com a possibilidade de a Anac dizer: "é livre; o aeroporto precifica os seus serviços, as suas tarifas aeroportuárias da forma como bem entender." E a Anac, como reguladora, poderia ter a prerrogativa de atuar naquele aeroporto específico, como os reguladores mundo afora têm, caso fosse verificado um abuso ou um problema regulatório. É assim que funciona com os aeroportos na Inglaterra. O regulador lá é obrigado, rotineiramente, a se explicar, a dizer por que ele regula os preços de um determinado aeroporto. Ele tem que explicar se ainda persistem as falhas de mercado que levam o regulador a fixar os preços. Aqui, a nossa lei já parte de antemão para estabelecer ou uniformizar o tratamento cravado em lei das tarifas aeroportuárias.

Eu acho que esse pode ser o fio da meada. Poderíamos pensar, eventualmente, na revogação da Lei nº 6.009 e, por consequência, na do Decreto nº 89.121; e a Anac ter mais segurança - porque a Lei nº 6.009 hoje veda - para poder pensar num sistema de tarifas aeroportuárias mais inteligente, em que o aeroporto eleja o seu modelo de negócio, como colocou o Thiago, para atrair a aviação geral, para atrair o táxi-aéreo ou, eventualmente, até mesmo para possibilitar que o táxi-aéreo possa operar em determinado aeroporto. Hoje, Guarulhos, por exemplo, o aeroporto desejado por todas as empresas

domésticas e internacionais que aqui voam, não quer receber aviação geral. Não quer, porque ela não remunera; ela dá prejuízo. A aproximação, inclusive, de uma aeronave da aviação geral na rota pode diminuir a capacidade de pista do aeroporto; tem que haver espaçamento maior entre as aeronaves. Mas, se Guarulhos pudesse cobrar - e há empresários do táxi-aéreo que estariam dispostos a cobrar o preço por essa eventual diminuição -, esse seria um modelo de negócio possível, mas, aqui, no Brasil, infelizmente, por conta desse engessamento que a lei nos traz, isso fica inviabilizado.

Então, acho que a resposta para esta discussão que estamos trazendo é: estrutura tarifária. E acho que tínhamos que endereçar a discussão para a Lei nº 6.009 e para uma eventual revisão ou revogação total dessa lei.

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

O Dorieldo quer fazer uma breve colocação antes do Thiago.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Catanant, você falou das sugestões para a Lei nº 6.009.

Se se revogasse essa lei, teríamos que ter pelo menos um artigo ou alguma coisa que tratasse disso em âmbito geral. Hoje, já esgota o nosso prazo para apresentar contribuições. Você tem, por acaso, alguma contribuição de texto para apresentar para a discussão? Se se mantém a Lei nº 6.009 ou se não mantém? Se for o caso de não se manter, deverá haver um artigo do CBA para tratar disso de forma genérica.

A minha pergunta é se, até a meia-noite, você teria uma proposta para ser discutida.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Podemos pensar em algo.

Em relação ao problema da 6.009, da sua revogação, a minha primeira resposta ao seu questionamento seria a revogação total da Lei nº 6.009. O problema é que ela traz, junto com o decreto, uma série de benefícios, isenções para importação de determinados produtos, mediante decreto do Ministério da Aeronáutica ou alguma coisa assim; e, quanto à sua revogação total, se previrmos que a Anac deva manter esses benefícios, essas isenções de tarifas aeroportuárias até um prazo em que a Anac disponha de alguma forma diferente, mediante decreto, regulamento editado pela SAC, talvez possamos pensar alguma coisa.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Verifiquei que a maioria dos países trata desse assunto em nível de norma, e não de lei; e há uma propensão ainda de que outros países que vêm reformando a legislação deles deixem isso para norma.

Você chegou a investigar isso nesse nível também? Eu me lembro que, nas primeiras reuniões desta Comissão, fiz uma pesquisa e apresentei um quadro em que a maior parte dos países tratam disso em nível de norma.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Desculpe-me, só um complemento: eu não tenho essa investigação, Dorieldo, de Direito Comparado. Infelizmente, não. Se possível, vou conversar com o pessoal da agência que trata do assunto, o responsável, para ver se conseguimos construir alguma coisa a curto prazo.

Se eu puder, Presidente, só gostaria de acrescentar um ponto à minha fala, do qual acabei me esquecendo. Eu também encaminhei uma proposta, nessa madrugada, por *e-mail*, e ela trata dos artigos seguintes a esses dois que estamos tratando, que são os introdutórios do Título VI.

Eu queria só chamar a atenção, pedir por favor a consideração dos senhores sobre a proposta; que apresentem críticas, porque ela trata de uma burocracia que, mesmo mantido o limite dos 20% de capital estrangeiro, ou se alterado para 49%, enfim, mantido ou alterado, ou indo para 100%, eles têm necessariamente que ser revogados, porque eles tratam de uma burocracia desnecessária, duplicação de esforços com as Juntas do Comércio. As empresas de transporte de táxi-aéreo têm que submeter seus atos constitutivos, alterações e tudo mais.

É só uma limpeza que estamos trazendo, e acho que vai ser em benefício de todo o setor: público, privado, táxi.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, nós não temos mais prazo para inscrição.

Thiago, você aguarda. O Nogueira está tendo ânsias! Se o senhor permitir, Thiago! Nogueira, por favor.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Rapidamente, trata-se de uma proposta à Comissão e à Mesa.

Nós tínhamos como prazo fatal de entrega de propostas o dia 26. Acho que, com um pouco de discussão, foi reduzido para o dia 19. Entretanto, de sexta-feira até hoje, entraram propostas extremamente interessantes que merecem um tempinho para que possamos analisar.

Eu, particularmente, gostaria de me debruçar com carinho em cima da proposta do colega Geraldo, assim como na do Catanant. Eu não sei qual é a força do Catanant, porque o Dorieldo te fez uma pergunta, se o senhor consegue, até as 23h59, apresentar alguma coisa. Eu não sei. Eu, com certeza, não teria essa condição. Então, eu queria fazer uma proposta à Mesa para apreciação da Comissão: estendermos 48 horas esse prazo fatal, ou seja, até as 23h59 do dia 21.

Essa é a minha proposta.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nogueira, o que nós podemos entender é o seguinte: realmente, se pudesse mandar pelo menos a ideia do que você já tem e depois passar a justificativa, pelo menos para que nós possamos fechar, porque, por exemplo, não apenas temos aqui os 25 membros da Comissão. Há muitas pessoas que estão mandando agora essas contribuições exatamente porque nós encerramos o prazo. Se deixássemos para o dia 11 de dezembro, todo mundo mandaria no dia 11, 12 de setembro. Então, seria interessante que pelo menos o pessoal fizesse esse pequeno esforço concentrado, passasse as ideias e depois fizesse a modelação.

Não querendo ser chato e impositivo, mas porque, hoje de madrugada, por volta das 4h, 5h da manhã, estavam chegando, e eu estava vendo proposta. O próprio SNETA começou a passar um monte de coisas a 1h, 2h, 3h, 4h. Aí, o Castanho falou: "Eu não vou poder ir, porque estou mal." Eu falei: "O.k., Castanho; nós sentiremos sua falta e estimo melhoras." Isso às 2h! Às 2h30, ele fala: "Ok, obrigado." Quer dizer, acho que está todo mundo pilhado!

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nós temos aqui uma plêiade de horário. A partir da 1h da manhã - a culpa é do horário de verão! O Bisinotto mandou às 4h17; o Catanant; o Antônio Ivaldo, às 4h da manhã. Obrigado, Antônio! O Adriano, às 2h29.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - De sábado para domingo, mandei uma. Era quase 1h da manhã, 1h01. E a doutora: "Obrigado por ter enviado o material." Pensei: não é possível! Ela está trabalhando!

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Imagina como está a Mesa! Nós estamos, assim, felizes!

Então, manda pelo menos a ideia da coisa e faça o complemento; depois, mande o complemento.

Thiago, por favor.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Eu vou ser mais curto ainda, porque o que eu queria falar era exatamente o que o Catanant acabou abordando.

Eu acho que independentemente da discussão se táxi-aéreo é serviço privado ou não, acho que é consenso aqui que ele é um serviço menos público do que o regular. Então, não consigo, por meio do interesse público, justificar uma primazia ou uma isonomia frente a dois serviços que são claramente distantes, mas, talvez, eu consiga atacar por meio de um interesse econômico. Hoje, estou restrito. Pela Lei nº 6.009, há tetos tarifários, há engessamento para todo tipo de serviço em todo tipo de aeroporto no Brasil. Talvez essa não seja a melhor maneira para conseguirmos atrair e valorizar todos os serviços disponíveis.

Concordo completamente com o que o Catanant falou. Não acho eficiente uma régua para todo o Brasil. Acho que, talvez, muito mais inteligente seria realmente atacar onde há falha; e, onde não há falha, deixo o mercado tentar se resolver. Como ele mesmo falou, existem empresários e existem passageiros ou táxis-aéreos que teriam interesse, sim, em pagar um pouco a mais para operar em infraestruturas escassas, onde, aí, sim, caberia o interesse de Guarulhos em receber aviação geral, aviação alternada, receber algum outro tipo de serviço que hoje não é interessante porque não fecha a conta. Ele alega que tem prejuízo com a operação e, por isso, prefere de alguma outra maneira. Então, acho que pode, sim.

Além da discussão do serviço público ou não, que pode ser um pouco mais etérea, porque os benefícios não são tão claros para todo mundo, acho que a discussão do interesse econômico pode ser mais simples e acho que ela é muito bem-vinda. Eu até me disponho - acabei de falar com ele - a sentar com o Catanant hoje para tentar pensar em alguma forma, em algum artigo, em alguma disposição que consiga atacar de alguma maneira o fim da 6.009 sem que haja um problema de transição. Acho que ali há alguns artigos que estão até obsoletos e defasados quanto a algumas isenções, que até eu, pessoa física, sou completamente contrário, mas é uma situação atual, existente. Precisamos tratar com cuidado para que não haja qualquer choque de realidade da noite para o dia.

Esse é um dos pontos.

Pelo interesse econômico, conseguimos, sim, atacar de alguma maneira a reinserção da aviação geral nos aeroportos saturados. Onde não há saturação, nesses 3.500 Municípios, como cita o Ivaldo, não há problema nenhum. O aeroporto está disponível para eles. Acho que atuam da maneira como querem.

Outro ponto, só voltando para o que o Respício falou de vocação de aeroportos. Eu continuo acreditando. Sou contrário ao que ele disse, no sentido de que eu tenho menos condição que uma operadora aeroportuária para definir a operação eficiente dele. Acho que ele se prendeu a cinco aeroportos que eu tenho concedidos hoje, que são claramente vocacionados, que precisam obviamente responder a uma demanda pública de serviço aéreo regular, e se esqueceu de pensar nos outros 700 públicos ou talvez 3.500 privados que temos pelo Brasil, em que a pessoa pode, por definição, querer que ali se

torne um grande centro tecnológico, que se torne um grande repositório de manutenção. E, aí, vocacionar para isso em detrimento de outra atividade. Acho que ele, sim, tem mais capacidade do que eu para fazer isso.

Agora, de alguma maneira, se ele tem alguma contribuição nos processos de concessões, por favor, Respício, mande para nós, por meio formal, por meio de audiência pública; informal, por *e-mail*. Toda e qualquer contribuição por nós será avaliada e é muito bem-vinda.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Já mandei (*Fora do microfone.*)

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Manda de novo. Não tem problema. Um novo processo agora.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Se houver interesse, nós estamos abertos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Por favor, por favor! Não vou obrigá-lo.

Thiago.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Por favor!

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Continuei, Thiago, com dúvida, se nós estamos falando da empresa estabelecida no uso no aeroporto, dentro da área do sítio aeroportuário, ou se nós estamos falando de acesso.

Continuei com essa dúvida.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Eu falo dos dois, tanto do acesso à área quanto do acesso ao *slot*.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Mas eu acho que uma coisa é uma coisa, e outra coisa é outra coisa.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Eu não acho. Acho que está muito relacionado. Não adianta eu te dar área se não te dou *slot*.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Vamos tomar um café, eu te pago, até eu te convencer.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Por favor, no café!

A única preocupação que temos é porque os táxis-aéreos, como prestadores de serviço aéreo público, estão inseridos no Ato Cotepe. Se eles perdem essa qualidade, aí, realmente, vocês vão ter problemas, especialmente em relação à sua própria manutenção, porque alguns táxis-aéreos fazem a própria manutenção devido até mesmo a essa facilidade e à baixa desse custo.

Se realmente é perdido, é o que eu falo, espero que os senhores discutam com muita maturidade transporte aéreo público ou aberto ao público, mas que possam incrementar ou pelo menos garantir os direitos que já existem e que não venham tolher mais ainda a atividade, que já tá periclitante.

Eu não vou falar aqui sobre função social de táxi aéreo na Amazônia porque não é meu papel neste momento, mas nos cafezinhos, nas discussões, com certeza, nós vamos conversar bastante.

Temos aqui algumas inscrições extras. Honorato, o Geraldo já havia feito inscrição antes, já tinha pedido para falar várias vezes, então, acho que o senhor pode falar, que o Geraldo vai...

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - É pela sistemática.

A gente, então, pode encaminhar ideias e propostas até hoje e teremos mais dois dias para detalhar, é isso que foi combinado? É hoje o ponto final?

A SR^a MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Eu estou ficando que nem o Ricardo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não. Olha. As ideias são voltadas a contribuições dentro de artigos. Por exemplo, nós já estamos fechados praticamente. Temos artigos que já contam com 12 contribuições. Quer dizer, de repente você vai colocando mais e mais contribuições em cima disso. Nós vamos ter que fechar e achar o denominador comum em cima disso daí.

Dentro das contribuições que já foram feitas, obviamente que vamos debater em cima dessas contribuições, ponto. Se quiser trazer argumento para debater, é importante. Mas prestem bem atenção: por que temos que resumir os assuntos, os prazos? Porque temos 330 artigos, artigos que têm 12 propostas. São 323. Alguns artigos têm dez propostas. Multiplicasse isso por 300. Olha o trabalho que teremos para alinhar as ideias em cima dessas contribuições.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Correto, Georges. Então, continua o prazo até meia-noite de hoje, não é?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Continua o prazo.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Encaminhamento de propostas em geral.

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

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Porque, as propostas que estão chegando agora, ontem, hoje, é muito complicado que a gente as analise e faça comentários. Para essas, a gente pode tecer comentários *a posteriori*?

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

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Essa era uma preocupação, porque vejo que nesta reunião várias discussões muito importantes foram trazidas hoje. E a gente precisa realmente aprofundá-las.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim. Deixe a Professora falar.

Professora.

A SR^a MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Tem mais alguém que quer se manifestar?

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

Geraldo, por favor.

Vamos encerrar a pauta com o Geraldo e depois passamos a palavra à Professora.

O SR. GERALDO VIEIRA - O primeiro tema: aeroporto.

Na nossa proposta, nesse modelo novo, aeroporto, aeródromo, civil privado, de uso público, é liberdade tarifária. O empreendedor vai lá, constrói, e cobra a tarifa que bem entender, se é uma tarifa, se é meia.

Em todo outro sistema, o de civil privado de uso restrito, que é para esses projetos de segmentos, seja quais forem, também é liberdade tarifária.

A questão de impor liberdade tarifária nos concessionados, nos aeroportos públicos, aqueles que são bens públicos federais, administrados pela Infraero hoje, ou pelos concessionários privados, requer duas apreciações diferentes:

Primeira, a regra dos leilões já fixou as tarifas. O contrato não pode ser alterado nessa parte, embora diga respeito à área econômica extraordinária, porque vai mexer com os preços. E o usuário tem direito ao preço na conformidade do modelo e pode participar da discussão se o modelo for alterado.

Os aeroportos da Infraero seguem a regra geral da 6.009 e da categorização feita para cada aeroporto pela autoridade de aviação civil.

Então, a questão essencial que temos que discutir aqui é o que é melhor para o País neste momento: primeiro, nós estamos aqui para discutir e criar mecanismos para que o País possa enriquecer e possa operar numa economia de mercado.

Então, esse é o objetivo. Porém, em economias de mercado, existe um negócio chamado monopólio natural. O monopólio natural espelha por definição uma falha de mercado, por quê? Porque mercado busca concorrência. Então, onde nós temos monopólios naturais instalados, que são bens públicos federais explorados pelos atuais concessionários ou pela Infraero, e nós temos uma licitação de concessão de mais seis ou quatro aeroportos indo por aí, não sei qual modelo estão pensando.

Então, qual é a questão? Vamos pensar que temos a sociedade de um lado e o Estado de outro. Do lado do Estado, como agência do Estado, está a Anac. A Anac propõe liberdade tarifária em monopólio natural. Eu pergunto: para gente, tudo bem, do ponto vista econômico que tiver racionalidade econômica, preços adequados, possibilidade de trabalhar com lucro marginal de longo prazo, distribuir os ganhos de produtividade para o usuário. Essas são as questões que dizem respeito àquilo que não é falha de mercado.

Então, se temos monopólios naturais, não adianta dizer que fica mais fácil regular e liberar a tarifa porque eu acompanho. Acontece assim: existe na sociedade hoje do Brasil, seja pela crise política, ou crise institucional, ou econômica, ou ambiental, e as outras crises que nós estamos vivendo, existe uma desconfiança generalizada dos agentes econômicos, esse sistema tributário, é o custo Brasil, de que a agência reguladora não consegue, nenhuma delas, em todo segmento infraestrutural, propor modelos de controles de preço e monopólio natural. Nem que não seja monopólio natural, mas seja monopólio derivado de mercado.

Então é fácil. Na primeira reunião que fizemos aqui, eu disse que alguns preços, no Rio, do aeroporto Galeão, subiram dez mil vezes. Eu digo: ou a Infraero estava cobrando muito pouco ou esse cara está exagerando na cobrança. Nós fizemos

aqui, as empresas aéreas, encaminhamos a ata inclusive, denúncias, representações à Anac. Eles não têm condições de trabalhar, de aferir. Eles não têm critérios para aferir se naquela instalação aeroportuária ali localizada qual o mecanismo que vão utilizar para saber se o preço da instalação ou do arrendamento, é disso que se trata, está coerente com o preço de mercado. É monopólio.

Vejam bem o seguinte: eu fiz a opção de continuar com o modelo atual, mas o modelo que estou propondo aqui, que é manter a 6.009 e o famigerado Decreto 8.121, que nos levou ao sucateamento dos aeroportos, esse modelo tem que ser superado. No entanto, temos que ter muita maturidade para, num País de terceiro mundo, desorganizado funcionalmente, desorganizado politicamente, desorganizado tributariamente, entendermos que o agente regulador, que poucas contas presta à sociedade, a não ser informar aquilo que fazemos, transporte tantos passageiros, a tarifa caiu 50% em termos reais nos últimos dez anos, porque se instalou a concorrência por nossa pressão, senão, pelo Estado, as tarifas ainda eram fixadas. E há vários projetos de lei aqui no Senado e na Câmara propondo um retorno à fixação de tarifas.

Então, quero dizer que, se nós tivermos que entender que vamos dar regime de liberdade tarifária para os aeroportos explorados pelo ente estatal ou pelos concessionários, nós vamos ter que criar um capítulo adicional, que podemos discutir, tratando da ação do agente regulador do controle de mercado, do Cade, para permanentemente, 24 horas por dia, acompanhar preços. Não acho que o País está preparado para isso - eu, na minha opinião - e nem acho que os órgãos que estão aí e tampouco a agência reguladora têm condições de fazer esse trabalho.

Então, vamos ter abusos porque temos escassez de infraestrutura, nós não temos sobras de infraestrutura.

Essa é a questão que coloco para todos meditarmos sobre isso.

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

Agora, senhores, antes de passar a palavra à Relatora para que faça algumas ponderações, mas já uma réplica, teremos reunião amanhã. Indefectivelmente eu acho que sim. Mas veja só: nós vamos ter que definir inclusive a pauta da reunião de amanhã, porque teremos uma questão importantíssima - vou passar a palavra para o Catanã - e virão cinco convidados - da Infraero, da Anac e do Decea - que vão explicar pormenorizadamente como está sendo feita a fixação de tarifas. Isso aí tem sido conclave das empresas. Praticamente é a atividade mais importante que temos amanhã. Na parte da manhã, vamos tratar de assuntos organizacionais da comissão. A questão da deliberação dos temas, aquilo que foi passado, como é que vamos organizar. E então vai ser a professora que vai tomar conta disso. Agora este assunto vai ter que ser discutido intragrupos e entre os membros, porque vai chegar o momento em que todos vão ter que escolher, votar. Nós vamos ter que ter um relatório parcial, um relatório final até que então possamos entregar esse pré-projeto. Ou seja, nosso trabalho começa agora. Obviamente as discussões são bem-vindas. Só que seria importante coordená-las.

Catanã, por favor.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Obrigado. Só para desfazer um possível equívoco que a fala do Geraldo possa trazer. A revogação da 669 não necessariamente vai levar a uma liberdade tarifária. É um modelo possível em que a agência vai regular. Pode ser para *scap*. Pode ser tarifa determinada, preços fixos ou liberdade tarifária, a depender de cada mercado.

O SR. GERALDO VIEIRA - Eu tenho direito a réplica. A questão é a seguinte. Eu estou terminando.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - Senhores, pela vênia...

O SR. GERALDO VIEIRA - Sem regra para..... Eu acho que você não tem competência para fazer isso, a agência, competência técnica instalada para fazer esse controle 24/dia. Eu não estou aqui querendo... A revogar a 6.009, você baixar uma norma, Ricardo, eu prefiro ficar com a 6.009. Pelo menos eu sei o que existe.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Vamos marcar um jantar! Senhores, pela ordem. Vamos marcar um jantar! Então, poderemos continuar a discussão.

Sim, estamos trabalhando.

Respício, um minuto, por favor.

Passo a palavra ao Relator e à Mesa.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Eu lembro que tempos atrás quando nós falamos de ficar aqui dois, três dias até, dissemos que o horário ia até... Não entendo por que estamos nos limitando às 17h. Um momentinho só, Presidente. Deixe-me terminar, porque meu tempo está correndo. Acho um absurdo nós tratarmos de um tema sensível à sociedade. Desculpe o termo que vou usar, mas que se danem os táxis aéreos, que se dane a ABART. Isto aqui é importante para a sociedade em primeiro lugar, e não para os setores respectivos aqui, e nós estamos limitados para ir às 17h. Eu não consigo entender isso. Tínhamos que ir até 21h, 22h, gerando propostas, escrevendo, parar cinco

minutos para escrever uma coisa aqui e encaminhar. Eu não consigo entender por que estamos restritos a 17, 16, 15. Se nós vamos passar outros dias aqui, sugiro fazermos uma proposta de ficar pelos menos até às 21h no plenário discutindo as coisas. Isto aqui é extremamente importante. Não é para ir para casa para pensar depois, não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Respício, concordo com o senhor. Mas vamos lá! Calma! A questão no momento é, como eu disse, organizacional. Por exemplo, podemos discutir o assunto serviços aéreos públicos até meia noite. Eu estou aqui até amanhã às 19h, porque vou embarcar. Tenho outros compromissos ao longo da semana, assim como todos nós. A questão é que não estamos ainda talvez, pelo que estou vendo - se eu estiver errado, o senhor tem toda a liberdade de corrigir-me -, direcionados para um tema. Estamos debatendo o serviço aéreo público. Mas pergunto: A que conclusão vamos chegar agora se continuarmos debatendo adentro?

A questão do horário. Sou um pouco cartesiano. Como advogado, trabalho com prazos. Desculpe-me se eu estou sendo deselegante, se parece que eu estou emperrando o trabalho do pessoal, se eu estou impondo alguma coisa. A ideia obviamente não é essa, porque os senhores é que mandam e fazem a Comissão funcionar, e, evidentemente, isso depende da disponibilidade de todo o mundo aqui. A coisa funciona dessa forma.

O meu *feeling* acadêmico é que realmente falta, sim. No momento, é apenas uma coordenação objetiva, aonde é que vamos chegar, conversando aqui até 21h, 22h. Eu adoro conversar. Se eu puder expor os meus pontos de vista, eu vou expô-los, assim como todos aqui vão debater. Mas temos que ver a conclusão.

O que a relatora vai propor é, dentro destes debates, como eles vão acontecer. Na realidade, se fosse uma reunião comum, em uma hora dessas, todo o mundo já teria levantado. Eu estou vendo aqui o desprendimento, a dedicação que todo o mundo está tendo hoje. Isso é louvável. Certo? Então, você pode me ajudar até nessa questão.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Veja bem: o que temos aqui nos nossos plenários - Senado e Câmara? As votações, os debates, as deliberações varam a madrugada. Por que não podemos fazer a mesma coisa aqui?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O senhor terá a oportunidade para tanto, ainda mais quando vierem as propostas.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Então, a gente precisa se organizar, Presidente, para que nós passemos dois dias aqui, um dia atrás do outro, avançando no horário.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, façamos assim, Respício. Já disse que concordo com o senhor. Mas hoje estamos achando a fórmula para fazer esse tipo de trabalho. É claro que, se nós tivermos que ficar aqui até mais tarde, todos estão aqui porque este trabalho é de uma magnitude que talvez não tenhamos o momento histórico para entender o que está acontecendo, porque, depois que isto aqui se encerrar, este trabalho vai continuar, seja porque os Senadores consultarão os membros da comissão sobre aquilo que foi ponderado, trabalhado e por aí. Está certo? Então, o que pode acontecer? 1 - Nós podemos continuar debatendo serviço público agora. Mas realmente não vejo qual seria uma conclusão, o consenso. Nós já faríamos uma deliberação neste momento. Não sei se os senhores concordam comigo. Ou então já vamos deliberar, ou nós podemos fazer assim: passar a palavra à Relatora, que vai dizer o que está acontecendo, em que ponto estão essas contribuições, as inserções nas tabelas e depois nós, de posse das tabelas com as inserções, vamos fazer um trabalho de planificação e obviamente vamos ter que discutir, votar quais os pontos que foram elencados que queremos que vão para o CDA. E isso, com certeza, vai para lá de meia noite. Então, nós vamos ter a oportunidade de realmente ficar aqui até mais tarde, deliberando e tratando do assunto.

Mas antes eu só queria aproveitar o ensejo rapidamente para dizer algo: o Requerimento nº 9, de cunho político-social, referente à oitiva de associações. Nós temos apenas duas associações que serão ouvidas, que, conforme combinamos, serão ouvidas dia 26, cada uma terá 15 minutos ininterruptos, prazo fechado, sem debate, porque essas associações contribuíram com os trabalhos e realmente escolhemos aquelas que fizeram um trabalho mais sério e que se aproximaram, porque muitas associações simplesmente escolheram o silêncio, como sindicatos que não participaram.

Então, por uma questão política e democrática, nós vamos conceder, ao final dos trabalhos na semana que vem, dependendo do ritmo obviamente, 15 minutos para cada uma dessas associações para que exponham suas ideias dentro daquilo que contribuíram.

Requeiro, assim, nos termos regimentais, que sejam convidadas as seguintes entidades para participar de debate desta comissão:

Associação Brasileira de Empresas Auxiliares de Transporte Aéreo e Associação Brasileira de Parentes e Vítimas de Acidentes Aéreos.

Justificativa

O convite a essas entidades é necessário para que a comissão debata temas relativos ao atendimento às famílias vítimas de acidentes aéreos e regulação experimental, estatísticas registram sua sinistralidade.

Essas associações virão por conta própria, não representaram nenhum custo para o Senado e, como se diz, virão voluntariamente, exporão os temas, 15 minutos improrrogáveis e, então, se for o caso, teremos continuidade dos nossos trabalhos.

Os senhores concordam? Pois não, Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Pegando carona no que o senhor mesmo, Presidente, acabou de dizer com relação à extensão do trabalho de hoje e ao cumprimento de objetivo, qual é o objetivo prático, o resultado prático que se espera do depoimento dessas associações, uma vez que elas já enviaram suas contribuições e o prazo acaba às 23h59 de hoje?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O motivo é político. Ou seja, nós temos que atender às exigências da sociedade nesse sentido e foi solicitado por membros da Casa, Parlamentares inclusive, que nós encaixássemos isso daí. Eu não vejo por que não atender os Parlamentares, que aprovaram requerimento de instalação desta comissão.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Então, qualquer cidadão, qualquer um que está me escutando agora pode solicitar por intermédio dos Parlamentares que o representam nos seus Estados e nós vamos ter que acatar. Esta é a minha opinião então.

Se nós estamos acatando essas associações, que têm seus méritos, eu entendo perfeitamente... Eu acredito que qualquer cidadão também vai ter o direito de fazer isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não, senhor, porque nós estipulamos regras: aqueles que fizeram contribuições. Quem não fez contribuição obviamente não teria.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Essas associações podem ter enviado um *e-mail* para o cba2015@gmail.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim. Então, eles podem vir aqui apresentar suas opiniões. Se eles forem atrás de Parlamentar e, se um Parlamentar fizer o pedido, Respício - desculpe -, vamos ter que atender o interesse do Parlamentar.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - De qualquer forma, eu tenho o direito de me manifestar contrário.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Claro, Respício, por favor. São sempre muito bem-vindas suas ponderações.

Assim sendo, senhores, passo a palavra à nossa Relatora para as considerações.

Antes, em votação o requerimento.

Aqueles que concordam permaneçam como estão.

Aprovado por maioria.

Votos contrários: Brigadeiro Gustavo e Respício.

Professora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Prezados membros da comissão, eu agradeço a oportunidade de ter desenvolvido o trabalho com vocês. Interessante a posição do Respício, mas teria sido mais oportuno se tivesse sido exposta na hora do almoço, por exemplo, para que pudéssemos nos programar para fazer um *break* e depois continuarmos.

O que eu gostaria de dizer é o seguinte: fiquei surpresa com o fato de que vários aqui que nunca falaram durante o período todo começaram a fazê-lo hoje, graças a um processo socrático do pacto das ideias. Muitos começaram a conversar. Infelizmente, por pressão de tempo, alguns que sempre falavam muito, foram bem comedidos nas suas ponderações.

Segundo, essa questão do prazo fiquei pensando como fazer um *balance* em relação a isso. Em Direito temos o que chamamos de *de lege ferenda* e *de lege lata*. *De lege ferenda* é o direito em se fazendo, *de lege lata* é quando já está pronta a norma.

Então, estou pensando o seguinte: aceitar até hoje colaborações. Estamos na fase *de lege ferenda*, em fazendo, para que vocês entreguem em um dia - dois no máximo - *de lege lata*. Entenderam? Não é bem uma exceção. Seria um contorno na questão dos prazos. Ou seja, vocês têm hoje até às 24h, porque eu estou acordada, infelizmente, eu já nem temo mais

de que vocês me acordem. Então, eu aceitarei. Vocês mandam até hoje. Estamos num processo *de lege ferenda*, em se fazendo no Direito. Uma orientação. Não digo eu acho, eu penso. Eu entendo por oportuno, com base no Direito, porque ninguém acha nada. Entenderam como é?

Então, já que é para fazer, vamos começar essa redação. Se vocês tiverem alguma proposta em *de lege ferenda* que venha à mente de vocês, até às 24h, escrevam: "Estamos propondo... Entendemos por oportuno encaminhar um artigo em *de lege ferenda* sobre tais temas", deem já o pequeno contorno, se der para fazer até às 24h. Só que então eu posso esperar o *de lege lata*. O que acontece é o seguinte: todas as propostas já foram encaminhadas para Vicente para serem inseridas na proposta. Temos que ser racionais, seguir o Princípio da Razoabilidade. Ele não vai conseguir colocar tudo isso hoje, nem amanhã. Temos prazos. São prazos prescritivos, mas, ao mesmo tempo, percebemos que a última reunião foi uma das melhores, que nós teríamos que começar hoje a comissão. Hoje seria oportuno começarmos os nossos trabalhos.

Então, o prazo para recebermos *de lege lata*, ou seja, a proposta do artigo redigido. Hoje vocês mandam *de lege ferenda* o que vão fazer, justificativa. Até amanhã, na parte da manhã, porque à tarde nós já vamos mandar o material para o Vicente colocar tabela geral. Seis será a última tabela de planificação que vocês vão receber. Nós já estamos com praticamente 70% a 75% de colaborações feitas. Realmente, apesar de todas as reclamações - é o muro das lamentações isto aqui, principalmente comigo. Eu me senti lá em Israel -, estou perplexa que nós caminhamos. Dá um trabalho interessante. Eu estou do lado de cá, mas acabei percebendo. Eu também não tinha essa expectativa honestamente. Nós caminhamos. E o que vai acontecer agora? Essa tabela, vamos reencaminhá-la para o Vicente, que vai ter um prazo de uns quatro dias para inserir todas essas propostas. A partir da semana que vem, vocês vão receber uma tabela como esta, que vai ser a última tabela, com todas as inserções. Nós vamos fazer um trabalho um pouco histórico e vamos tentar consolidar, já num formato cristalizado de um novo código, as propostas que não são divergentes. Artigos que não tiverem propostas com antinomias nós já vamos consolidar. No caso de artigos que não receberam propostas da parte técnica, o grupo jurídico vai tentar verificar se o código está atual, se o código merece, em face das outras, uma pequena alteração. E as propostas que tiverem divergências realmente gritantes nós vamos ter que ainda decidir se vão ser inseridas já nesse corpo de um, porque vamos ter que mandar para vocês agora um documento assim, à semelhança desse documento que o Geraldo fez. E nós vamos colocar eventualmente em algum acordo a proposta inserida. Onde houver duas ou três propostas, vamos ter que analisar se será possível colocá-las e depois darmos continuidade, porque, dependendo da postura ou da posição ou da proposta aceita, você ter uma modificação nos próximos artigos. Vocês percebem? O código é sistematizado. É muito complicado fazer alguma coisa como *patchwork*, inserindo somente. Quando nós tivermos essa documentação, nós vamos mandá-la para a comissão.

Respício havia solicitado se seria possível mandarmos por pedaços para facilitar o trabalho de quem vai receber. Então, temos que verificar, Ricardo e Geraldo, se vai ser possível, porque vamos começar do primeiro artigo, em termos de sistemática, pegarmos cada parte de trabalho e já mandá-la para a comissão ou se nós vamos fazer uma revisão do código todinho e depois mandamos o pacote. Dá para mandar em partes. Não quero me comprometer com aquilo que não podemos cumprir. Então, vai dar para fazer isso? Portanto, vamos mandar em parte, para que a comissão... Um diz que sim; outro, que não. Temos que decidir. Nós vamos resolver isso também amanhã porque é complicado.

Nós vamos mandar este trabalho para a comissão e realmente, onde houver propostas divergentes, vamos tentar resolver isso de forma muito racional. Deverá haver uma votação porque o grupo jurídico não vai ter o poder de escolher por esta ou aquela sugestão. Nós vamos ter que fazer uma votação para que possamos, então, depois da outra revisão, ter o *draft* final desse código.

Então, em grande linhas, é isso.

A questão de prazos para estendermos os nossos debates. Normalmente quando temos uma reunião, o problema é realmente a questão de retorno de voo. Teremos que nos programar. Então, nas outras vezes que estivermos aqui, teremos um *break* - quatro, cinco horas - e voltamos às cinco horas e ficamos até às oito. Mas tem que ser uma coisa objetiva ou racional, principalmente quando nós já tivermos este primeiro *draft*, esta primeira minuta, proposta, para que, então, possamos pegar por pacotes e analisar para ter uma meta final.

Alguma dúvida?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Marcos, por favor. Geraldo Marcos fez uma inscrição anteriormente.

O SR. GERALDO VIEIRA - Ficou claro em relação ao formato que vai ser seguido, em relação a como vai ser o trabalho daqui para frente.

Digamos, por exemplo, que tenhamos duas propostas, aceitamos uma, mas queremos modificações nela. Seriam possíveis essas modificações ou simplesmente vai ser uma deliberação em relação a aceito ou não aceito? Será binário dessa maneira?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - O problema de aceitar alterações vai ser outra sugestão e, então, vamos entrar num círculo dialético tese, antítese e síntese e não vamos acabar isto aqui. Se tivéssemos prazo para um ano, o ideal seria isso. Agora vamos ter que ver a racionalidade para a coisa.

O SR. GERALDO VIEIRA - É, mas o texto pode não entrar adequado da forma como está proposto. Pode haver seis propostas e seis propostas inadequadas. Sendo assim, o grande problema em relação a esse formato é que a gente pode estar indo para uma proposta... Por exemplo, eu não li toda a proposta do Dr. Geraldo hoje e pode haver um artigo específico que eu acho que aquele modelo não está adequado. E eu não fiz proposta porque a única proposta vigente está modificando o entendimento que, para mim, estava adequado. Então, se for binária a sugestão, muda um pouco a forma de trabalhar.

Só para fazer uma segunda pergunta, por causa das ponderações: Daqui em diante, todas as reuniões serão de dois dias?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, rapidamente pela ordem. Só um pouquinho, Geraldo. Já vou passar a palavra ao senhor. O Honorato também está inscrito.

Senhores, pode não ser necessário que a reunião tenha dois dias, talvez não haja essa necessidade. O que faremos agora é o seguinte: eu vou, uma vez terminada a reunião, conversar com a Consultoria do Senado, assim como fiz hoje, de manhã cedo, e, junto à Consultoria, vamos ver essas formas, deliberações, as experiências das comissões anteriores. Para discutirmos isso, podemos fazer isso amanhã pela manhã, podemos passar isso amanhã pela manhã, ou então nós nem precisamos ter uma reunião amanhã pela manhã, podemos apenas ter apresentações e discussões à tarde. Fica a critério dos senhores. Então, temos esse espaço para discutir. Os senhores querem vir aqui, pela manhã, para discutirmos e vermos as opções, às dez horas? Então, perfeito, viu, Eduardo? Amanhã, então, teremos reunião pela manhã. Ótimo! Então, isso já está definido.

Segundo, vou conversar com a Consultoria do Senado e ver a posição, a experiência junto às outras comissões.

Microfone, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA - Em relação ao procedimento essa conversa?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Exatamente. Em relação aos procedimentos, até porque temos algumas ideias e obviamente isso não vamos debater em dez minutos.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Temos que pensar, inclusive com o grupo jurídico, como é que vamos fazer para revisar todo esse jurídico.

O SR. GERALDO VIEIRA - E o resultado dessas conversas vocês irão trazer amanhã?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - Última pergunta: O resultado dessas conversas com a Consultoria do Senado será trazido para a comissão amanhã?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Deus queira. Eu vou me esforçar para que seja amanhã.

Geraldo, só um minutinho. Parece que o Honorato tem que sair.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Não é que eu tenha que sair. Só porque tem a ver e é bem rapidinho. É uma questão de se envolver nessa conversa e definição é como será a votação do texto. Será votação do texto integral ou de artigo por artigo no fim, após as discussões?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O que já está entendido é o seguinte: nós não vamos mexer nos textos dos artigos que foram passados, a não ser que haja obviamente uma necessidade legal ou de adequação desde que não vá subtrair a ideia do que foi passado. Ou seja, agora não teremos mais uma discussão filosófica como: "Ah, não! Mas esse artigo não é assim". Temos artigos secos, as contribuições. Inclusive, quero até mesmo dizer que todos tiveram tempo aqui de ler, pensar no artigo. São 14 reuniões. E de repente: "Ah, mas eu vi agora! Quer dizer, acho que podia até ter sido trabalhado", porque nós demos abertura para que isso fosse feito antes. Então, a partir do momento, nós vamos nos focar naqueles textos que foram colocados. Obviamente, se um texto é teratológico, ainda que exprima a vontade de todo o mundo, aquilo ali vai ter que ser trabalhado e o será. Mas não vamos alterar o sentido daquilo que se está querendo. E outra coisa, muitas vezes, aquilo que os técnicos ou que o próprio jurídico queira, de repente, vai barrar na Consultoria do Senado. Temos, então, que fazer esse tipo de previsão.

Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, quero fazer uma sugestão, uma proposta, que, possivelmente, pode ser impertinente, com relação à metodologia. Creio que, para nós todos, para que cada um fique seguro do que apresentou, seguro da sua participação e da discussão ampla, a minha opinião é que, se, encerrado o prazo para apresentação de sugestões, a Relatora monta o texto inicial do primeiro ao último artigo, obviamente, vai se utilizar das contribuições apresentadas à Comissão. Ao montá-lo, estará fazendo uma opção. Este texto montado é remetido para a Comissão, com, pelo menos, uma semana de antecedência, e abre-se um prazo para que cada um de nós ofereça mudança pontual ao artigo, o.k.?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Mas foi o que falei.

O SR. GERALDO VIEIRA - Tipo uma emenda modificativa, substitutiva, é como as Casas Legislativas atuam. Não podemos chegar aqui e oferece à Comissão cinco redações para o art. 1º, oferecemos uma, e a Relatoria diz, identifica e justifica porque escolheu aquela, e não as outras. E, aí, todos têm o texto. Quando todos tiverem esse texto, que terá que estar sistematizado, então, a Comissão, nós todos teremos uma segunda chance de apresentar emendas substitutivas, modificativas, que é como funcionam as Comissões. Por quê? Porque o aglomerado de sugestões é complexo, e não conseguimos trabalhar, nem visualmente, pois estamos falando de alguma coisa com 400 artigos, 1.200 parágrafos, 1.300 incisos, o.k.? Então, temos que nos dedicar.

Essa é a minha proposta. Agora, encerrado o prazo, nesse trabalho da Relatoria, com a nossa ajuda ou sem, consolidar um texto e fazer a proposta, tendo em vista o nível de discussão. E apresentamos o texto à Comissão, as pessoas levam para casa, levam para as suas instituições: olha, isso é um anteprojeto. Está o.k.? Ou tenho que apresentar uma emenda de um art. 19 aqui, para dar uma melhor redação, para sistematizar algo que, eventualmente, a Relatoria, assessorada, não conseguiu sistematizar? Em segundo lugar, sinto que temos duas questões que não estão bem resolvidas, e a oportunidade é histórica para encaminhar: a questão do táxi aéreo, como o táxi aéreo se apresenta no mercado e terá suas melhores oportunidades. O que interessa a todos e ao País é crescer, não criar barreiras. E segundo, a proposta da Anac de liberalização tarifária. Os representantes da Anac poderiam, inclusive, hoje, se for o caso, se não quisermos ir para casa imediatamente, já nos apresentar: o.k., tu estás querendo um regime de tarifa que a Anac fixa. Mas qual é a tua proposta, qual é o conceito de fixar? Como é que isso vai ser feito? Como é que isso vai assegurar segurança jurídica para os atores econômicos envolvidos no processo?

Essas duas discussões têm que ser realizada. Além disso, discussão na hora em que sistematizarmos o texto, esse grandão, vai ficar legal, porque democratiza, bota todos nós em igualdade de condições, de apreciação, nivela o conhecimento, a informação, e, a partir desse primeiro texto, com o aprimoramento que possa ser feito em cima do primeiro texto, vamos evoluir para um anteprojeto que, possivelmente, será olhado. O Senado vai olhar a parte da Lei Complementar 95, a técnica de fazer lei. Penso assim.

Por último, professora, acho que os membros da Comissão, todos somos responsáveis, interessados, estamos aqui doando o nosso tempo particular, privado, isso é muito bom, doar o tempo, mas penso, também, que deve ser aberta uma exceção, neste momento, para que o prazo da contribuição para o membro da Comissão seja ampliado até quinta-feira, a fim que a Anac possa encaminhar a sugestão dela, o Decea, enfim, e, na sexta, semana que vem, sistematizamos. Essa é a minha opinião porque, se não for feito assim num segundo momento, Presidente, quando tivermos esse texto pronto de cabo a rabo, serão quatrocentos e poucos artigos, então, todos terão oportunidade de fazer a sua proposta já em cima de um texto sistematizado, sem limitação.

Proponho isso à Mesa, porque trazer tema por grupo de tema, por assunto, essa fase já passou, não é? Todos aqui queremos ter uma visão geral da floresta, não da árvore, a fase da árvore passou.

Essa é a minha opinião e a proposta que trago. Peço ao Presidente que submeta à Comissão.

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

Geraldo, desde o começo, falei qual seria a função da Relatoria: pegar todas essas contribuições, fazermos - acho que falei mais ou menos nesse mesmo sentido - um texto básico numa estrutura já codificada. A única questão que ficou aberta, eventualmente, confrontando com a tua posição, foi essa questão de já escolhermos uma sugestão e já mandarmos com uma sugestão, pelo que entendi da tua proposta é já mandarmos um texto pronto, mas já uma opção quando tivermos divergência de posições em relação a um artigo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Professora, acho o seguinte: os textos propostos são conhecidos em maior ou menor grau. A proposta que estou trazendo aqui é que a Relatoria escolhe um texto.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Então, é isso que estou entendendo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Não tem que trazer cinco para a Comissão votar cada texto.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Estou entendendo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Faz um texto cabo a rabo, e todo temos liberdade de dizer: olha, quero fazer uma emenda ao art. 30, ou uma emenda ao art. 10.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Estou entendendo, você...

O SR. GERALDO VIEIRA - E, aí, vamos evoluir para o texto final.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Estou entendendo o que você está falando. Existem duas possibilidades: ou fazer a votação antes ou posteriormente, quer dizer, o grupo jurídico escolhe em um artigo que tiver 10 propostas a que entender mais oportuna, desde que justificadas, mandar pronto para a Mesa para que, depois, mande para a Comissão, para os membros e aquele membro que sentir que seu artigo não foi aceitar e adotado, mande uma contraproposta. E depois?

O SR. GERALDO VIEIRA - Doutora, tenho certeza de que, oferecido esse texto, e todos nós tendo oportunidade de melhorá-lo, vão sair as contribuições fundamentais, as que farão diferença, porque, agora, estamos só trazendo grandes preocupações sem sistematização.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Tudo bem, temos essa primeira...

O SR. GERALDO VIEIRA - Apresenta-se o texto, e cada um de nós terá a oportunidade de fazer emendas a esse..

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

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Só um minuto, Geraldo.

Mas, na segunda fase, fazemos essa opção, depois, isso volta para a Comissão, cada membro vai fazer a sua proposta e, daí, o que fazemos para votar entre as divergências de propostas que vão surgir de novo?

O SR. GERALDO VIEIRA - Cada membro fará uma emenda. Posso fazer, no art. 19, uma...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Tudo bem, cada um que fizer...

O SR. GERALDO VIEIRA - Olha, o Marcus falou aqui o seguinte: tenho uma redação que já alterei três vezes, três, quero ter a chance de alterar a quarta, mas é palavra, é expressão, é distribuição de matéria.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Tudo bem. Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - E isso a que o Marcos se referiu...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Tudo bem, mas salvo quando tivermos antinomias e, realmente, não houver concordância. Daí, vai ter que chegar a um ponto, quer queira, quer não, de ter que haver esse confronto, não tem jeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Isso é que nem o artigo.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - (?) que seja um artigo, você refaz.

O SR. GERALDO VIEIRA - Hein?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Marcus pediu a inscrição, depois, o Brigadeiro Gustavo, por favor.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Eu só queria colocar que, muito embora, tenhamos tido 14 reuniões para ver as propostas, debater os grandes temas, muitas propostas foram enviadas neste fim de semana, como foi discutido hoje. Vocês receberam propostas à meia-noite de hoje. Então, na verdade, não tivemos chance de ver todas as propostas, nem de debatê-las, embora eu entenda a vantagem de ter um texto pronto e debatê-lo, a escolha de uma dentre todas as propostas, pode ser cega para o resto da Comissão, porque não conhecemos todas, não temos como tê-las conhecido.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Marcus, a ideia de estabelecermos o prazo, agora, é exatamente esta, para que todos tenham tempo para conhecer as propostas. Agora, por exemplo, se tivéssemos...

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Mas o prazo para envio das propostas ou vamos ter só um prazo para olhar todas as propostas e, a partir daí, deliberar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Atenção, o que foi entregue agora, as propostas que foram colocadas, os membros deliberarão em cima das propostas que forem entregues. Mas acontece que não sei se não concordo, se não vi, se eu não queria ver etc. e tal. Há algo que deixamos claro: sabemos que todos os membros aqui, a maioria, obviamente, têm os grupos de interesse. E sempre falamos que, por mais que se faça parte de um grupo de interesse, ou seja, deliberaríamos sobre todo o código, tudo aquilo que seria colocado. Se tivéssemos estipulado um prazo que fosse para novembro, estaríamos tendo o mesmo problema que agora. Se tivéssemos colocado um prazo para dezembro, estaríamos tendo a mesma situação que agora. O que fizemos foi antecipar para que, agora, os membros, dentro daquilo que foi trabalhado, seja colocado à disposição, todos vão ler aquilo que foi enquadrado. Obviamente que alguns vão dizer que queria ter colocado, queria ter mudado, feito essa contribuição, porque, de repente, isso é que nem escrever um artigo, toda vez que você escreve um artigo, você revisa, você vai mudar algo. Então, você passa, às vezes, um mês mudando um artigo toda hora e não chega a um denominador.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Georges, não estou discordando de você, era só em relação ao aspecto - eu tinha entendido essa parte já - de ter uma escolha pelo grupo jurídico de uma das propostas para, então, ser enviada essa proposta consolidada do Código todo para a gente, para, então, deliberarmos e debater em cima disso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não, não é isso.

O SR. GERALDO VIEIRA - Você não vai deliberar nada.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Tudo bem.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Você vai debater em cima dessa proposta.

O SR. GERALDO VIEIRA - Você vai receber uma proposta e examiná-la. Ninguém vai deliberar nada...,

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ninguém vai deliberar.

O SR. GERALDO VIEIRA - ...proposta nenhuma, estamos só consolidando. A Relatora não vai trazer um texto aqui com artigo tal com 10 redações para ficarmos discutindo um artigo, ela tem uma unidade, o Código tem um sistema, uma opção. A Relatora vai optar por uma das propostas, não vai criar coisa nova, nem inventar, nem trair ninguém, simplesmente, trará um texto sistematizado que vai ser submetido para a Comissão, se discordar, discordou. Então, por exemplo, coronel, o senhor tem dois artigos do Sipaer cuja redação o senhor acha que pode ser melhorada, então, oferece uma redação substitutiva. Tenho certeza de que assim funciona melhor. Se tivermos o texto consolidado, mas não com todas as propostas, porque as proposta, já conhecemos.

Não adianta a Relatora produzir um texto e mostrar: art. 1º, cinco variações. Já as conhecemos.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Perfeito, Geraldo.

Continuando, primeiro, não conhecemos todas as propostas, porque receberam propostas hoje. Era isso que estávamos falando.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Isso era passado aos membros.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Perfeito, entendido.

Segundo, se essa escolha for feita pelo corpo jurídico, pelo Relator, então, como, neste momento, não conhecemos a proposta, então, na próxima reunião, daqui a duas semanas, se formos debater um texto consolidado, vamos fazer um texto consolidado do qual não conhecemos todas as propostas.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - (*Fora do microfone.*)

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Só mais um ponto. Em relação ao objetivo, o que estou entendendo, pelo menos, da proposta da Mesa, é o seguinte: vamos colocar as propostas, fechou o prazo hoje para que, então, possamos debater em cima das propostas e escolher aquilo que é mais adequado e fazer apenas pequenos ajustes. Mas se pudermos fazer modificações em cada artigo, daqui a um mês, estaremos no mesmo lugar de hoje, ou seja, em cima de um Código inicial, vamos debatê-lo. É um trabalho muito vantajoso? É, mas vai demandar mais tempo.

Esse é o único ponto. Portanto, temos que decidir o que vamos fazer.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Geraldo, eu queria passar a palavra para o Brigadeiro Gustavo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA - Deixe-me dar um exemplo, é um minutinho.

Você quer discutir comigo regra de prescrição instintiva? Não, não é? Então, deixa a Relatora, esta é a função da Relatora, apresentar um texto, e nós todos vamos olhar e oferecer emendas ao texto, as propostas estão prontas. Fique tranquilo, pois ninguém vai ser prejudicado, o texto não está finalizado, é só para dar ordem ao trabalho. É assim que funciona o Senado Federal, a Câmara dos Deputados, a Câmara dos Vereadores.

Acho que, se não for assim, não vamos conseguir consolidar nada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não, estamos aqui debatendo o que temos que fazer.

Brigadeiro, por favor.

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

Concordo com a proposta que foi colocada. A Relatora vai nos apresentar uma estrutura, uma lei completa, ela seleciona os artigos que ela achar que estão... Da forma como discutimos aqui.

A primeira coisa que temos que discutir, a partir dessa primeira estrutura é: a estrutura é esta mesma ou preciso fazer modificação de estrutura? A primeira sugestão é esta. O capítulo 1 é o capítulo 1 mesmo? A parte final é a parte final? Aprova-se a estrutura. A única coisa com a qual não concordei com o Geraldo foi a livre modificação. A livre modificação por escrito, por favor. Eu acho que toda e qualquer sugestão que tenha que ser feita, a partir do momento...

Estou entendendo que vou receber um código proposto pela Relatoria, a primeira coisa que o grupo vota: estrutura está o.k.? Se a estrutura estiver o.k., vamos começar a trabalhar, em seguida, no conteúdo. Se houver qualquer modificação dentro daquilo que foi proposto pela Relatoria, de preferência que se use alguma coisa do que já foi apresentado. Mas, de qualquer maneira, qualquer alteração, que seja por escrito, porque precisamos facilitar o trabalho da Relatoria. Então, faremos uma proposta por escrito, discutiremos aqui, é claro, se tem que trocar uma vírgula, uma palavra, a hermenêutica melhor de outra palavra. Acho até que, durante a discussão, dá para fazer, e vamos fechando de cima até embaixo o Código.

Outra coisa na qual temos que ter disciplina é: fechou, não vai retornar. Esse artigo aqui está difícil, então, vamos fazer o seguinte: usa-se aquele recurso do decurso de prazo, e, na próxima reunião, fechamos o artigo, ou, então, pede-se um cafezinho, discutimos e voltamos a ele. Vamos ter a disciplina de fechar uma estrutura, para ir depois artigo por artigo, e qualquer modificação seja por escrito, só para forçarmos as pessoas a escreverem e facilitar a vida da nossa Relatoria.

Essa é a minha sugestão.

Obrigado.

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

Marcus, pois não.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Então, a sua proposta, Brigadeiro, seria termos texto consolidado, como o Geraldo propôs, permitindo modificações, desde que foi escrito, preferencialmente, utilizando as propostas já enviadas, mas se não concordar com uma, eu poderia, por exemplo, propor um novo texto para aquele artigo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Ou propor a supressão, se você não concordar com o artigo.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - O.k., entendido.

O SR. GERALDO VIEIRA - Aplica o Regimento do Senado, de uma Comissão qualquer, porque são especialistas nisso.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Agora, uma vez aprovado o artigo, passou por ele, não volta mais.

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

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Podemos até deixar algum em branco para decidir na reunião subsequente, mas decidido no artigo, fechou, fechou, porque, senão, não para mais.

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

Respício, pois não.

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

Havíamos conversado, Maria Helena, e sou extremamente favorável à linha, vou dizer exatamente, à linha do Geraldo. A Relatoria, não estou falando a Maria Helena, mas estou falando você e o seu grupo - certo? -, não deveria ter escolhido a proposta mais interessante, mas ter feito uma salada daquelas propostas, daquele artigo, daquele parágrafo, daquele sei lá o que seja, e construir a redação. É trabalhoso? Com certeza, mas, na minha opinião, essa é a função da Relatoria. Eu já

havia falado isso para você antes, várias vezes, que se teria que puxar a responsabilidade para se propor um texto único. Se chegarmos aqui com 15 propostas diferentes para cada artigo, cada um vai querer a sua, é natural. Então, tem que ter uma neutralidade da Mesa, para falar assim: "Olha, a Mesa propõe essa redação aqui." "Ah! Mas não foi contemplada a minha, nem a do Kerlington, mas foi a do Geraldo, a do Ricardo e a do Catanant. O.k.." Tem como eu e ele sermos contemplados com um termo, uma vírgula, às vezes, já satisfaz as nossas visões e, se não satisfizer, somos voto vencido, e acabou, como o Brigadeiro falou: passa para o próximo, passa o próximo. A dele não vai ser atendida, nem a minha, acabou. A Comissão votou que não vai ser atendida. E, depois, no plenário do Senado, da Câmara, que seja alterado, mas eu e ele perdemos. Partimos para o próximo. Acredito que é imperativo começarmos a fazer isso. E volto a falar, sem horário. Vamos ficar aqui dois, ou três dias? Sem horário.

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

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - O que o Brigadeiro levantou foi também interessante, concordo com o Respício, mas, antes de se fazer essa concatenação artigo por artigo, volto a nossa primeira reunião, 14 reuniões atrás, ou 13 reuniões atrás, precisamos eleger ou erigir qual seja a estrutura do Código, porque não adianta, a meu ver, a Relatoria pegar... É a pergunta do Brigadeiro: vai ser o quê? Vai ser a estrutura que está hoje? Vai ser a estrutura do Geraldo? Vai ser o que o Geraldo propôs, a nova estrutura? Achei bem interessante. Vai ser a estrutura via anexo e *call*? Até para auxiliar a Relatoria, precisamos decidir sem enrolo mais e sem procrastinações mil, qual é a estrutura. Porque sabendo qual é a estrutura, ela vai poder fazer essa vitamina, essa salada, esse amálgama. Nossa, que palavra linda! Sem a estrutura, sem o esqueleto, acho que, realmente, vai ficar difícil para a Relatoria.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - É, e outra coisa na linha do que o Respício estava falando, há o parágrafo único, do art. 7º do Regimento, que diz o seguinte: as sugestões ao texto principal, quando versarem sobre o mesmo dispositivo ou grupo de dispositivos, poderão ser aglutinadas para deliberação por iniciativa do Relator-Geral. Então, realmente...

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - O que falei, Professora, não foi do artigo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Não, não, estou falando isso para justificar.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Concordei com Respício, o.k., acho que concordei, assim, acho que concordei não, acho vírgula, ponto parágrafo. Mudei de ideia.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Isso não existe.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Concordei com o Geraldo, mas, antes disso, estou assim *one step before*, um passo antes...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Deliberarmos sobre a estrutura.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - ...o esqueleto. Depois, com o esqueleto pronto, é como se faz um artigo científico, como se faz uma monografia, uma tese, uma dissertação, você faz estrutura, depois, com desculpa ao Reitor, você faz a estrutura e vai colocando dentro da estrutura. Isso é o que estamos tentando fazer desde a primeira reunião, e não elegemos a estrutura até hoje.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Mas essa estrutura, no fim, vai ser em face dos níveis de sugestões que aparecerem. A coisa foi ao contrário, foi feito o inverso aqui, o trabalho foi feito o inverso.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - É isso que estou querendo dizer.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Foi feito de ponta cabeça.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Se não eleger a estrutura, a Relatoria pode fazer esse trabalho, mas a Comissão vai eleger qual a estrutura.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Vai ter que ser feito, agora, em função dos níveis e propostas e alterações, quer dizer, o Código tomou um rumo diferente, ele foi inverso, fez uma proposta inversa. Vamos ter que montar uma estrutura em face das alterações que foram propostas.

Pois não, pois não.

O SR. GERALDO VIEIRA - Só um detalhe, a estrutura está pronta, quero dizer está pronta, porque todas as contribuições observaram a estrutura do atual Código. Então, a estrutura, na minha definição, está pronta...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Só algumas alterações de título.

O SR. GERALDO VIEIRA - não vamos pegar a parte das sanções administrativas e entender que isso vai para o Título 1, o Título vai para o Título 5, o Título 5 vira 2. A estrutura, no meu entendimento, está pronta.

Quero até fazer um depoimento, porque a Comissão de Juristas que elaborou o Código Brasileiro de Aeronáutica atual, o vigente, é uma Comissão da maior representatividade. Ficaram anos discutindo a estrutura, receberam mais de 110.000 sugestões, trabalharam durante três, quatro anos, intensamente, para definir esse tal Código Brasileiro de Aeronáutica. Respeito muito esses homens, todos juristas, com experiência internacional, professores da USP, professores da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 11 da maior competência. Eles definiram a estrutura, e sempre que olho para o Código, digo: caramba, preciso de uma outra estrutura. Tentei várias vezes e fiquei horas e horas pensando que estrutura adotaríamos. Não cheguei, não consegui, talvez por incompetência minha, chegar, arrumar uma estrutura melhor do que a adotada pelos Juristas no atual CBA.

Então, tanto isso ficou meio óbvio aqui que todas as sugestões foram feitas em cima da estrutura atual do Código. Se eu for separar, fazer uma estrutura diferente, a primeira coisa que vai acontecer é que, no que diz respeito às declarações, valores e princípios, que incluí, vão estar divergentes com o trabalho do Ricardo, embora ambas queiram chegar ao mesmo lugar. Então, acho que, para mim, a estrutura está definida, na minha opinião, essa é minha opinião pessoal.

Aqui, ninguém vai inventar uma estrutura nova do Código, não é?

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Não estou falando da questão de inventar ou deixar de ser inventada.

O SR. GERALDO VIEIRA - É o que penso eu. Concordam? Então, vamos botar em votação, porque a estrutura já fica aprovada.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Acho que o senhor não estava aqui, no início, acho que chegou umas três ou quatro reuniões depois, mas, nas primeiras reuniões, tentamos fazer uma estrutura. Como não conseguimos isso, voltamos para o Código atual e tentamos conversar a respeito de cada instituto. Mas, por exemplo, existia uma ideia da relatoria, acompanhada por todos aqui, se não me engano, de haver um primeiro capítulo sobre definições. Eu não sei se isso foi abandonado ou se não foi ou se continuou...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM (*Fora do microfone.*) - Foi abandonado.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Foi abandonado. Pois é, então, o que eu digo é o seguinte: independentemente de estar eleita ou não - concordando com o pessoal da consultoria do Senado que está aqui atrás, meu amigo Cícero -, nós temos que olhar para a estrutura. Se for a mesma, o.k. Então: capítulo 1, capítulo 2, título 1, título 2. É estrutura. É como se fosse sumarizar o meu artigo científico, como se eu fosse sumarizar a minha tese. Eu não estou sendo a favor ou contra a estrutura velha ou nova. Não. Mas nós precisamos enxergar a estrutura.

Pelo o que eu li da sua proposta, existe um pouco de coisas diferentes da estrutura atual, também. Então, pela passada de olho rápida, o que eu vi: alguns dispositivos estão sendo suprimidos - não da sua, eu digo no geral, agora.

A gente precisa enxergar. Eu acho que o que está acontecendo aqui... - eu acho, não - eu penso que está faltando a gente só enxergar qual é essa estrutura para entender a visão macro. E do macro sair para o micro. Então, é só uma questão de metodologia. É só isso o que eu estou propondo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - O que eu observei: algumas alterações só de títulos ou de capítulos; coisas que, assim, não alteram a sistemática.

E, como eu falei, as inserções dessas sugestões, elas mesmas vão dar corpo a essa estrutura nova.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Só pegando, na realidade, um pouco da ideia do Brigadeiro, do Dr. Geraldo, e do Respício,...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Na realidade, Relatora, eu acho que a maneira mais fácil de a gente resolver é a senhora, junto com a equipe, apresentar uma proposta, e a gente observar e: "O.k.; não está o.k.; precisa mudar isso." E acabou.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - É o que nós estamos propondo desde o início - está bom?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Então, em resumo, a gente vai ter a estrutura que a gente já tem hoje - certo? - e que foi proposta, tanto do Ricardo, quanto do Geraldo. E vocês vão fazer, em cima dessa estrutura,

uma proposta de artigos que serão trazidos, artigo por artigo, para a Comissão. Debateremos e faremos as modificações necessárias, votaremos, e, a partir daí, o próximo artigo. Será assim o procedimento de trabalho?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Sim.

O SR. GERALDO VIEIRA - Só que eu proponho, para ganhar tempo,...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - Só uma...

O SR. GERALDO VIEIRA - ... Professora, que a senhora apresente essa primeira versão dentro da estrutura do código atual, porque foi nela que nós trabalhamos. Até porque ele ficou grande, pois entrou um sistema aeroportuário mais detalhado - não é? -, entraram outros temas, mas que são rigorosamente, cientificamente falando, são rigorosamente... O que veio de novo se adaptou como uma luva à estrutura científica desenvolvida pelos juristas na década de 80. Mais do que isso, a estrutura está pronta.

O que eu estou propondo para democratizar e abreviar o trabalho, não é a Comissão se reunir para discutir - "Agora, vamos discutir o art. 1º; agora, vamos no art. 2º, etc." -, não. Havendo esse primeiro texto, cada um de nós terá o direito de fazer emendas ao texto, aglutinativas, modificativas - não é? Porque, aí, nessa primeira oportunidade, eu, possivelmente, vou apresentar 30 emendas em 30 artigos; outro apresentará 2; outro apresentará 10. Mas nós teremos as emendas todas. E, aí, nós vamos votando as emendas, o.k.? Cada autor de emenda vem aqui, apresenta a emenda e a justificativa e defende a sua emenda. E a Comissão vota. Porque, em muitos artigos - olhem! -, 80% da estrutura do código não terá discussão; pelo o que eu conheço das propostas, 80% do que está escrito não terá discussão. Eu não tenho discussão no Sipaer, eu não tenho discussão na responsabilidade civil. As coisas básicas, fundamentais, talvez não haja discussão. Então, como se chega à conclusão que não haverá discussão? Porque não apareceu nenhuma emenda sobre aquele tema. Eu acho que é assim que as Casas aqui funcionam e isso acelera o trabalho, põe ordem nos trabalhos, democratiza a discussão e valoriza cada membro da Comissão, que estará com projetos de cabo a rabo. Essa é a minha opinião.

O SR. RICARDO BERNARDI - Eu queria dizer que eu concordo plenamente com a opinião do Geraldo, concordo com a opinião de todos.

O Kerlington está reclamando que a ideia dele não foi colocada, mas eu concordo com a sua ideia da tese, porque, realmente, você tem que ter primeiro estrutura e depois, recheiar. E a estrutura do código é estrutura de títulos. Nós podemos pegar os títulos e começar com os títulos. Os títulos permanecem intactos, a maioria dos capítulos vão permanecer intactos também. Talvez um capítulo se funda com outro, mude a ordem, as seções vão se fundir, vão ser alteradas, vão ser acrescentadas novas seções, mas os títulos são aqueles - não é? E, a partir daí, a gente trabalha. Quer dizer, já está quase tudo pronto em relação a isso. É questão de só colocar o que não está. E, artigos em que há duplicidade - mais uma vez -, colocam-se as duas ou três redações para se debater.

É só, em resumo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Sim.

Inclusive, como eu tinha dito no início, a partir de - acho - uns quatro ou cinco dias, já vamos receber aquela planilha com todas as alterações. Mas, já na outra semana, nós já podemos sentar para montar esse documento fundamental para depois ser encaminhado para cá.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Só um esclarecimento: na realidade, eu entendo que a relatoria vai apresentar uma proposta que é o que a relatoria entende que atende aos requisitos jurídicos, etc.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Sim. Depois vocês fazem a conta.

O SR. RICARDO BERNARDI - É isso aí. Quando eu disse outra redação, eu disse daqueles que discordam e que apresentam alternativas para debater.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Exato.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - Uma pergunta...

O SR. GERALDO VIEIRA - Professora, pela ordem!

Eu quero dizer assim: de posse dessa primeira versão, nós não podemos suprimir o direito do membro da Comissão...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Sim.

O SR. GERALDO VIEIRA - ... de apresentar uma proposta. Então, assim: o Ricardo, hoje, tocou num tema hiper importante; o Nogueira também, o Kerlington também; e nós temos que discutir...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Sim, mas isso já está claro.

O SR. GERALDO VIEIRA - ... toda a parte da aplicação dos princípios do Direito Penal...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Isso.

O SR. GERALDO VIEIRA - ... num processo de sancionamento administrativo, Kerlington.

E assim: eu acho que não é justo, aqui, aos membros da Comissão, feita essa primeira versão, nos limitarmos a examinar ela à luz da sugestão pronta. Não, eu acho que cada um terá a liberdade de propor a sua emenda substitutiva. O Ricardo trabalha numa agência reguladora e, talvez, ele não consiga apresentar uma proposta até hoje à meia-noite, mas ele terá a chance de fazer a proposta dele lá em cima dessa primeira versão, cuja estrutura nós já decidimos, e que vamos aprimorar esse texto.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Isso. Mas isso já foi colocado e parece-me que já está claro. Não está claro isso?

O SR. GERALDO VIEIRA - A mesma coisa o Nogueira, o Marcus, o Honorato, a Iata, ok?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - É, já está claro.

Alguém tinha levantado a mão...

(Tumulto no recinto.)

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Honorato, por gentileza.

O Honorato está na frente!

Gente, por gentileza, o Honorato, pela ordem.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Prezado, Zé, o trabalho de proposição nas últimas semanas é bastante denso, mas, assim, com certeza, agora, a relatoria tem uma dificuldade, um trabalho bastante volumoso, e tudo afunila agora.

E em respeito a esse trabalho, acho que a gente podia propor um tempo para que a relatoria conduza esse processo de decisão pelo texto e tenha um tempo também para se planejar, tendo em vista o volume que vai crescer, ainda hoje...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Ah, sim, nós vamos ter que ter um prazo.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - E tratem bem a Relatora, por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - É isso mesmo, com certeza! A gente precisa desse apoio.

É só essa mensagem que eu queria pedir.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - Eu proponho dia 21, às 23h59, para a relatoria apresentar um texto para a gente. *(Risos.)*

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - De 2016.

Bom, então, eu tenho a impressão de que a semana que vem vocês receberão... - só um minutinho - ... a planilha toda. Em um mês ou 25 dias, nós ou eu mando para vocês, a relatoria - nós é plural majestático? Não, não é, porque é nós mesmos: nós vamos fazer esse trabalho, mandar para vocês daqui uns 25 dias, para que, então, provavelmente - nós teremos que ter reuniões segundas-feiras e terças-feiras - possamos agilizar esse processo.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA *(Fora do microfone.)* - Após o recebimento, ...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Após o recebimento.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA *(Fora do microfone.)* - ... o que faremos até lá?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Ah, ajudem-me! Ajudem-me!

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - No dia 26, parece que vai haver apresentação da Abag - não é? Acho que já existe algo para ser feito.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Esta era a sua questão também: o que fazer nesse período. Porque esse período que nós vamos trabalhar em cima....

(Intervenção fora do microfone.)

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

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - ... vai ser um período que vai ter que se verificar o que a Comissão faz, porque nós vamos ficar mais úteis lá do que aqui.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, não havendo a necessidade de reunião, nós podemos suspender os trabalhos. Não existe a necessidade de - como é que se fala? - vir aqui toda segunda-feira, toda terça-feira. Nós temos essa liberdade. Assim, quando nós precisarmos concentrar os trabalhos em mais dias, podemos fazer isso também.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Porque vamos precisar posteriormente a isso.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Foi por isso que eu perguntei: o que faremos até lá, Professora?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Então, provavelmente, eu acho que nós...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Eu acho que é nesta linha: se nós temos que aguardar o trabalho da Relatora, e eu não sei se 25 é muito ou pouco, realmente eu não sei, mas seja 25, ou 26, ou 24, que seja o tempo necessário para nós recebermos. E, depois disso, eu entendo que nós vamos ter que fazer a concentração e, talvez, entrar dois..

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Sim, segunda-feira, terça-feira ...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Como ele falou: até meia-noite. E eu perguntei: "Com pizza aqui". E eu acho que ele entendeu a outra, mas eu falei: "Não, a pizza mesmo, a comestível."

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nogueira, inclusive mudando os dias, porque, se....

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - E, aí, realmente, talvez seja o caso de suspender essa semanal, aguardando, então, esse trabalho.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - A colaboração, exatamente.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Acho que é por aí, mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Mas olhem só: dia 2 de dezembro já é uma segunda-feira - aliás, 2 de novembro. Então, na semana que vem e, depois, na outra, vocês teriam feriado. Mas nós podemos, também, com antecedência, alternar os dias da Comissão, preferencialmente para uma terça-feira. E fica condicionado à disponibilidade de plenário.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nós não precisamos, apenas, nos reunir na segunda-feira. Nós podemos nos reunir na terça-feira. Mas isso aí, obviamente, depende apenas da questão de disponibilidade aqui do plenário - temos essa flexibilidade.

Só um pouquinho.

Marcus, por favor! É porque o Marcus tinha uma...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Se você me permite, Marcus, só um segundo.

Eu acho que é nessa linha. O que eu estou só entendendo é que, a partir dessa discussão e do aceite da Relatora de fazer esse trabalho hercúleo nesse prazo de tempo, eu acho que nós vamos ficar um pouco, assim, meio sem ter o que fazer, porque todo mundo vai aguardar essa versão que virá. O que a gente pode fazer é, individualmente, analisar outras propostas para, quando formos verificar o texto proposto, cada um estará com ela sedimentada - a sua posição, a sua postura a ser defendida. E, aí, sim, com a proposta dela na mão, e cada um de nós municiados com aquilo que queremos destacar, aí teremos que entrar na programação de trabalho que o Respício colocou: dois ou três dias, até a meia-noite - eu só inseriria a pizza, a comida.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Ah, isso precisa.

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

Marcus.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Só alguns pontos: eu acho que está claro o procedimento que foi decidido e que a gente vai seguir - certo? Então, só alguns pontos em relação a isso.

A pauta seria decidida sobre quais artigos que serão debatidos naquela reunião. Acho que seria isso. Frente àquela proposta inicial, a pauta vai ser, naquele dia, debatermos tais artigos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Isso.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Vai ser sequencial, vai começar do artigo 1º - daí vai começar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Certo. O.k.

Em relação a isso - e aí como o Honorato colocou -, a gente tem que entregar o texto pronto até 12 de dezembro.

Em relação a...

É 12 de dezembro o prazo, certo? Está correto isso?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Então, em 12 de dezembro, para que a gente possa debater todos os artigos e colocar quaisquer modificações necessárias, a gente teria, aproximadamente, um mês e meio. Seria isso - não é?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Eu pretendo com o grupo de apoio terminar - nós pretendemos - isso até o dia 26 de novembro.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Ah, isto era o que eu ia falar: não vai dar tempo!

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Mas, antes, nós não conseguimos fazer.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Mas, aí, tem que conseguir! Vai ter que conseguir! É justamente, porque a minha proposta é 13 de novembro. Dia 13 é uma sexta-feira. Tem que conseguir, Maria Helena! Aí é que está: sacrifício todo para um lado e, agora, o sacrifício está em cima daí. No dia 13 de novembro - certo?

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

(Intervenção fora do microfone.)

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

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Ricardo, 13 de novembro nós terminamos isso?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Dia 13 de novembro ...

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Para a segunda-feira, vai ser um mês. E pensando: com duas reuniões por dia, duas reuniões por semana, vai ficar difícil.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Vai ficar difícil.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Vai ser um trabalho... Aí, sim, eu concordo com o Respício: meia-noite vai ser pouco para o que a gente vai ficar aqui.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Se não for 13 de novembro, não dá.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Mas, em 15 dias, não é viável terminarmos.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Tem que ser.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Nós não conseguimos fazer isso em 15 dias.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Tem que ser.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Vai ter que pedir prorrogação. Em 15 dias não consegue, a partir de hoje - não é?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Maria Helena, é igual aquele negócio da Nasa, que são 15 dias para terminar. E, aí, o cara fala: "São 15, não. São 5."

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Mas, agora, 15 dias...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Não, não. Não estou falando por 25 dias, não estou debatendo por 25 dias aqui nem 25 dias ali. Estou debatendo para a gente ter um número de semanas depois, ou de dias depois, para nós conseguirmos chegar no dia 12 com o negócio fechado.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Vocês querem um mês para debater e 15 dias para nós consolidarmos? É isso?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Não, não são 15 dias...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Hoje é dia 19 - certo?

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Seria, praticamente, um mês.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Eu iria sugerir dia 9 de novembro, mas eu fiquei com pena de você.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Não, mas não dá!

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Não é?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Dá-me licença, só para eu ver uma coisa.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Ricardo, dá para você vir aqui, um segundinho?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Presidente, outra dúvida. Depois que tiver a proposta e aí, por exemplo, os membros da Comissão apresentam três emendas, cada membro defende a sua, e vota-se direto - não é? Vota-se? Não tem debate, discussão, vai e volta, não - não é?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não, já seria colocado em deliberação. Se existem três propostas...

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Aí eu apresento a minha, o Carlos Jorge apresenta a dele, o Celso apresenta a dele, e vota-se.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Basicamente, não seria nem uma apresentação, mas já seria uma votação direta. Então; "Aqueles que apoiam ou concordam com a proposta do Antônio Ivaldo? Fulano, cicrano, beltrano."

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Sem apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - A proposta que mais teve votação: acabou.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - O.k.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Se estiver 4, 4, 3...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - O voto de minerva vai ser seu?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É o que fala o Regimento.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Aconselho utilizarmos esses dias vazios para fazermos as oitivas.

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

Segundo me confirmaram, eu sou voto de minerva.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Sr. Presidente, só aconselho a gente utilizar os dias vazios para a gente fazer as oitivas que a gente tem agendado, porque são várias.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Como é, Marcus?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Aconselho utilizarmos os dias vazios, porque existe até a entrega de material, para fazermos as oitivas que estão agendadas e que, na verdade, não são poucas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, nós faremos as oitivas.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim. Na semana que vem, por exemplo, nós teremos a oitava das associações. Enquanto isso, os senhores ficam...

Eu acredito que o Vicente deve entregar o material até sábado ou domingo. Aí, então, nós, já, pelo menos, poderemos apresentar, na segunda-feira, as tabelas consolidadas.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Eu vejo que vai ser de extrema importância a velocidade na hora de se apresentar as propostas. Na votação, alguém já ir anotando: "Ah, ganhou a proposta 'a'. Próximo item."

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu já vou, inclusive, agora...

Cícero, por favor.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu só vou conversar, agora, aqui com o Cícero, rapidamente.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, não é preciso voltar para o lugar, não.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira. *Fazendo soar a campainha.*) - Eu só quero dizer que...

Senhores, para que nós possamos conversar aqui e termos maior liberdade de manobra, assim, para finalizar a reunião, coloco em votação as atas da 8ª e da 10ª Reuniões. Aqueles que as aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas.

E nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a reunião, convidando para a próxima, a ser realizada amanhã, dia 20 de outubro, às 10h.

Assim, então, todos, por favor, têm liberdade para conversar e para tratar.

(Iniciada às 10 horas e 52 minutos, suspensa às 12 horas e 23 minutos e reaberta às 14 horas e 39 minutos, a reunião é encerrada às 18 horas e 2 minutos.)