



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

REUNIÃO

15/03/2016 - 17ª - Comissão de Especialistas de
Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica 2015

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, bom dia. Há gente presa na biblioteca. (*Pausa.*)

(*Interrupção do som.*)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Hoje é dia 15 de março de 2016. Havendo número regimental, declaro aberta a 17ª Reunião da Comissão de Especialistas Destinados 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 61 2211. Até digo também que já temos aqui algumas contribuições do e-Cidadania que chegaram.

Conforme a convocação, esta reunião destina-se à apresentação e deliberação da Minuta do Anteprojeto de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Senhores, de antemão, eu gostaria de passar a seguinte informação que chegou agora da Secretaria do Senado. Nós trabalhamos aqui no sentido de atender os membros da Comissão dentro das necessidades daquilo que é importante para desenvolver bem um trabalho. Assim, durante toda a semana passada e até ontem, nós estávamos trabalhando por uma prorrogação dos prazos, para atender a um anseio dos senhores para que, de certa forma, os trabalhos se desenvolvessem até de uma forma mais democrática. Nesse sentido, senhores, conseguimos uma prorrogação. Acabo de ser informado de que nós temos uma prorrogação. Nós não temos ainda o prazo que foi determinado, talvez 15 ou 30 dias. Com certeza são 15 dias, não sabemos se vamos além disso.

Assim, a nossa motivação foi especialmente regimental: dentro do trabalho, como se deve desenvolver em uma comissão que está tratado de um assunto tão amplo. Nesse sentido, eu queria então passar a palavra ao Eduardo, se ele puder tomar assento conosco, para explicar como nós poderemos proceder doravante, até mesmo tendo em vista que nós tivemos um número expressivo de contribuições, com os comentários que foram feitos e que foram de fato incorporados ao texto.

Mas, como se diz, vamos realmente ver o que podemos fazer de melhor pelo País.

Eduardo, por favor.

O SR. EDUARDO BRUNO DO LAGO DE SÁ - Bom dia, senhores. Eu vou passar algumas instruções de como vai ocorrer a discussão e a votação do anteprojeto.

Primeiro, a gente vai conceder a palavra à Relatora para ela falar do anteprojeto, falar inclusive sobre as emendas que os senhores vão poder apresentar. Vou falar daqui a pouco sobre isso. Mas, de qualquer forma, todo mundo já tem conhecimento do relatório, já foi distribuído por *e-mail* e está publicado também na internet.

Lido o relatório, passa-se, então, à discussão dele. E cada membro vai poder usar da palavra por dez minutos, para discuti-lo. Sem prejuízo disso, os senhores vão poder apresentar emendas para modificar o texto proposto pela Relatora, seja adicionando dispositivos, suprimindo dispositivos ou modificando dispositivos.

Essas emendas devem ser entregues para a secretaria, por *e-mail* mesmo, no prazo que o Presidente vai conceder aos senhores. E aí nós vamos recebê-las, numerá-las e publicá-las na internet. A Relatora vai pegar essas emendas e proferir parecer sobre elas, recomendando o acolhimento ou a rejeição de algumas. E aí, no dia marcado para votação, essas emendas vão ser, juntamente com texto principal, votadas.

Quanto à sistemática da votação mesmo, primeiro vamos votar o texto que a Relatora vai trazer. Depois, vamos votar as emendas em globo de parecer favorável e as emendas de parecer contrário, também em globo.

Caso haja alguma emenda de parecer desfavorável, os senhores vão poder apresentar um requerimento de destaque para que essa emenda seja tirada do grupo de parecer desfavorável para ser votada separadamente. Mas isso aí no dia da votação. E por *e-mail* também vão os modelos das emendas para os senhores poderem apresentá-las.

No dia da votação, se alguém for apresentar requerimento de destaque para votar essas emendas, as emendas de parecer desfavorável, vai precisar do apoio de mais cinco membros. Será a pessoa mais cinco membros para poder apresentar o requerimento de destaque. É votada antes do texto a sua admissibilidade, para saber se essa emenda vai ou não poder ser votada separadamente, ao final da votação.

Quanto às emendas, elas têm de ser individuais para cada mudança, salvo se você tiver mais de um dispositivo a ser alterado e esses dispositivos forem relacionados. Por exemplo, uma mudança no art. 2º que se relaciona com uma mudança lá no art. 100. Aí eles podem constar da mesma emenda. Agora, se forem alterações sem relação, é uma emenda para cada dispositivo.

Eu acho que é isso. Alguém tem dúvidas?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO BRUNO DO LAGO DE SÁ - Sim. Sim. Nós vamos encaminhar direitinho.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO BRUNO DO LAGO DE SÁ - Sim. Vamos encaminhar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Esclarece para mim qual é o prazo regimental para apresentação.

O SR. EDUARDO BRUNO DO LAGO DE SÁ - A Comissão de Juristas não tem um prazo específico regimental para apresentação de emendas. Há no Senado um prazo de cinco dias úteis para apresentação de emendas. Então, o Presidente está usando esse prazo de cinco dias e vai conceder até segunda-feira que vem para que os senhores apresentem essas emendas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Segunda-feira à noite, por favor.

O SR. EDUARDO BRUNO DO LAGO DE SÁ - Sim. 23h59.

Mais alguma coisa?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, nós não passamos por um momento fácil no País. Todos nós sabemos disso. Estamos passando por mudanças estruturais. A coisa, economicamente, está muito complicada. E para que nós realmente conseguíssemos esse espaço para respirar, para trabalhar na Comissão, foi contando muito com a compreensão dos Senadores que estão envolvidos com esse projeto, porque eles têm o desejo muito grande de que o trabalho saia. Eles estão fechados com isso. E o que é mais importante: o texto que nós apresentamos, que nós temos estudado, tem apresentado grandes qualidades.

Obviamente, senhores, estamos fazendo o máximo para atender, porque somos 25 membros. Eu conto para quórum. As contribuições que chegaram foram várias e temos provado que todos que têm mandado... As contribuições estão sendo inseridas no texto, assim foi até o momento.

Para explicar melhor o que está acontecendo, vou passar, então, a palavra para a relatora para que ela possa passar um pouco o *feedback* do trabalho que a Comissão está desenvolvendo para que os senhores tenham a ideia da magnitude desse trabalho.

Professora.

O SR. JORGE DE MORAES JARDIM FILHO - Acho que está muito curto. O senhor há de convir o seguinte: setores, por exemplo, como o nosso da estrutura portuária, são amplos e teremos que dar conhecimento de todo esse trabalho, por enquanto provisório, a todos os membros que compõem o setor. Então, acho que... Só gostaria de entender por que não poderíamos ter um prazo maior.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Qual é o nome do senhor? Desculpe.

O SR. JORGE DE MORAES JARDIM FILHO - Jorge Jardim, da ANEAA.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sr. Jorge, obrigado pela participação do senhor.

Não concedemos a palavra para pessoas que não sejam membros para falar em plenário.

O SR. JORGE DE MORAES JARDIM FILHO - O senhor me desculpe, mas imagine o senhor o seguinte: pedimos inclusive para participar como membro, mas nem resposta tivemos. Colocamos um companheiro para acompanhar os trabalhos. Infelizmente, ele não está conosco. Entendo que o que se busca é o melhor trabalho possível, em aodamento naturalmente, mas permitindo que os setores importantes desse processo possam dar suas contribuições.

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

O SR. JORGE DE MORAES JARDIM FILHO - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Entendo a importância da ANEAA, obviamente do senhor. O que podemos colocar é que, durante toda Comissão, que, em número, talvez seja uma das maiores do Senado e a primeira que admite pessoas que não são apenas juristas, estivemos sempre abertos a recebimento de contribuições. Desde o primeiro dia até praticamente o final de outubro, dia 19 de outubro, estivemos abertos a toda comunidade, principalmente não membros. Temos inclusive todas essas contribuições catalogadas. Todas essas contribuições foram, de certa forma, inseridas naquilo que foi possível, até mesmo pela compatibilidade jurídica da situação ou da proposta. Não estamos refutando a participação da ANEAA ou de qualquer membro da sociedade.

Mas o que acontece? Essa Comissão começou a funcionar em junho. Começando a trabalhar em junho, fomos desenvolvendo, encontrando o melhor termo e chegamos, então, que as contribuições deveriam ser entregues até outubro. Assim o foram. A professora pode até explicar melhor como foi feito o trabalho da relatoria. Chegamos, então, ao dia 20 de fevereiro. Passamos para os demais membros o texto, concedemos um prazo, me parece, até o dia 3 de março, mas, depois, a pedido dos membros, concedemos até o dia 10 de março para que fossem feitos os comentários já sobre o texto consolidado. Por fim, depois de muito insistir, e foi um trabalho realmente feito junto aos Senadores porque não tem mais orçamento, não temos mais condições, conseguimos o seguinte: garantimos 15 dias agora, algo que, até ontem, eu achava impensável, porque eu também entendo necessário.

Quero deixar até claro, aqui, para os membros que também sou favorável, sempre fui favorável à prorrogação, só que tenho que segurar as necessidades que me são passadas pelo Senado. Então, às vezes, tenho a pecha de antipático: você não abre o prazo? Você não... Só que não foi assim. Então, conseguimos esse prazo de 15 dias, que é o garantido até o momento. A maioria dos membros já mandou os comentários em cima do texto que foi aprovado. A metade dos membros já mandou os comentários, que foram consolidados. Agora, estamos concedendo mais esse prazo, regimental, que está dentro do Senado, passando.

Agora, Sr. Jorge, é importante referendar o seguinte: estamos trabalhando em um anteprojeto. Essa não é uma matéria terminativa. Essa matéria vai servir de base, e, obviamente, vai ser passada para o Senado, para virar um projeto de lei.

A ANEAA é uma associação muito ativa e o senhor terá a oportunidade de conversar com o Parlamentar e de fazer essa proposta também, aquilo que, de repente, não esteja atendendo, no entendimento do senhor, dentro do texto àquilo que sejam as necessidades do setor.

O importante é que os trabalhos da Comissão não se encerram aqui, vão se prolongar e, obviamente, o tempo do Senado é o tempo do Senado, é o tempo que os Senadores poderão propor alterações, emendas; vamos entregar um anteprojeto. Obviamente que a base tem que ser importante, mas o senhor fique tranquilo que se o senhor sentir que algo não está de acordo com as suas convicções, o senhor terá o momento político para tratar disso.

O SR. JORGE DE MORAES JARDIM FILHO - Só agradecer as suas considerações e dizer que o nosso propósito não é de crítica, longe disso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Com certeza.

O SR. JORGE DE MORAES JARDIM FILHO - Pelo contrário, até admiramos o trabalho que está sendo levado a efeito.

Nosso propósito é simplesmente o seguinte: como é matéria muito específica, se conseguirmos levar para o Senado uma proposta que traduza o que o setor almeja, o que seja mais aderente aos interesses do setor, melhor. Por isso que sugiro um tempo maior, para que, em cima desse trabalho que está aí, bem feito, sem dúvida, um trabalho árduo, difícil, que

reuniu tanta gente com interesses distintos, mas, de qualquer forma, fica só a minha colocação no sentido de que o prazo, se possível, poderia ser mais estendido. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Muito obrigado.

O SR. JORGE DE MORAES JARDIM FILHO - E parabéns pelo trabalho de vocês.

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

A nossa intenção, obviamente, é trabalhar com maior cientificismo possível. O senhor terá oportunidade de fazer as intervenções junto aos Parlamentares, de propor, de trabalhar as matérias; essa aqui é uma Casa que tem atendido o setor. Da minha experiência, é o que tenho visto.

Assim, senhores, educadamente concedemos a palavra ao Sr. Jorge, que realmente está ansioso, assim como muitos aqui presentes, mas gostaria que aquelas pessoas que não fossem membros procurassem não fazer intervenções, porque estamos desenvolvendo um trabalho que é pesado, e, como se fala, estamos atendendo aos anseios da Comissão em relação à extensão desse prazo, ou seja, todos aqui estão trabalhando muito, a maioria está devidamente compromissada.

Quero passar a palavra à professora, para que ela faça as considerações quanto ao relatório; depois, retomo a palavra.

A SR^a MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Bom dia a todos. Realmente é um prazer estar em contato com vocês novamente e quero agradecer todas as contribuições que nos foram entregues dentro de todos os prazos que foram dados. Desde junho, quando começamos o trabalho aqui, estamos recebendo várias colaborações. Quero, inclusive, agradecer realmente os seis membros que nos mandaram colaborações e críticas específicas que foram revistas e integradas ao novo texto que foi distribuído a vocês.

Em segundo lugar, é importante dizer que nesse prazo prorrogado, a relatoria só poderá aceitar propostas objetivas em relação a determinados artigos com redações específicas, críticas genéricas - "olha o código não atende aos interesses" - não poderemos levar em consideração, somente material objetivo, como nos foi enviado, vocês estão acompanhando, sendo que, inclusive, já temos um *feedback* de alguns setores que realmente agradeceram o nosso contato, informando que haviam verificado arquivo errado e que sua proposta não constava, porque havia verificado um arquivo não atualizado.

O nosso trabalho foi com base em 1500 propostas, do ponto de vista jurídico é realmente um trabalho estóico, porque tivemos que verificar a compatibilidade com a Constituição e com a legislação esparsa sobre a questão.

Não foi só um trabalho de aceitar ou não a proposta de um setor ou de um membro, mas foi um trabalho de inserção daquele nível de dispositivo jurídico no ordenamento jurídico brasileiro a evitar-se antinomias jurídicas. Segundo, podemos verificar realmente, como vários solicitaram, quebras e paradigmas não só em termos operacionais, mas também como jurídicos.

Inclusive, em alguns casos, fui até resistente, mas no fim tive que renegociar com alguns de apoio jurídico a questão de autonomia da vontade, de lei aplicável a contratos na área de direito internacional, porque aqueles que não são da área jurídica talvez não saibam que a Lei de Introdução ao Código Civil manda aplicar a lei do lugar da constituição do ato jurídico. Esse é um problema sério para o comércio internacional, porque se você quer aplicar a lei escolhida pelas partes no contrato internacional, tem que firmar, por exemplo, os Estados Unidos, enfim.

Nós tivemos que fazer um trabalho muito grande para inserir inclusive alguns elementos de conexão em nível de direito internacional privado e inserir alguns institutos que ainda não estavam sendo aceitos em nível de direito interno, mas fazendo assim uma roupagem jurídica à luz da Constituição. Então, quanto a esse trabalho, eventualmente, quem tiver interesse, nós temos todas as planilhas passo a passo, discussão por discussão, como foram todos inseridos e depois como foram, aos poucos, sendo retirados ou alterados, em face de problemas de antinomias jurídicas. Não era nem questão de ser favorável ou contrário àquela posição do membro ou da entidade que nos encaminhou a proposta. Na verdade, agora, o nosso trabalho vai continuar nesse sentido.

Eu quero agradecer muito o apoio do Dr. Geraldo e do Dr. Ricardo, que realmente fizeram um trabalho maravilhoso do ponto de vista dessa compatibilização e, daqui para frente, o trabalho será esse igual, quer dizer, vamos receber as emendas, vamos verificar se isso vai ser pertinente à luz da sistemática jurídica. Não adianta, pois alguns vão falar: "não, mas passa por cima da Constituição", quem não tem formação jurídica.

Nós não podemos mandar um projeto para votação com normas antinômicas - isso daí é impossível. Então, eu queria reiterar que, nesse prazo que vai ser prorrogado, aqueles que tiverem suas propostas que nos mandem as emendas. Se possível, verifiquem se já tem legislação esparsa sobre a temática ou não, e vamos fazer a mesma sistemática: verificar a possibilidade de inserção e, se não for possível, terá uma justificativa, sempre à luz de fundamentos jurídicos.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Vou passar a consideração para o Castanho.

Senhores, a situação em que estamos é a seguinte: conseguimos, com muito esforço, com muita compreensão, essa prorrogação. Talvez um mês, talvez uma semana fossem ou não fossem suficientes, mas eu tenho percebido uma reação positiva dos membros, principalmente dos que têm mandado comentários, que mandaram as contribuições dentro do prazo e depois mandaram os comentários. Esses membros realmente estão de parabéns, porque é como se fala. Nós não temos, assim, olha: "missão dada, vamos cumprir, vamos fazer o melhor". E, se o prazo é curto ou não, é um prazo que nós temos e que é importante para trabalhar, novamente, para aperfeiçoar.

Vou passar, uma vez que chegue segunda-feira, que sejam entregues os trabalhos para a professora, para a secretaria, porque a secretaria terá que organizar isso, *vis a vis*, o número de emendas, a ordem de chegada. É um trabalho que não é simplesmente... isso tem que constar no relatório, inclusive.

Vai ser passado para a professora, não vou estabelecer agora um prazo para a próxima reunião, até mesmo porque nós não sabemos se vamos ter o prazo de 15 ou o prazo de 30 dias, vou tentar fazer de tudo para informá-los, com uma semana de antecedência, sobre a próxima reunião. Afinal de contas, entendo que a dilação seria melhor, mas também a professora, a relatoria e o grupo, todos têm que trabalhar dentro - todos sabem - de um prazo que seja razoável.

E, realmente, volto aqui e parabeno os esforços dos membros. Temos visto aqui a colaboração do Geraldo, do Bernard - que ter sido exemplar -, o Engenheiro Celso também tem contribuído, tem esclarecido muitas dúvidas. Coronel Camargo, muito obrigado. Ou seja, com aquelas pessoas que mandaram essas contribuições, nós tivemos até oportunidade de sentar, discutir. Também estivemos na ANAC, estivemos com o Doriêdo. Então, estamos tentando dar o máximo de transparência possível aos trabalhos.

Senhores, vamos, após as considerações do Castanho e após as considerações que chegaram aqui pelo e-Cidadania, algumas perguntas - e vou até mesmo pedir a ajuda eventual dos membros para respondê-las -, já poderemos dar por encerrados os nossos trabalhos. E poderemos, então - como se diz -, partir para essa segunda fase, de ordem eminentemente técnica.

Então, Castanho, por favor, o senhor tem dez minutos.

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

Primeiro, Presidente, creio que todos aqui têm a curiosidade de saber, de entender o que aconteceu do início do recesso do ano passado para cá. Estamos falando como se estivesse tudo o.k., como se todas as contribuições tivessem sido consideradas e como se agora estivéssemos só trabalhando no ajuste fino, mas não é esse o meu entendimento e creio que não seja o de grande parte aqui, porque estamos recomeçando um trabalho.

O texto que foi apresentado está nu e cru, tal qual estava o texto antigo, que foi apresentado como o posicionamento de alguém ou de um grupo, mas que não reflete a contribuição que a maioria aqui fez. É o que foi verificado no texto apresentado do anteprojeto para nós.

Então, acho que é uma questão que temos de esclarecer para o grupo. Agora chegar e dar 15 dias para um trabalho que, na verdade, foi feito durante seis meses? E agora vamos ter de refazer? Os posicionamentos foram feitos em cima do texto atual, do CBA, com a intenção de que agora fôssemos fazer só o ajuste fino.

Nós recebemos um texto - e não sei se foi só minha a impressão - que não confere com aquilo que discutimos, inclusive a metodologia utilizada, e agora vamos ter 15 dias, ou melhor, uma semana para entregar todas as emendas, sendo que, em cima desse texto que nos foi apresentado, já fizemos algumas observações - todas, observações que foram feitas durante os seis meses do ano passado.

Então, só gostaria de um esclarecimento para a Comissão toda de como foi feito isso, por que foi seguido dessa forma, qual foi a inspiração para essa metodologia, à revelia do que havia sido definido nas reuniões - salvo eu esteja enganado, salvo somente eu esteja com essa impressão.

Então, chegar agora e dar uma semana para que se apresentem as emendas e para que se coloque em votação é impossível, independentemente de quantas emendas ou de quantos artigos tenham sido incorporados ou não, e de quem tenham vindo esses artigos.

O texto é desconhecido de todos ou da maioria. Então, acho que estamos começando aqui como se tudo estivesse bem e como se estivéssemos continuando o trabalho. Nós estamos recomeçando o trabalho, por isso peço que nos deem uma luz com relação a... Nós vamos ter de criar uma metodologia daqui para frente.

Uma semana para apresentar emendas de todo um projeto, em que se aumentaram 70 artigos, sendo que a ideia inicial era reduzi-lo, enxugá-lo? É impossível.

Então, teríamos de começar de novo, com um mês para começarmos a avaliar esse texto novamente e podermos nos posicionar.

Toda aquela avaliação que foi feita do texto antigo, do texto original do CBA, hoje foi por água abaixo. Então, uma luz é começar aqui esclarecendo o que aconteceu.

Nós ficamos três meses sem ter posicionamento nenhum e agora vamos votar? É impossível. É impossível isso. Não funciona assim. Eu não vejo como prosseguirmos com o trabalho nessa linha.

Claro, vamos recomeçar e restabelecer metodologia? Vamos utilizar essa metodologia que foi citada ali? O.k. Mas precisamos de mais prazo. É o mínimo que acho justo com esta Comissão, para que recomeçemos o trabalho, avaliando um texto que é desconhecido de todos.

O SR. RICARDO BAZINOTTO CATANANT - Obrigado.

Bom dia a todos.

Concordo com as ponderações do Castanho.

Gostaria de externar minha preocupação com relação a um ponto da sua fala, Presidente, na medida em que todas as contribuições encaminhadas estão sendo incorporadas na medida do possível, porque não me parece que esse seja o principal aspecto que esta Comissão deveria observar.

Antes de incorporar eventualmente todas as contribuições, mais importante do que isso é discuti-las com profundidade, é motivá-las. Não vejo motivação nas propostas que foram apresentadas. Não se pode saber qual a racionalidade por trás delas.

Eu aproveito o ensejo, então, e gostaria de justificar por que a agência, no curto prazo que foi dado, não apresentou quaisquer justificativas e motivações e críticas ao texto apresentado: porque são várias. Foi feito um levantamento de uma série de pontos, e gostaria de externar aqui e de poder justificar por que não fizemos isso neste curto prazo que foi concedido.

Com toda vênia e com todo o respeito que eu tenho pelos técnicos aqui, pelas pessoas que estão qualificadas, não me entenda mal, Dr^a Maria Helena, tenho um grande respeito pela senhora e seu currículo fala por si só e uma série de outros técnicos aqui, pessoas que vêm trabalhando ao longo de décadas pelo desenvolvimento da aviação civil, que nós temos hoje um setor pujante e que alcançou níveis de desenvolvimento marcantes na indústria aeronáutica, que é representada também por meio da Embraer.

Mas o contexto que levou à edição do código, de uma lei de 1986 é outro completamente distinto do que nós temos hoje. Muito diferente. Um contexto em que havia baixas taxas de penetração, pouca utilização das aeronaves, controle de rotas e de preços, focado em segurança nacional notadamente, com controle de capital estrangeiro; e hoje nós temos empresas transnacionais, a privatização da Embraer, abertura de mercado, SMS com foco em performance, sob os aspectos de segurança, e nova dinâmica de mercado com uso intensivo de aeronaves, novas tecnologias.

A internet revolucionou o setor, os contratos de transporte hoje são celebrados pela internet, enfim, uma série de questões que hoje são postas e fatores que nos trazem o grande desafio sobre como a legislação vai encarar esse mercado.

E eu me preocupo em como esta Comissão se debruçou sobre essas tarefas, esses desafios. Nós procuramos fortalecer as instituições ou resolver pontualmente alguns pontos encaminhados por uma série de setores aqui representados, nos seus específicos pontos de interesse?

Então, eu falo em fortalecimento das instituições, não só sob o aspecto jurídico, mas econômico fundamentalmente, que são as regras do jogo, implícitas ou explícitas, que definem custos de transação em uma economia; os direitos de propriedade asseguram estabilidade jurídica; boas instituições geram os incentivos adequados para o investimento e o desenvolvimento de um País. Quanto maior a necessidade de investimentos, mais necessárias as instituições e, por consequência, estabilidade jurídica.

O setor aéreo, em especial, que tem vultosos investimentos, exige altos aportes, ele exige isso, essa estabilidade jurídica, nesses termos. E esta Comissão buscou eliminar dúvidas, sombreamento dessas competências das instituições? Estabeleceu de forma clara as diretrizes e princípios que esta Comissão deveria ter seguido desde o seu início? O que nós queremos? É fixar alguns pontos que hoje são de conflito, que a agência - reconheçamos -, por vezes, não consegue solucionar por falta de quadro, por falta de transparência; vamos enfrentar os problemas. E nós vamos tentar resolver esses pontos específicos na legislação, cravando na legislação, resolvendo o problema até aqui... E os próximos 30 anos? Essa proposta que nós estamos trazendo vai resolver os desafios que o setor tem para os próximos 30 anos? Eu tenho minhas dúvidas e eu gostaria de ver esses pontos debatidos aqui.

Nós não podemos contribuir com o inchaço legislativo, que é um fenômeno nacional de se escreverem leis e leis e que depois não pegam; então, me parece que nós deveríamos... Nós estamos transformando 300 artigos, que muitos deles já não têm aplicação, em 400. Eu fico bastante preocupado.

Então, eu gostaria, inclusive, de colocar - só para a reflexão dos senhores, para ilustrar a minha fala - alguns pontos que nós levantamos. O §1º do art. 98 da proposta diz que uma aeronave experimental não pode ser transferida, vendida, cedida. Então, se o proprietário dessa aeronave experimental morre, os herdeiros não poderão aceder a esse bem? Isso não está posto. O §3º do art. 100 diz que a Anac tem que emitir certificado de certificação de aeronaves, produtos sem exigências ou comprovações adicionais, documentais. É isso que a indústria aeronáutica quer? Os outros países, a ICAO vai ver na nossa legislação que a Anac, que é autoridade aeronáutica certificadora, não tem competência para exigir, fazer exigências adicionais com relação ao produto ou certificação? Eu coloco para ponderação, inclusive, da própria indústria.

Os direitos dos passageiros. Hoje, nós comemoramos o Dia Mundial do Consumidor. Alguns pontos que estão sendo trazidos na proposta engessam alguns desses dispositivos e, por vezes, até contrariam o que está posto no Código de Defesa do Consumidor. A inversão da responsabilidade objetiva que passa a ser subjetiva e o consumidor passa a ter o ônus da prova de demonstrar o dolo do transportador, para ser indenizado além dos limites de indenização. Nós vamos retroceder 25 anos nessa discussão?

O setor bancário enfrentou isso na edição do Código Defesa do Consumidor e hoje eles reconhecem, de público, que era manifestamente equivocada a política do setor em dizer que o Código de Defesa do Consumidor não se aplicava sobre o setor bancário. Nós vamos querer trazer a mesma discussão, 25 anos depois, para o transporte aéreo?

Não me parece que seja adequado. O que me parece adequado é que nós tenhamos que prestigiar o critério da especialidade das leis pelo qual a agência reguladora, os prestadores de serviços tenham a prerrogativa de falar pelo caráter da especialidade das leis, observando as diretrizes, os princípios esculpidos no Código de Defesa do Consumidor, através do diálogo das fontes. A doutrina já está se encaminhando para essa interpretação. E eu manifesto a minha preocupação com alguns dispositivos que foram postos ali, que parecem desconsiderar, por absoluto, o Código de Defesa do Consumidor. Isso é muito perigoso.

Inclusive, a Anac acaba de lançar em audiência pública as condições gerais de transporte - de novo, sobre esse tema que eu reputo extremamente importante e sensível. Nós propusemos regulamentar as condições gerais de transporte. São direitos dos passageiros. Depois de anos, três anos de estudos, analisando as principais reclamações do setor, os principais itens de judicialização, quais são as principais agruras do consumidor, o que ele sofre na cadeia de prestação de serviços de transporte aéreo, enviamos, com essa proposta de audiência pública, que vai se estender em uma discussão ao longo de quatro a seis meses.

E a Anac faz isso calcada e com o pressuposto de que essas regras possam atender a essa sensibilidade, que varia conforme a maturidade do consumidor, o entendimento da cadeia de transporte aéreo, a assimetria de informação e uma série de outras assimetrias...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - ...que a agência tem condições de observar. Então, essas questões me parece que devam ficar para o aspecto regulatório.

Por fim, não posso deixar de mencionar: nós vamos incorporar uma lei de 1973, que diz sobre o regime de tarifas aeroportuárias, no que haveria de ser um moderno Código de Aeronáutica? A Lei nº 6.009 é de 1973! Uma lei que engessa e retira e traz uma série de ineficiências, como chegou a ser exposto nesta Comissão - mas, infelizmente, não houve um debate aprofundado sobre o tema -, no Código de Aeronáutica? Parece-me que esse não é o melhor caminho.

Regulação de quantidade. A proposta diz:

Art. 43.

IV - asseverar quais são, em determinado momento, a quantidade e qualidade ótimas de bens e serviços de infraestrutura aeroportuária a serem ofertados;

O objetivo da Comissão é voltar a uma regulação interventiva, que se mostrou ultrapassada após o início da liberação do mercado brasileiro em 2001, com princípios que foram consagrados pela Lei da Anac em 2005? Senhores, não há mais que se falar em regulação de quantidade, muito menos em quantidade ótima.

Regulação por custos. Isso é extremamente sensível para os aeroportos - a associação aqui está tentando fazer uso da palavra também.

Art. 43.

VIII - evitar que o ambiente de monopólio natural na prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária crie ineficiências estáticas e dinâmicas, de modo a assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais de longo prazo;

O objetivo da Comissão é prescrever uma regulação por custos pesada e interventiva, enrijecendo a atuação da Anac e impedindo soluções regulatórias flexíveis, que são observadas em mercados de aviação desenvolvidos? Não há sentido em prever em lei a forma de regulação por custos, ainda mais em um setor complexo como o de aeroportos. E não há que se falar em monopólios naturais puros, dado que ainda há competição, mesmo que segmentada e limitada.

Dito isso, eu queria só manifestar a minha preocupação de que, ainda que seja dada a extensão do prazo, Sr. Presidente, nós não tenhamos tempo, efetivamente, de fazer uma reflexão mais profunda, de analisar as motivações das propostas que estão sendo trazidas. Porque, quero enfatizar, não me parece que seja o melhor caminho nós simplesmente compilarmos e colocarmos em um texto de lei todas as propostas que estão sendo trazidas. Isso vai levar a um inchaço legislativo e, em um horizonte de curto, médio prazo, à inaplicabilidade de muitos dispositivos.

Muito obrigado.

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

Sr. Respício.

Aliás, primeiro foi o Respício, depois o Glanzmann, acho, que fez a inscrição.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN (*Fora do microfone.*) - Tanto faz.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sem problema. A próxima palavra é do senhor, depois, será o Tércio.

Sr. Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Bom dia a todos.

Gostaria de ombrear, em cada palavra, com o Comandante Castanho e com o Catanant, principalmente porque, voltando no tempo, naquele junho do ano passado, nós começamos aqui, nas primeiras reuniões, a tentar definir aonde nós queríamos chegar com relação a modernidade, novos conceitos, enxugamento, adequação a futuro.

Por várias vezes falamos aqui que apesar dos grupos separados e grupos neutros e tudo o mais, tínhamos aqui uma missão em nome da sociedade brasileira. Falamos inclusive que nós não poderíamos, de forma nenhuma, engessar o que já estava engessado e que, sobretudo, nós tínhamos que olhar para o futuro, nós não poderíamos começar a pensar em um novo leque de princípios, de conceitos, de definições, olhando para o presente apenas, e, sim, olhando daqui a 20, 30 anos.

Então, como é que nós podemos olhar o compromisso? Como é que nós podemos ter o compromisso de olhar daqui a 20 ou 30 anos, se nós estamos pegando legislações de 30, 40 anos atrás, engessando e colocando nisso? Que modernidade é essa? Eu não estou conseguindo ver aqui. O Catanant citou alguns artigos aqui. Eu também nem mandei as minhas contribuições, Catanant, porque são tantas que dá vontade de falar assim: "Olha, deixa o código antigo mesmo e deixa o Legislativo e o Executivo mexendo do jeito que está, e vamos acabar aqui a Comissão mesmo. Não precisa de mais 15 dias, não." Então, deixa do jeito que está. Se é para ficar ruim, deixa do jeito que está. Pelo menos, é um ruim que todo o mundo conhece e que está sendo mexido um pouco aqui, pelo Executivo, um pouco acolá, pelo próprio Congresso. A Anac tentando fazer uma modernização nas infralegais...

Quer dizer, aquele nosso compromisso inicial de rever conceitos, de modernizar pensamentos, de olhar mais à frente... Nós conversamos, inclusive aqui, tentando adequar um termo ou outro para empresas aéreas que nem cobrassem mais passagem. Os senhores se lembram disto aqui? Foi até falado aqui: "Poxa, quem sabe, uma 'Google Air', que nem cobre mais passagem."

O subcapítulo, seção - sei lá, a designação que seja - a respeito de aeronaves não tripuladas... E as remotamente tripuladas, onde é que estão? Eu só consegui ver Vant. Hoje em dia, os *drones* não são só Vants; são outras coisas também, são outras denominações, são outras características.

Então, a modernidade parece que foi esquecida, ou, então, por desconhecimento de "a", "b" ou "c" foram jogadas para baixo; por interesses de "c", "d" e "e" foram sei lá colocadas onde, mas, com certeza, este texto que está aqui não é um texto moderno, não é um texto olhando daqui a 20 ou 30 anos, não é um texto simplificado com relação ao existente, não é um texto em que se teve a preocupação de pensar qual é o impacto social, econômico e financeiro de algumas coisas que estão sendo colocadas aqui. Um texto atrasado, quando se puxa a legislação lá de 1970 e alguma coisa e atrasado quando se fala de monopólio natural. Jesus Cristo, a academia já acabou com esse negócio de monopólio natural! Acabou! Pô, daqui a pouco, nós vamos estar fazendo... Vamos regular de novo o preço das passagens, a quantidade ofertada. Isso não existe!

Então, os senhores me desculpem, quem trabalhou no texto e tudo o mais, mas, se for para continuar, se for para colocar um texto que não é moderno, na minha opinião, que engessa, que está muito mais difícil, que não está comprometido com a sociedade, não está comprometido com o futuro da aviação civil no Brasil, eu prefiro deixar o texto do jeito que está de 1986, e que seja alterado pelo Legislativo e pelo Executivo, como os nossos Parlamentares e demais autoridades quiserem. Muito obrigado.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Bom dia, Sr. Presidente; bom dia, Sr^a Relatora, demais membros da Comissão.

Eu queria aproveitar uns poucos minutos também para manifestar minha preocupação, minha séria preocupação com relação ao texto apresentado e até com relação à prorrogação desta Comissão, seja ela por mais 15 dias, 30 dias, o tempo que for.

A primeira ponderação é que nós temos aqui um processo muito caro. Todo mundo aqui é uma coisa muito cara, diárias, passagens, toda essa logística de todos aqui, servidores públicos, gastando horas e mais horas de trabalho, porque nós vimos fazendo isso desde o mês de junho.

Então, eu acho que 15 dias a mais são 15 dias de gastos caros para o cidadão brasileiro.

Ao contrário do que todo mundo vem falando, "ah, nós não tivemos tempo", no caso da SAC, eu represento aqui a Secretaria de Aviação Civil, nós tivemos tempo, sim, para analisar cada um dos 397 artigos, eram 393 e viraram 397. Paramos uma equipe cara, de 15 a 20 profissionais, e analisamos detidamente cada um dos 397 artigos. Sinceramente, senhoras e senhores, o texto que nós temos hoje sequer tem condição de ser emendado. Emendas eu acho que funcionam, sim, quando nós temos um texto quase bom e nós vamos colocar uma emenda para ajustar uma vírgula, uma palavra que está mal colocada, um itenzinho.

O texto que nós temos está muito, mas muito longe de sequer ser apreciado pela Comissão e eu vou explicar por que nós chegamos a essa conclusão depois de ler cada um daqueles artigos. O que nós identificamos é que nós temos ali artigos quase que com nome próprio. O artigo tal foi colocado para resolver um problema de mais de 20 anos de determinada empresa, ou de determinado segmento, ou de determinado grupo que nunca conseguiu resolver aquele assunto. Em que pese já ter sido tentado e discutido dezenas de vezes, não se conseguiu resolver aquilo pelas vias normais através da Anac, da SAC, do comando da Aeronáutica, das instituições normais, e optou-se por colocar, de maneira oportunista - desculpem-me a palavra, que é dura, mas é o que nós sentimos ao ler o texto - determinados dispositivos, determinados itens pontuais no texto.

Não está se discutindo o mérito, a maneira como foi feita a construção, está se usando a oportunidade para endereçar questões pontuais, e isso não acontece uma vez no texto, acontece dezenas de vezes. Vou citar apenas um único item, o Catanant citou alguns, eu queria citar só mais um, o Catanant já falou que hoje é o Dia Internacional do Consumidor e no meu entendimento o texto é um atentado aos direitos do consumidor no setor aéreo, um verdadeiro atentado.

Exemplo disso, só para ilustrar o que eu estou falando, é tarifa de conexão. Eu participei das discussões da criação das tarifas de conexão em 2011, a Secretaria chamou todos os atores de mercado, conversou com cada um deles e a dúvida era: a quem vamos alocar a responsabilidade por pagar a tarifa de conexão? Depois de muitas discussões, optou-se por alocar a tarifa de conexão às empresas aéreas sob o entendimento de que o passageiro não escolhe onde ele quer fazer a conexão, ele quer voar direto.

Por exemplo, eu sou de Juiz de Fora, Minas Gerais, eu gostaria muito de um voo direto Brasília - Juiz de Fora. Não existe esse voo por questões de mercado e eu sou obrigado a fazer uma conexão, ou faço conexão em Congonhas ou faço conexão em Campinas. Não tenho nenhum apego a nenhum dos dois aeroportos, por mim eu nem gostaria de passar por lá, mas a companhia aérea, por uma questão de mercado, obriga-me a ir para lá.

No entendimento à época decidido, como é uma opção de mercado da companhia, é o *hub* da companhia, uma estratégia comercial da companhia, vamos colocar essa tarifa sob responsabilidade dela. Ótimo, o assunto sequer foi comentado nesta Comissão, ninguém levantou esse ponto e agora no texto vem simplesmente uma intervenção cirúrgica, onde está escrito responsabilidade da companhia aérea pagar a tarifa, corta-se companhia aérea e coloca-se passageiro.

Senhores, isso é uma discussão de semanas, de meses. Quer dizer, há muita discussão por trás disso, não é simplesmente tirar companhia aérea e colocar passageiro, isso é um assunto muito complexo que afeta milhares de pessoas, companhias. Eu entendo o pleito, e se eu fosse de uma companhia aérea certamente eu estaria defendendo essa posição, mas nós temos os demais segmentos da sociedade, temos principalmente o segmento do passageiro, do consumidor, que não se manifestou, que não teve a oportunidade de falar com relação a esse tema.

Eu estou dando esse exemplo somente para explicar o seguinte: a composição da Comissão, as pessoas que estão aqui, cada um está colocando o artigo do seu interesse para resolver o seu problema, ninguém está pensando em construir um código para a sociedade.

(Soa a campanha.)

Isso me preocupa seriamente e aí eu coloco em xeque a credibilidade desse código que foi apresentado. Quer dizer, será que esse código tem condições de ser votado, será que esse código tem condições de ser emendado? Eu já vou adiantar que a SAC vai fazer 200 emendas ou mais, sendo que a maioria delas é para retirar artigos, porque na proposta, na cabeça dos técnicos da SAC, nós não temos um código de 400 artigos, temos um código de cem artigos, 150 no máximo.

Então, eu sinceramente gostaria de colocar a proposta na Mesa. A minha manifestação é para que esta Comissão não prorrogue os trabalhos. Isso é uma coisa cara de se fazer, e sinceramente, daqui a quinze dias, daqui a trinta dias, estaremos com os mesmos problemas, com os mesmos pontos aqui na Comissão. Por quê? Porque é uma questão de interesse. Ninguém vai dar um passo para trás. A companhia aérea não vai defender aqui que a tarifa de conexão realmente tenha que ser paga pela companhia aérea e não pelo passageiro. É claro que ela vai defender que tem que ser paga pelo passageiro; é óbvio. Cada um está defendendo aqui o seu interesse. Então quinze dias de Comissão, trinta dias de Comissão, eu acho que nós vamos estar na mesmíssima situação. Com uma única diferença: vamos ter gastado mais alguns milhões aí do Legislativo brasileiro, o que eu acho desnecessário.

Sinceramente, o texto pode parar por aqui, votamos hoje, aprovamos ou rejeitamos, e levamos à Presidência do Senado o texto que foi aprovado ou que foi rejeitado. Essa é minha opinião. Desculpem pela franqueza, desculpem pela dureza com que falo, mas realmente fiquei preocupado, estou chateado com a maneira como vêm sendo conduzidos os trabalhos. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sr. Geraldo, nós damos a palavra ao Sr. Tercio.

Sr. Tercio, por favor.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Bom dia, Sr. Presidente, Sr^a Relatora, prezados companheiros desta Comissão, todos aqueles que estão atentos ao assunto sobre esta Comissão.

Eu gostaria de ratificar a posição do que foi dito já pelos meus antecessores, porque a infraestrutura aeroportuária não teve o devido respeito, com o que poderia ter acontecido, de um órgão que está passando por transformações desde alguns anos, com a modificação de sua estrutura e com a saída de importantes polos aeroportuários, como os cinco que já aconteceram e com mais quatro que estão para acontecer.

Nós somos muito parecidos com a empresa internacional Aena, porque nós também temos parte da navegação aérea que opera dentro da Infraero. Junto com a navegação aérea, nós temos uma infraestrutura de peso, uma infraestrutura que tem sido solicitada pelo Governo brasileiro, por meio dos aeroportos regionais, por meio dos aeroportos do PIL, e nós temos que ter um acesso bem forte, dentro de um código, mas não tivemos nenhum acesso.

Eu queria fazer uma modificação do que foi dito pelo Respício, que nós não perdemos a modernidade; nós perdemos a oportunidade. Nós perdemos a oportunidade de fazer realmente um código atualizado, moderno, que atendesse a todas as necessidades, seja de infraestrutura, seja das empresas aéreas, seja do consumidor, seja de todos aqueles que estão envolvidos com a elaboração de um código, mas que nós perdemos a oportunidade de fazer com que isso ficasse registrado.

Nós também trabalhamos em cima das nossas solicitações. O que eu gostaria de considerar é que depois de encerrada a última reunião em dezembro, nós só viemos a ter acesso a alguma informação no dia 22 de fevereiro, quando nós recebemos a outra minuta, a primeira minuta do projeto, do anteprojeto do novo código. E depois, de 22 de fevereiro para cá é que nós estamos sendo atropelados, em função de tempo, para poder dar uma solução aqui, dentro do que é possível de ser feito ou daquilo que será possível ser proporcionado.

Eu não vou dizer que nós tenhamos talvez 100, 150 sugestões para fazer, mas nós vamos estar por perto de fazer alguma coisa que esteja voltada para a infraestrutura dos nossos aeroportos, para a infraestrutura da navegação aérea, para a infraestrutura de planos diretores, zoneamento de ruído, segurança operacional, porque tudo isso me parece que foi esquecido, foi deixado de lado dentro dessa proposta que foi feita. Assim eu ratifico a nossa posição, com base naquilo que já foi dito pelos meus antecessores, e espero que realmente alguma coisa seja feita.

Não vejo como solução essa prorrogação de prazo em curtos dias. Nós já estamos hoje, não é mais na terça-feira, nós estamos na quarta-feira. E o prazo que foi dado é até segunda-feira. E este, realmente, como disse o Dr. Ronei, é um projeto caro para todos aqueles que participam aqui. Então, nós deveríamos ter uma consciência de que o que poderá ser

feito deve ser feito. Ou se mantém o código atual, ou que nós tenhamos realmente um prazo adequado para se discutir todo o código e fazer o enxugamento, dentro daquilo que precisa ser feito.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Kerlington; depois o Geraldo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não, não, não, o Kerlington se inscreveu antes.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Bom dia, senhoras e senhores. Cumprimento a Mesa, na pessoa do Sr. Presidente, a Relatora, o Vice-Presidente, doutores e colegas aqui presentes e demais ouvintes. Na verdade, tudo já foi dito. Eu vou concordar com os colegas que outrora se pronunciaram.

Na verdade, venho fazer duas solicitações à Mesa, parafraseando o Presidente, no afã de termos transparência. Este é o meu único medo: a transparência. Uma já foi muito requerida nos *e-mails*, que pediam à Relatora ou ao Presidente que nos posicionem a respeito dessa metodologia aplicada de fato - se foi uma metodologia dogmática. Entendo que existem grupos de juristas que fizeram, mas existem juristas também aqui na Comissão. A minha preocupação é que, com o prazo exíguo, nós atropelemos alguns conceitos constitucionais, alguns conceitos de modernização, por exemplo, do Código Penal - há uma comissão e um novo projeto de Código Penal -, no afã de se tirarem todas as normas esparsas no mundo penal e se colocarem no Código Penal. E nós estamos andando contra essa modernização de penalizarmos ou deixarmos muitas normas penais no Código Brasileiro de Aeronáutica. Então, a primeira solicitação à Mesa é que posicione esta Comissão, que é cara, não só por diárias de servidores, mas temos profissionais liberais também que deixam seus ofícios caros para estarem aqui. Então, não são só servidores, mas também profissionais liberais.

O segundo pedido é que se possa dar transparência aos nomes deste grupo de trabalho, porque até hoje - não sei se a Comissão já sabe - eu não sei quem são: nomes, grupo de trabalho, Dr. João, Dr. José, Dr. Mateus, porque aí sim, Sr. Presidente, nós vamos ter transparência e vamos ter certeza de que as pessoas que - aspas - "redigiram essa minuta" estão também comprometidas com o Brasil, como nós estamos.

Só a título de exemplo - isso vai ficar registrado em ata, e as pessoas podem nos ver -, a minha tese em doutorado é sobre responsabilidade civil no transporte aéreo. E só com a responsabilidade civil no âmbito do princípio que nós estamos erigindo como princípio da análise quantitativa, que ainda não existe no Brasil, o meu prazo é de três a cinco anos, só para falar de um princípio. Então, não estou dizendo que devemos levar esse tempo, mas é muito delicado mexer em questões principiológicas quando, no Brasil, temos ainda muito forte a questão da defesa do consumidor. Não estou sendo contra nem a favor. Eu estou sendo pontual naquilo que a jurisprudência nos traz hoje.

Então, não vou chover no molhado. Na verdade, todos os colegas já se posicionaram, mas só gostaria de solicitar à Mesa, no momento oportuno, seja por *e-mail*, seja como o Presidente achar melhor, que diga qual foi a metodologia usada jurídica - os senhores podem dizer, porque existem juristas na Comissão, que vão entender a fala de vocês - e a composição desse grupo de trabalho, que até hoje, salvo engano, ninguém da Comissão sabe, a não ser alguns que a senhora citou, como o Dr. Ricardo e o Dr. Geraldo.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Passo a palavra ao Dr. Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Obrigado.

Em primeiro lugar, nós temos que aqui fazer uma autocrítica e entender que a Comissão tem seus aspectos fortes e seus aspectos frágeis. Eu vou me focar nesses dois aspectos.

Do mês de junho até o mês de dezembro, fizemos aqui inúmeras reuniões em que discutimos abstratamente temas. Nesse período, me recordo bem, a Presidência, a pedido da Relatoria e de acordo com a dinâmica do trabalho da Comissão, solicitou que os membros apresentassem emendas e abriu a oportunidade para que a sociedade apresentasse emendas. Isso foi feito intensivamente, mas não por todos os membros.

Sabemos que nossa missão principal, aqui, é produzir um projeto. Existe uma Comissão para produzir um projeto, existe uma Mesa diretora formada pelo Presidente e pela Relatora e existe, por outro lado, os membros da Comissão a proporem, a fazerem propostas.

No mês de dezembro, não tínhamos alinhavado uma única linha do que minimamente pudesse ser um projeto. Houve uma decisão na Mesa diretora, então, que, naquele momento, iria examinar e consolidar todas as mais de 1.500 sugestões feitas para que o projeto pudesse ser elaborado. Ante essa enormidade de propostas que foram feitas, encarregou-se a

Relatoria, a Profª Drª Maria Helena, que tem um currículo conhecido e absolutamente ilibado e respeitado no Brasil e internacionalmente - e por isso foi escolhida para fazer o relatório do anteprojeto -, solicitou a minha contribuição, pessoal, e a contribuição do Dr. Ricardo, para que juntos, os três, pudéssemos olhar essa pletora de emendas, de propostas que foram apresentadas pela sociedade, pelas entidades da sociedade instadas a tanto. Nos reunimos, a partir disso, em São Paulo, onde tivemos várias reuniões de trabalho no mês de dezembro, final do ano. Muitos dos senhores poderiam estar gozando das férias de Natal no final do ano, mas a equipe, motivada, ficou trabalhando com o único objetivo de consolidar o que foi proposto. O que a Comissão fez, o que a Relatoria fez foi consolidar, trazer para dentro de um texto minimamente organizado todas as contribuições que foram apresentadas, com a dificuldade de comparar cada uma delas e valorá-las de acordo com o sistema normativo brasileiro e com a Constituição da República. Não fizemos nada além disso! Não há iniciativa individual de nenhum membro ou da Relatoria pretendendo aceitar *lobby* de quem quer que seja.

Quero me dedicar um pouco a esse comentário em razão dos comentários deselegantes do representante da SAC. Não foi feito nada disso! Simplesmente consolidamos as propostas encaminhadas pela sociedade e as poucas propostas encaminhadas pelos membros desta Comissão. É preciso que fique claro aqui e registrado nos *Anais do Senado* que o colega que está aqui ao meu lado fala em modernidade, fala nisso, mas não apresentou uma única sugestão ao longo dos trabalhos da Comissão, e muitos assim procederam. Fizemos unicamente consolidar o que foi apresentado, que era a missão da Relatoria, fazendo um juízo prévio de constitucionalidade, porque inconstitucionalidades foram propostas aos montes, ilegalidades e antinomias com o sistema normativo brasileiro foram propostas aos montes. Ficamos, a Relatoria com o meu auxílio e do Dr. Ricardo, a ter que descascar esse abacaxi em cima de trabalho de membros que vieram aqui fazer proselitismo. Não apresentaram propostas. Fizeram críticas genéricas, sem apontar os aspectos que deveriam ser mudados.

Fico muito preocupado porque vejo aqui o que chamo do protesto de gente do Governo, que, desde o mês de junho, teve oportunidade de apresentar seus textos, as suas propostas, as suas emendas e não fez nada disso! A Comissão não recebeu propostas! Os agentes governamentais aqui envolvidos estão defendendo as respectivas corporações. É isso que está acontecendo.

Nitidamente, são funcionários públicos aqui, sob o pretexto de estarem representando órgãos que estão inseridos num contexto, esses sim, não estão querendo discutir o projeto. Sabem por quê? Porque não confiam nele. Essa é a questão. Não precisam dele porque querem manter as intervenções do Estado na economia nos níveis em que se pratica, cujo resultado está aí: o sucateamento da infraestrutura pública do País. Isso eles não querem discutir. Agora vêm aqui com proselitismo a dizer que estão sendo violados os direitos dos consumidores, como se os agentes privados não tivessem direitos também pela ordem jurídica, agentes privados que sofrem intervenção do Estado a todo momento, a todo instante, que são ameaçados pelo Estado quando reagem a isso, com seus aparatos de poder e de coerção. Então, tudo isso é uma questão complexa.

A Comissão aqui não foi escolhida por nenhum de nós. Foi opção do Senado da República. E daqui terá que sair um projeto que vai ser submetido à discussão democrática pelo Parlamento do Brasil. As intervenções que foram feitas aqui pelos agentes dos órgãos públicos envolvidos estão a defender corporações públicas, intervenções preocupadas em não perder poder! Essa é a questão que está sendo aqui debatida.

Nós não fizemos absolutamente nada além de consolidar o que foi proposto pelos membros da Comissão. Nada disso! A Comissão é heterogênea, os especialistas são heterogêneos. Cada um dos especialistas representa um setor da economia, cada um representa um núcleo da economia, cada um deles se insere dentro dessa cadeia produtiva de uma forma? Sim. Mas a escolha foi política, do Senado Federal; o Senado que escolheu e nomeou os membros. Se há heterogeneidade, isso não pode ser imputado, essa heterogeneidade não pode ser imputada à responsabilidade da Relatoria.

É heterogêneo sim! Por isso saiu um texto com 400 artigos! Porque a Relatoria teve a única preocupação de manter e de incluir os textos que foram encaminhados por essa representação heterogênea. Por isso ele é grande, porque é heterogêneo. E é essa heterogeneidade, que, a princípio, pode parecer uma fragilidade, que representa um reclamo da sociedade, de quem produz a riqueza e paga os tributos aqui no País, que não são vocês, os funcionários públicos, que estão aqui a defender princípios de aumento do poder estatal, de intervenção do poder estatal.

O que querem agora, na realidade, é construir um discurso para inviabilizar os trabalhos da Comissão, porque não querem e nunca quiseram, desde o começo, debater as questões cruciais, as questões importantes, essas que estão travando o desenvolvimento do País, sucateando a infraestrutura do País. Nessas questões, eles não querem mexer. Estão preocupados... Aí falaram na tarifa de conexão, um assunto pontual. Esquecem que, atrás da tarifa de conexão, estão os operadores aeroportuários: as empresas aéreas pagam tributos que incidem sobre essa tarifa, num serviço que é prestado ao passageiro. E aí vêm aqui, a pretexto de defender o passageiro, dizer que a tarifa não incide sobre ele?! Incide sim, porque o passageiro paga a fatura cheia! Ele paga todas as tarifas. Vêm aqui defender liberdade tarifária, liberdade

tarifária para não dar resposta à sociedade ou assegurar transparência na formação das tarifas! Não querem isso. A Anac não quer isso. Tarifas, eles querem fixar livremente, no momento, no valor que eles necessitem para cobrir as deficiências dos operadores públicos.

Essas questões, eles não querem discutir. Audiência pública com novo formato, não querem, porque está obrigando o agente regulador, num Estado de direito democrático, a seguir uma formatação de tarifa que assegure a transparência e o controle pela sociedade. Isso eles não querem! Eles não querem instituições, organizações privadas, a serem certificadas para fazer o trabalho que eles não fazem. Não se consegue certificar nada neste País. Não se consegue certificar nada! E o pouco que se consegue é a um custo brutal, custo que é posto na lei, que não corresponde aos custos! Não querem adotar um regime de credenciamento para que instituições e pessoas credenciadas possam fazer parte do papel que o setor público não faz e não entrega à Nação. O setor público não entrega resultado.

Então, há um conjunto de temas que têm que ser seriamente debatidos. Mas, agora, os chapas brancas não querem debater. Eles querem extinguir a Comissão. Eles querem prorrogar prazos. Eles querem inviabilizar o trabalho da Comissão. Por quê? Porque eles querem se calar, não querem ouvir a heterogeneidade. Eles não querem ouvir cada membro da Comissão, representando seu setor. Esses setores não estão pilhando o País. Esses setores a que você se referiu, senhor servidor da SAC, trabalham para o crescimento e para o enriquecimento do País.

A crítica que o senhor fez é injusta. Quem paga a conta somos nós, a sociedade. Eles não querem prestar contas à sociedade. A Comissão é heterogênea sim. O projeto tem 400 artigos sim, porque representou uma consolidação das propostas e de todos que tiveram o cuidado de encaminhar sua proposta. O senhor não tem legitimidade, nem o membro da SAC, nem o membro da Infraero, de vir aqui fazer críticas, sendo que não apresentaram uma única sugestão e sequer participaram das discussões, porque não frequentavam a Comissão durante esse tempo.

Então, eu quero deixar aqui o meu protesto e dizer que a Relatora, a Relatoria se comportou da maneira mais lisa possível, sem esconder nada. Cada um teve suas dificuldades, mas nós nos dedicamos, no final do ano, para produzir um texto. Parece-me que o Senado da República espera - para isso a Comissão foi criada - um texto, e o texto é esse que está consolidado. Os senhores que analisem o texto, façam suas emendas - façam suas emendas - e venham aqui debater conosco as questões que estão embutidas na ação governamental que sucateou o País - todos sabem disso. Vamos discutir abertamente os temas. Vamos botar o dedo na ferida. Não descredenciem o texto! Esse texto foi preparado pela Relatoria única e exclusivamente para ser considerado por vocês! Nós estamos submetendo isso à Comissão. Os membros que façam suas emendas. Vamos discutir cada uma delas aqui, de maneira aberta. Que esta Comissão se disponha a produzir um texto que sirva ao País, e não aos interesses corporativos, ou de órgãos do aparelho do Estado, ou do setor privado.

Deixo aqui meu protesto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, vou passar a palavra ao Rinaldo.

Quero evitar a questão de muita... Nós estamos fazendo uma apresentação, uma proposta. Vamos conceder o prazo, e serão feitas as emendas. Também vamos pedir mais objetividade nas argumentações.

Dr. Rinaldo, por favor.

O SR. RINALDO MOUZALAS DE SOUZA E SILVA - Vou procurar ser bastante breve nas minhas considerações.

Acho que o Geraldo já colocou muitas observações que são verdadeiras. O texto é grande, sim, mas o texto é grande porque foram várias as contribuições. Nós nos deparamos com determinados artigos em que existiam mais de dez contribuições diferentes e tentamos harmonizar todas as contribuições recebidas, compatibilizando-as e colocando num texto comprido.

A verdade é que isso foi preparado para uma apresentação aos senhores. Isso não foi preparado, como ouvi de alguns, ser enfiado goela abaixo. Nunca! O nosso papel, o papel da Relatora, com a nossa assistência, foi simplesmente produzir um texto para análise, para receber emendas e ser votado, a fim de que nós pudéssemos ter um projeto juridicamente correto para envio ao Senado. Foi pura e simplesmente isso.

Agora, eu também tenho que fazer uma observação - desculpa - sobre a sua fala, que foi bastante sincera, como colocou, mas errônea. Nós não defendemos interesse nenhum aqui. Eu ajo de maneira absolutamente independente. Não sou vinculado a nenhuma empresa. Nem a diária eu recebo para vir para cá, porque abri mão da diária. O meu objetivo aqui é cumprir um papel patriótico. Estou doando o meu tempo. Doei horas e horas, muito menos do que o Geraldo, mas doei horas e horas em que eu me privei do convívio da minha família, no final do ano. Passei noites em claro tentando ajudar, tentando colaborar para que possamos ter um trabalho e fazer um Brasil melhor.

Em relação à questão do consumidor, apresentei, conforme a planificação e a metodologia que nós tínhamos, uma série de artigos incorporando as melhores normas no plano internacional no nosso Código. Não recebi nenhuma emenda! O

texto que está aqui não é todo... Até discuti com o Geraldo que algumas coisas que coloquei não estão aqui e quero que se coloque, quero que seja debatido, mas não há violação do Código de Defesa do Consumidor.

Em nenhum momento, aqui, é errado dizer que a situação que estamos colocando aqui é idêntica à situação dos bancos. Não! Não negamos a aplicação do Código do Consumidor às relações decorrentes do transporte aéreo. O Código de Defesa do Consumidor se aplica, sim. É claro que se aplica! O que estamos fazendo aqui é criar regras específicas com o objetivo de harmonizar a legislação brasileira à legislação de outros países. Agora, achar que o Brasil está correto na forma que hoje se encontra, isso é um verdadeiro absurdo. Para cada ação que existe em um país, vamos chamar, mais desenvolvido, existem centenas aqui, no Brasil. Se os senhores forem ao Juizado de Pequenas Causas, vão encontrar um amontoado de ações, milhares e milhares de ações contra as companhias aéreas por questões que poderiam ser evitadas se a legislação fosse eficiente, se criássemos regras claras, limitação de responsabilidades. É isso que estamos fazendo aqui para evitar abusos. O próprio Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, que era absolutamente a favor da indenização punitiva na forma de danos morais, mudou o posicionamento no ano passado, porque essa indústria que se criou dos danos morais acaba assoberbando a justiça de processos. Ações propostas por pessoas que, na realidade, querem vantagens indevidas, enriquecimento sem causa. Essa é a verdade. Não vamos tapar o sol com a peneira! E o Judiciário paga por isso. Os nossos impostos pagam por isso no final das contas. A regra é justa. A regra é inspirada nos tratados internacionais firmados pelo Brasil.

O que queremos aqui é evitar o absurdo que existe hoje em dia da responsabilização pelo risco integral, que é o que acontece. As hipóteses de exclusão de responsabilidade são hipóteses de quebra denexo causal. Qualquer um que estuda responsabilidade civil sabe que, ausente o nexo, não há responsabilidade. Agora, no Brasil, se responsabiliza mesmo sem nexos! Então, o que queremos fazer aqui é consertar uma situação doente do nosso País acerca da responsabilidade civil da companhia aérea.

Agora, só para terminar - eu disse que iria ser breve -, acho que não devemos jogar a oportunidade fora. Temos trabalhado muito. O resultado do trabalho está aqui. Se não estiver, por favor, tragam para cá. Acho que dizer "não jogo mais o jogo" é uma covardia, um desperdício de esforço e de tempo de todos nós aqui. Então, peço que não encampemos esse discurso de vamos deixar como está, de que não tem jeito, de que está tudo errado, sem ao menos dar uma oportunidade ao texto de ter uma melhoria. Investimos muito aqui. O Estado investiu. Todos nós investimos, seja do setor público, seja do setor privado. Investimos tempo, que é o maior bem que nós temos.

Precisamos ter as emendas. Se são 200 emendas, tragam as 200 emendas. Eu já gastei tanto tempo! O Geraldo já gastou tempo! A Professora gastou tempo! Vamos analisar as emendas. Tragam as emendas com justificativas. Vamos analisar, e, claro, a Relatora vai analisar, vai aceitar, se for, obviamente, passível de aceitação, se for jurídico, se for constitucional, ou justificar se não aceitar. Se não aceitar, aquele que propôs pode colocar um destaque e irá para votação. Agora, o que não podemos é abandonar o esforço. Não podemos jogar tudo isso que fizemos fora. Temos que ter união. Somos todos brasileiros. Falamos a mesma língua. Estamos no mesmo setor. Temos uma afinidade muito grande. Não há motivo para animosidade. O que peço é tranquilidade. Vamos buscar o grande objetivo que todos nós, tenho certeza, temos aqui: trazer uma legislação melhor para o País que beneficie todos os operadores do setor, que beneficie o consumidor e que possibilite maior geração de riquezas, maior geração de empregos e, no final das contas, maior pagamento de impostos, um ciclo de geração de riqueza de que precisamos. O País está vivendo o caos. Por que não começar a resolver esse caos aqui, nesse microcosmo? É uma oportunidade que temos.

Então, peço a todos encarecidamente: vamos trabalhar juntos, vamos trabalhar com harmonia e vamos fazer um bom projeto.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, quero só fazer uma observação antes de passar a palavra à Professora, que quer fazer uma intervenção.

Temos já a inscrição dos Srs. Respício, Tercio e Antônio Ivaldo. O Sr. Marcus também pediu a palavra agora.

Passo a palavra para a Relatora para suas considerações, e também ao Sr. Ebner. Já faço a observação de que o Sr. Kerlington já mandou as emendas.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Objetivamente, a minha preocupação foi sempre neutralidade. O grupo de apoio observou que, o tempo todo, a minha preocupação era que não estava recebendo colaborações substanciais dos órgãos governamentais. Tive até a possibilidade de dar um pulo na Anac para conversar e pedir pessoalmente. Falei que não estava recebendo. Foi uma grande preocupação. Não é uma justificativa à questão de estar centrada em duas pessoas, mas, realmente, o que percebi foi que, em um grupo jurídico, se tivéssemos dez, doze ou quinze advogados, teríamos uma outra Comissão.

Terceiro ponto. E assim como os senhores ficaram desapontados com o texto, fiquei extremamente desapontada com pessoas que propuseram reformas de paradigmas, princípios. Eu mandei *e-mails* - e *e-mails* de boa-fé -: "Por gentileza, quais são esses princípios, esses paradigmas que o senhor quer...?" Era um professor da área de aeronáutica. "Quais são esses princípios e paradigmas que o senhor tanto quer que eu quebre, que eu analise?" Porque eu não sou técnica. Sou advogada. A resposta foi meio lacônica, meio irônica. "Não, são princípios e paradigmas... A senhora já percebeu quais são os princípios e paradigmas..." Não recebi, até agora, a resposta objetiva. Para pessoas que fizeram críticas genéricas - "isso está uma porcaria" -, eu telefonava, mandava *e-mails*, mandava WhatsApp: "Por gentileza, especificamente, me mande por escrito o que vocês querem quebrar." Não me mandaram. Entendeu?

Então, retórica para mim, ou seja, estou ficando extremamente com o pé no chão em termos de perspectiva, de percepção desta Comissão, porque talvez aqui tenha entrado extremamente *naïf*, porque nunca foi esse nível de experiência que eu tive, principalmente no Brasil. A expectativa que eu tive de pessoas que fizeram essas críticas grandes - "não, isso não é bom, quebra de paradigmas, vamos ter que reformar, um código do futuro" - era que escrevessem, mandassem artigos específicos. Por favor, mandem, mandem, mandem! Por exemplo, o Kerlington mandou 500 vezes sobre a parte do Sipaer. Ele mandou como brigadeiro. Ele mandava, me telefonava. O WhatsApp meu não funcionava com o dele. Não entrava *e-mail*. E eu falava que não estava vendo, e ele falava que não estava vendo a proposta dele. Eu falava: "Meu Deus, o Kerlington não me manda a proposta." Mas veio e foi. Realmente, daquelas pessoas que mandaram, com as quais conversei... Conversei muito com a Infraero, tocamos o assunto. Conversei com o doutor...

Então, realmente, do ponto de vista de relação, aqui, na Comissão, vou estar sempre aberta. Agora, pessoas que chegam, mandam *e-mails* ou telefonam apenas falando que isso não serve e não mandam propostas por escrito, concretas, do que sejam essas quebras de paradigmas, eu não aceito, e a Comissão... Eu, a Relatoria não vai aceitar esse nível de crítica genérica. Crítica específica, como mandou aqui o Coronel Fernando, que nos enviou críticas objetivas e foi procurado... Fizemos uma revisão. Foi inserido. As pessoas que mandaram propostas foram escutadas. Agora, vir aqui, na Comissão, para fazer, realmente, um nível de discurso de desestabilização de uma Relatoria que foi extremamente neutra... Isso é impossível, e quero que isso fique constando também. Então, que provem essa falta de neutralidade e que realmente não se dirijam mais a essa Relatoria dizendo que querem um Código novo, a menos que façam a proposta do que seria esse Código novo que o senhor quer, qual o artigo que o senhor quer, qual a quebra de paradigma que o senhor quer.

É isso.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Passo a palavra, então, na sequência, para a última intervenção, a última réplica. Não vamos ficar nos delongando em réplicas e tréplicas, por favor. Peço, agora, que respeitem, realmente, o prazo de dois minutos, que é até regimental.

Passo a palavra para a réplica - eu acredito que seja réplica pelos comentários feitos - para o Sr. Respício.

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

Não vai ser réplica porque perder tempo com pessoas que não entendem determinados conceitos...

Eu não vou voltar atrás para, por exemplo, como Catanant colocou a respeito do monopólio, que eu reforcei, não vou colocar uma lista de artigos internacionais, nem teses de doutorado, nem palestras por grandes especialistas no mundo fundamentando a não existência mais de monopólio.

Eu e acredito que outros também não estamos aqui para perder tempo fundamentando conceitos e pensamentos já cristalizados na academia. As pessoas que não têm intimidade com isso que, por favor, estudem e não peçam o negócio mastigado.

Com relação à fala do Bernardi, eu gostaria de dizer, Bernardi, que, na minha visão, você falou, em outras palavras - e eu concordo um milhão por cento com tudo que você falou -, a mesma coisa que o Castanho, que o Catanant e que eu falei, só que num caminho paralelo. Por que digo isso? Se por acaso o Presidente tivesse acabado de chegar aqui e falasse assim: "Conversei com os Senadores, etc., etc., e nós teremos até o final do ano para debatermos esse texto aqui", estaria ótimo. Só que falaram assim: "Com esse texto aqui, são cinco dias."

Então, uma variável está ligada à outra. Concordo plenamente com você, com tudo que você falou.

E só amenizando aqui, até fazendo um carinho no Geraldo, no bom sentido é claro, fazendo um carinho no Geraldo: não é porque nós não apresentamos artigos formais que nós não contribuímos. E quando falo nós, falo de mim e de outras pessoas também. Quer dizer, quando o Ronei esteve aqui apresentando n artigos, eu falei: "Concordo." Quer dizer que eu preciso apresentar os mesmos que ele apresentou? Quer dizer que, quando o Castanho vem aqui e fala um determinado negócio que eu concordo, tenho que apresentar a mesma coisa que ele? Assim com o Bernardi? Assim com qualquer um aqui? Eu

tenho que apresentar a mesma coisa? Quem é que trouxe o primeiro e talvez uma das mais polêmicas alterações aqui do CBA? Que puxou a responsabilidade para mim para começarmos os debates acalorados de capital estrangeiro? Fui eu.

Então, aquela grande alteração conceitual de pensamento, de artigo, quem propôs foi o grupo 3, exatamente em cima da quebra do capital. Então, eu sou o tipo de pessoa, e acredito que outros colegas aqui também são, que contribuiu diretamente, não às vezes com a redação de um determinado artigo, mas através do apoio, através de conceitos, através de n formas diferentes.

Se eu não sou advogado, e me desculpem aqueles que pensam que eu deveria ser, mas eu não sou, eu tenho a visão de engenharia da coisa, eu tenho a visão econômico-financeira da coisa. Desculpem-me se não consigo redigir um artigo, desculpem-me se não consigo redigir uma ideia de artigo. Desculpem-me.

Se é uma falha de formação, então, nenhum engenheiro tinha que ter sido convidado para cá, nenhum economista, nenhum administrador, nenhum técnico da Força Aérea, ninguém, só juristas. Então, começou errado lá do início. Se era para cada um entrar aqui e ter proposta ou n emendas, ou n ideias que sejam diretamente inscritas em artigos, então, a Comissão começou errada desde o início.

Cada um de nós pode contribuir direta, efetivamente, sem escrever a ideia de um único artigo, através de conceitos, de toques, de coordenação de trabalhos, de n formas diferentes.

Bernardi, se os Senadores falarem assim: "Vocês estão liberados do prazo. Não vão ser cinco dias, não vão ser quinze. Será até o dia 31 de dezembro." Vamos discutir esse texto. Concordo plenamente com você. Não vamos perder a oportunidade.

Agora, este texto em cinco dias, eu prefiro não fazer nada.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Tercio, Ivaldo, Marcus, Ebner, Geraldo. E aí podemos encerrar, até porque temos questões do e-Cidadania para tratar e vou precisar da ajuda dos senhores.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN (*Fora do microfone.*) - É só uma questão de ordem. É só para registrar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É bom registrar a palavra.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Ronei Glanzmann, da Secretaria de Aviação Civil. Com relação à participação, foi aventado em algum momento que a SAC não teria participado. E eu estive aqui em todas as reuniões. Acho que só em uma reunião eu não pude estar presente, por questão de saúde.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Podemos conceder a palavra para o senhor.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Tá. Obrigado. Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O.k.? Então, encerramos com o Glanzmann.

Agora vamos para o Tercio. Depois, Ivaldo, Marcus, Ebner, Geraldo, Glanzmann, e encerramos. Depois vamos para as considerações da Mesa.

Tercio, por favor. Dois minutos.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Eu gostaria de fazer uma menção realmente bastante rápida e dirigida ao Dr. Geraldo para que ele, em suas alegações, fizesse uma retificação com relação à participação da Infraero.

Nós aqui estivemos presentes praticamente em todas as reuniões, sem falta. E eu gostaria que fossem aproveitadas as palavras ditas pela eminente Relatora, quando ela mencionou a participação direta da Infraero, em que nós encaminhamos a nossa participação, que se situou em torno de 60 a 80 artigos de sugestão para modificação. Está certo, Professora?

Muito obrigado. Era isso que eu queria dizer.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Obrigado. Agora, o Sr. Ivaldo.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE - Bom, eu só queria falar sobre o que o Respício falou. Também não sou advogado. Sou engenheiro. Trabalho há 15 anos na aviação. Vejo como natural essa discussão, talvez um pouco acalorada. Mas eu não esperava que houvesse uma solução de consenso, que todo mundo concordasse com todos os itens.

Eu queria deixar registrado que vejo, sim, vários avanços neste texto. Há vários problemas que nós enfrentamos no dia a dia da aviação e que esse texto vai ajudar a resolver. Eu já esperava uma reação das autoridades constituídas, porque

o texto realmente traz um grande avanço para mim, que é a questão de definir prazos para algumas coisas; traz avanços com relação também a um problema que nós enfrentamos com relação a táxi aéreo pirata, por exemplo.

Então, dizer que o texto é um atraso, eu discordo completamente. Eu acho que o texto realmente melhora bastante em relação ao texto que nós temos hoje em dia. Aos que defendem, por exemplo, que tenhamos um texto enxuto, a prática do dia a dia da aviação, na realidade, nos mostra o contrário.

Para a aviação ter continuidade neste nosso Brasil que muda muitas coisas ao sabor da política, é importante que nós tenhamos uma previsibilidade de como é que nós vamos ter a nossa operação este ano, daqui a cinco anos, daqui a dez anos.

Realmente, várias coisas que hoje estão escritas na proposta, acho que realmente é interessante estar na proposta do texto do Código Brasileiro de Aeronáutica. Acho que é uma ideia um pouco ingênua achar "não, não escreve no Código, deixe que as autoridades vão definir com o passar do tempo". No dia a dia, nós vemos que é importante termos escrito no Código, pois é isso que garante a continuidade nas nossas operações aéreas. Quando compramos uma aeronave, ficamos com ela durante 20 anos e precisamos ter uma continuidade nisso.

Eu também queria deixar registrado que nós demos contribuições para a Relatora. Fizemos comentários sobre o último texto que foi enviado também. Nem todos foram aceitos, o que é natural, pois ninguém é o dono da verdade. Alguns foram aceitos; outros não. Mas eu queria deixar registrado que, das contribuições, eu tenho certeza de que todas foram observadas pela Relatora.

Muito obrigado.

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

Marcus, por favor.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Marcus, da AIAB. Na verdade, eu ratifico o que o Ivaldo colocou. Concordo que o texto traga várias mudanças e modernizações. Há necessidade de debate de alguns pontos, eu concordo. Mas isso seria natural em qualquer texto que saísse como primeiro anteprojeto desta Comissão, tão diversa.

Aproveito para responder o ponto levantado pelo Catanant em relação ao item específico do art. 100. Esse item foi debatido no começo desta Comissão várias vezes. Houve várias redações, mas sempre contendo essa mesma ideia e esse mesmo conceito. Então, na verdade, não é algo novo, que não tenha sido debatido. Foi, inclusive, apresentado aqui abertamente, na Comissão, anteriormente.

E, respondendo à pergunta, acredito, sim, que a ICAO, a FAA, Easa ou outras autoridades estrangeiras entenderão, até mesmo porque elas aplicam esse conceito. Isso é só a observação do que já é feito no exterior.

A abordagem sistêmica, que é a abordagem que as autoridades hoje estão utilizando, até mesmo para aumentar a eficiência dos usos de recursos, não só da indústria, mas da própria autoridade, para conseguir lidar com os novos desafios das novas tecnologias, é a abordagem sistêmica. Esse é o caminho. E o que nós estamos tentando colocar é exatamente a abordagem sistêmica dentro do art. 100.

Quanto à modernização, embora nós representemos aqui a AIAB, nós damos nossos pontos de vista em relação ao que nós achamos necessário. Obviamente, eu tenho um ponto de vista relativo à indústria. Mas, em relação ao debate colocado sobre esse anteprojeto, eu vou colocar um ponto de vista, mas esse ponto de vista está aberto a debate, como várias vezes debatemos aqui, como várias vezes, em vários artigos que nós propusemos, estava aberto para debate.

Inclusive, coloco-me à disposição para conversar sobre o ponto do art. 100. Ele é um ponto que observamos como uma modernização necessária ao Código, até para podermos agir similarmente ao que é feito no exterior, e não degradar a competitividade da indústria nacional. Mas, de qualquer forma, isso é debatível, estamos abertos a debate, como sempre estivemos, como foi apresentado.

Isso também não é um... Os textos que aqui foram colocados, as propostas que foram colocadas de forma alguma foram oportunistas. Elas, na verdade, são fruto de um debate antigo, anterior até mesmo à Comissão, mas, na verdade, elas foram debatidas na Comissão desde o seu início.

Só isso.

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

O Sr. Ebner. Depois, o Geraldo.

O SR. CARLOS EBNER - Bom dia, Sr. Presidente. Carlos Ebner. Eu estou escutando aqui. Eu gostaria de fazer até uma declaração sobre o que eu via quando me ofereci para participar da Comissão quando ela foi criada. Eu tenho uma experiência de empresa aérea, fui executivo de empresa aérea, e hoje eu tenho uma situação que me deixa assim, vamos dizer assim, com uma visão bem maior do que é a indústria de aviação aérea mundial.

Trabalho na IATA, então tenho acesso a vários estudos, acesso ao que está ocorrendo no mundo. E, dentro da Comissão, eu imaginava: "Vamos trazer modernidade, vamos sair daquele embrulho que nós temos de tantos regulamentos." O Brasil é todo amarrado. Eu buscava isso aí. E eu acho que demos um passo em alguns pontos, em outros nós vemos que tem que ser mais de mercado, até fizemos contribuições nesse sentido. Ouvi aí de alguns colegas...

Mas eu queria ainda dizer o seguinte. Hoje, olhando o Brasil do jeito que nós estamos na indústria da aviação, principalmente na aviação regular, nós somos um dos países mais caros do mundo para poder operar uma empresa aérea. O mundo nunca esteve tão bem no seu retorno, ele atinge, hoje, níveis acima do custo médio de capital. E o Brasil, nós estamos aí com quatro empresas em frangalhos, totalmente em frangalhos.

Não é só a culpa do Código Brasileiro de Aeronáutica, não é a culpa dos regulamentos. Nós temos um combustível extremamente caro. Então, nós não temos um ambiente favorável à indústria. Eu esperava desse Código que a gente viesse com propostas, e eu acho que há propostas na mesa nesse sentido.

A parte do consumidor, que todo mundo levanta. Não se esqueçam de que do outro lado existe um investidor, alguém que colocou muito dinheiro em uma empresa aérea. Até temos aquela famosa piada: "Quer ser milionário? Fique bilionário e entre de sócio para uma empresa aérea, que você ficará milionário, de tanto perder dinheiro."

Porque a empresa está sujeita a vários aspectos externos. Então, quando falamos "vamos seguir a tendência mundial, a Convenção de Montreal de 1999", a limitação da empresa aérea, "nós temos responsabilidade objetiva, no caso de atrasos, de cancelamentos, a empresa aérea é responsável, independentemente de qual for a causa", estamos nos esquecendo de que há um tráfego aéreo ineficiente. Temos aeroportos congestionados, temos meteorologia que não tem o menor controle, e o mundo já chegou à conclusão de que as empresas não podem ser responsáveis por isso. E o Código aborda isso. Esse Código que nós vimos, que eu vi agora, esse anteprojeto está alinhado a uma tendência mundial.

Portanto, vejo com muito bons olhos. Nós, olhando o mundo, saindo dessa parte em que estamos de ser, ouvimos de várias empresas: "O Brasil é o país mais caro que existe." As ações! O Ricardo mesmo falou, para cada ação no exterior, nós temos cem aqui. Isso virou uma indústria. É uma indústria de ganhar dinheiro!

Aconteceu alguma coisa? "Chama o advogado." "O que eu vou ganhar?" "Dez paus da companhia aérea, vou ganhar cinco!" É isso aí que nós temos hoje!

Essa indústria não é saudável, quando eu a vejo comparada com outras.

Em relação a outro ponto que foi levantado aqui, vou ter um prazer enorme de discutir com você, Respício. E discordo de que os estudos internacionais não indicam. Indicam, sim. Existem duas grandes cadeias. O aeroporto é um monopólio natural. Nós podemos discutir isso longamente. Eu te trago vários estudos que demonstram isso. Então, afirmar que o aeroporto não é um monopólio natural não é correto. Dizer que estudos internacionais... Vamos trazer os estudos para cá, vamos debatê-los, mas é um monopólio natural.

Trouxemos também o que está correndo hoje no mundo, do passageiro indisciplinado. As novas regras para proteger os outros passageiros a bordo, no âmbito da segurança do avião. Está sendo hoje um negócio que cada vez aumenta mais, de o passageiro estar drogado, estar bêbado. Trouxemos essas novas regras. Vamos adotá-las.

Em suma, a expectativa era de que olhássemos para frente. Vejo algumas coisas. Acho que tem que ser feito. Não vou entrar no detalhe do prazo, porque isso já foi discutido aí enormemente. Nós sempre vamos querer melhorar o nosso anteprojeto, melhorar o boneco. Ele tem que ter um fim, senão vamos passar a vida inteira procurando melhorá-lo.

Quero colocar mais uma vez que eu fico satisfeito. Acho que nós temos que reconhecer, gostemos ou não gostemos, o trabalho que foi feito pela Comissão. Ela juntou uma série de propostas, e, como o Ricardo colocou muito bem, nós trouxemos um boneco! Nós não trouxemos a verdade. Nós trouxemos a consolidação do que foram as propostas. Não trouxemos a verdade. Não foi dizer assim: "Isso aqui agora é goela abaixo." Não. Está aqui. Vamos discutir.

Eu, não como representante, mas, cada vez que eu leio - até já mandei minhas sugestões - o Código, e já o li umas três vezes, vejo que tem uma coisinha ou outra a mais. Então, nós sempre vamos querer aprimorar, mas vamos ter que chegar a um ponto, mas no todo, e procurar colocar o Brasil num contexto internacional, onde as convenções que são ratificadas pelo Brasil valham; ou então, façamos o seguinte: como temos órgãos de Governo, vamos rasgar a Convenção. Vamos dizer: "O Brasil não segue a Convenção de Montreal." Pronto. Acabou. Não vamos ficar "é ou não é". Não. Nós não seguimos. Acabou. Se for ratificado para o Congresso, não vale mais nada. Vamos rasgá-la. Não é assim. Se nós fizemos, ratificamos, se o Senado ou o Governo fez, ela está valendo. De alguma forma, ela está valendo.

Só isso, Sr. Presidente.

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

Senhores, passo a palavra ao Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, como fui citado aqui várias vezes, até peço desculpas aos membros da Comissão pela minha veemência.

Como cidadão, eu me senti ofendido, porque nós fizemos um trabalho absolutamente neutro, doamos nosso tempo, e tivemos uma preocupação enorme de incluir neste texto, que é vasto, todas as contribuições, para que nenhum dos membros da Comissão deixasse de ser atendido, ou para que a sociedade que encaminhou suas emendas deixasse de ser atendida.

Eu peço minha desculpas a vocês pela veemência, mais uma vez, mas eu quero dizer também que não é correto os funcionários públicos que aqui estão representados na Comissão, os funcionários que aqui estão representados, ou servidores públicos virem com um discurso de inviabilização da Comissão, de crítica ao projeto, à consolidação que reflete o esforço de todos os membros da Comissão e de todas as discussões que foram aqui realizadas, com um discurso vazio, meramente retórico, uma cortina de fumaça por não quererem discutir as questões relevantes. E nós estamos aqui absolutamente abertos a fazer essa discussão.

Então, não é correto desqualificar o trabalho da Relatoria - não é correto -, fazendo uma crítica generalizada, sem apontar onde estão os defeitos, como se nós, membros da Comissão, ou que não estamos vinculados à Administração Pública Federal, estivéssemos atacando, ferindo os órgãos reguladores! Nada disso foi feito! Com relação aos órgãos, simplesmente nós estamos propondo um formato especial de audiência pública, porque o órgão regulador, quando age criando direitos e obrigações, age por delegação do Congresso Nacional. Ele emite uma lei!

No caso da Anac, é muito estranho! A Anac emite a lei, ela aplica a lei e ela julga a lei nos processos administrativos. Vejam que poder nós transferimos para eles, que não é exercido na forma da Constituição, porque atribuir direito e dever é matéria de lei e é reservado ao Parlamento. Mas não! Eles querem ampliar o poder normativo, ou, no mínimo, manter nos níveis em que estão, e não querem fazer esta discussão! E, como não interessa a eles discutir, eles vêm aqui desqualificar um trabalho honesto, correto, que foi feito pelos membros. E eu também aqui não recebo nenhuma remuneração, nem passagens, nem diárias, absolutamente nada, até porque moro em Brasília. Mas desqualificar por desqualificar!? Com questões que têm de ser objeto e é dever da Comissão debater? Simplesmente desqualificar pela desqualificação, para proteger interesses de vocês ou conveniências, isso, sim, e acusar-nos de que estamos aqui, neste projeto, atendendo a interesses privados? E, ainda que estivéssemos, não foi para isso que a Comissão foi constituída heterogeneamente?

Não é correto as empresas aéreas quererem discutir a questão da tarifa da conexão? Não é correto a associação representada pelo Marcus querer discutir a questão da certificação? Não é correto a IATA, aqui representada pelo Ebner, discutir as questões do transporte aéreo internacional e fazer sua proposta, resolvendo as graves questões que estão aí envolvidas?

Não é correto aqui o Coronel Fernando discutir as questões do Sipaer? Ou o Coronel Gustavo discutir as questões do Decea? Não é correto eles apresentarem emendas sobre isso?

Onde está a incorreção dos membros da Comissão? Como é que você imputa à nossa honra publicamente que nós estamos aqui beneficiando interesses de A ou B? Foi isso que você fez, e foi o discurso de fumaça que foi feito aqui pelos representantes do setor público.

O meu amigo do Sindicato Nacional dos Aeronautas mandou suas emendas, e todas foram contempladas!

Eu não estou aqui discutindo se o nosso Comandante Castanho, por quem tenho grande admiração, está aqui defendendo interesse particular dos aeronautas. Está sim! Essa é a missão dele na Comissão! Para isso ele está aqui, e é para isso que os interesses que ele defende da categoria dele estão aqui postos no projeto de lei, incluídos no projeto de lei, para que a Comissão possa debater.

Então, eu encerro a minha participação, dizendo o seguinte: o projeto foi feito para ser debatido! É isso que tem de ser feito! Ele tem de ser debatido. E os preguiçosos que não encaminharam suas emendas, ou que não se dedicaram a estudar o projeto que o façam agora!

E eu concordo que o prazo de cinco dias é muito curto. É óbvio que é curto, mas essa regra está sendo repassada para o Presidente da Comissão. Ela não foi criada pela Presidência da Comissão nem pela Relatoria. É uma regra do Senado Federal. Então o Presidente que vá conversar com o Presidente da Casa e peça mais prazo. Nós não queremos fugir do debate, queremos fazer um debate sério. Agora afirmar generalidades?! Que não existe monopólio natural?! O que é isso?! Existe sim! E nos aeroportos hoje concessionados, quem fixa os preços específicos é o concessionário, sob a forma de monopólio, não de negociação.

Então, nós não consideramos isso correto. Nós nos esforçamos por anos para criar a agência. A agência foi uma proposta do setor privado. A Anac foi uma proposta do setor privado. A concessão de aeroportos foi uma proposta que nós trouxemos para o debate nacional por iniciativa das nossas empresas. Nós não podíamos continuar com os aeroportos sucateados.

Está aqui o Dr. Jardim, e eu tenho tremenda admiração pelo trabalho dele e o conheço há anos, com toda a legitimidade dizendo que eles acabaram de fazer investimentos vultosos no País. E o Estado, este sim, desorganizado, o Governo tira a *canon*, cria CIDEs, cobra outorgas, tornando mais caro o serviço para o passageiro. É esse modelo que não foi discutido democraticamente aqui no Parlamento brasileiro que os representantes dos órgãos públicos não querem. Eles não querem aeroportos privados, não querem investimentos privados, não querem acabar com o sucateamento da infraestrutura. E vêm aqui com um discurso meramente retórico desautorizar o trabalho da Comissão.

Então, fica aqui o meu protesto final. Espero.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Glanzmann. Quero passar a palavra para o Glanzmann, por favor. Você tinha feito inscrição, Celso?

Celso, Glanzmann, depois encerramos, por favor.

Nós temos que passar para as considerações da Mesa. A hora está avançada.

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

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

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Eu preciso fazer uma breve consideração também, por favor.

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

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - É só uma menção pontual com relação à participação aqui na Comissão.

O Governo esteve presente aqui, os funcionários do Governo estiveram presentes aqui, discutiram todos os temas, sugerimos muitas propostas, debatemos longamente e com profundidade as propostas; agora, muita coisa que nós sugerimos não foi acatada. E muita coisa que não apareceu sob a forma de texto foi porque a sugestão era de que o Código não tratasse desse assunto.

A minha proposta para a regulação tarifária e para o texto é zero, é não haver. Eu não tenho uma redação a propor. A minha redação é o texto não mencionar isso. E nós defendemos isso aqui na Comissão.

Agora, qual é o meu texto para a regulação tarifária? É não haver texto. E isso acontece em diversos outros pontos da regulamentação.

Conversamos diversas vezes aqui, estivemos presentes em praticamente todas as sessões. Se não me engano, eu faltei a uma única sessão. Os demais representantes do Governo também estiveram aqui. Agora, quando se lê...

O discurso é muito bonito realmente, é muito bacana, muito interessante, tem que ser colocado. Agora, quando se lê o texto - e eu convido o cidadão a ler o texto proposto -, aí se identifica realmente que os artigos têm endereço, que os artigos têm nome, que os artigos têm interesse.

É isso infelizmente. É a realidade, mas foi a maneira como foi construída.

Não estou criticando as pessoas, não estou criticando o currículo da Relatora, a quem admiro muito, da Presidência, da Vice-Presidência nem dos demais componentes da Mesa, é óbvio.

Na hora de construir o texto, quando se escreve - e vamos ver o que está por trás aquilo -, quem está, como eu, há dez anos no setor, conhece o que está por trás de cada um daqueles artigos, senhores. Realmente é dura a fala, mas é a verdade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Só uma questão de ordem que surgiu.

O Senado, Celso, pediu que eu passasse a palavra para o Catanant. Depois eu passo para você e encerro.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA (*Fora do microfone.*) - Eu queria fazer um encaminhamento.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Um encaminhamento? Está bem.

Pois não.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Eu não vou comentar as distorções que o Sr. Geraldo fez do que foi dito aqui, mas eu receio concordar com ele. Vamos discutir. E ele disse isso na sua última fala de uma forma enfática.

Vamos discutir. E nós estamos dispostos justamente a discutir. Nós fomos chamados aqui, hoje não para discutir, mas para votar uma proposta final. Esse era o objetivo desta reunião de hoje. Do contrário, se fosse só para o adiamento, isso poderia ter sido feito por *e-mail* eventualmente. E nós não teríamos nos deslocado até aqui.

Então, o que nós apregoamos e julgamos que seja absolutamente necessário é o aprofundamento de alguns pontos que estão postos. E eu concordo com a observação do Ronei, inclusive, de que alguns pontos nós julgamos que não devam constar do Código. Não há proposta porque de fato não tem que ser legislado. É uma revogação total da legislação de 73. Isso foi discutido e proposto aqui inclusive.

Creio que estamos tergiversando energicamente, no meu julgamento humilde, em torno de um único problema, que é se hoje ou em 15 dias nós teremos condições de votar um anteprojeto que pare de pé. Todos estamos imbuídos desse mesmo espírito. A agência reguladora hoje se vê tolhida em uma série de questões que a indústria reivindica por uma série de amarras que a legislação nos traz.

Na nossa visão, a preocupação que trago aqui não é de dar um empoderamento amplo, geral e irrestrito. Não. Ao contrário, é identificar, explicitar as falhas, colocar amarras no poder, nas competências da agência reguladora, e, fundamentalmente, dar mais flexibilidade para a adoção de uma regulação mais moderna, de que a agência reguladora hoje, pelo texto da lei, se vê tolhida.

Portanto, eu proponho, e imagino que esse seja o encaminhamento que o Castanho vai sugerir, que as pessoas aqui possam se manifestar se julgam que 15 dias é o tempo necessário para o aprofundamento de alguns pontos. Alguns são dignos de nota, e são elogiosos os que estão na proposta inclusive, pois entendo que resolvem problemas de décadas, mas, honestamente, eu acho que deveríamos ter mais tempo do que os 15 dias para fazer um debate mais amplo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Apenas um encaminhamento, Castanho? Por favor.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Eu acho que a discussão começou por um motivo e acabou seguindo esse caminho por falta de comunicação. Isso aconteceu durante todo o recesso. Mas, superado isso, penso que agora temos que olhar para frente. Nós estamos perdendo tempo na Comissão discutindo um assunto que não vai nos levar a lugar nenhum. O que nós precisamos é de um prazo maior para discutir o assunto. O encaminhamento desta Comissão poderia ser o de que o Presidente brigasse por esse tempo e que não ficasse definido para segunda-feira, e sim talvez mais uns 15 dias, ou que ao final de hoje nós tivéssemos esse prazo já definido como extensão, é claro.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Castanho, rapidamente, pode fazer o encaminhamento que eu o levarei à Mesa Diretora. Mas nós estamos num momento complicado, e eu tenho literalmente exposto o meu pescoço para resolver a questão. Agradeço a sua postura sempre honesta, fazendo o bom debate e o bom combate, e vou considerar a sugestão. Como eu disse, nós fizemos um pedido de 15 a 30. Não sabemos ainda o que foi concedido, até mesmo porque a Comissão já exauriu o prazo e eu estou preocupado em relação ao que vai acontecer a partir de agora. Por segurança, é importante nós trabalharmos com esse prazo de até segunda-feira à noite, por enquanto, pensando que desta vez talvez não haja possibilidade de novo adiamento. E peço os esforços dos senhores. O senhor tem sido muito honesto, tem apresentado proposições, tem feito críticas, tem cumprido com os prazos, principalmente. Peço que mantenha essa postura e que, de certa forma, dê seu apoio. O.k.?

Vamos agora passar a palavra para o engenheiro Celso, que a pediu já há algum tempo.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Senhores membros da Comissão, quero apenas externar aqui o meu posicionamento.

Eu entendi quando o Respício afirmou que não sabia escrever. Eu também não. Eu deixei bem claro, desde o começo, que sou um técnico. Porém, eu dei a minha contribuição e, no fim das contas, o Castanho observou que não havia entrado a parte de Vant, de experimental. E eu fui atrás do pessoal da relatoria e perguntei por quê. O Geraldo respondeu que não conseguiu entender o que eu queria. Eu entendo que às vezes essa é uma limitação minha. Eu não falo juridiquês, e digo isso para todo mundo.

Eu tenho uma certeza. Eu apresentei as minhas propostas e agora me foi dada a chance de emendá-las. Tenham certeza de que vou emendá-las, e vocês terão que arrumar um jeito de entender o que eu estou falando. Eu não sei como. Mais uma vez, eu digo que não falo a linguagem de vocês, mas entendo que as propostas que eu apresentei são essenciais para a aviação.

Faço coro ao que o Marcus disse: no art. 100, quando deixamos tudo especificado, muitos dizem que estamos travando o progresso. Não, não estamos travando o progresso. Nós temos é medo do que pode acontecer se não amarrarmos daquele jeito. Está certo? Várias coisas não foram amarradas e hoje nós que estamos na linha de frente da aviação sofremos na carne. Eu prefiro uma lei que me amarre, mas com que eu possa fazer previsões; eu prefiro uma lei que me amarre, mas que eu saiba o que esperar, a deixar uma coisa aberta, a passar um cheque em branco, para, amanhã, eu ser excluído. Está certo?

Não sei fazer outra coisa. Sou engenheiro. Se me tirarem disso, cara, vou ter de vender pipoca! Entendeu? Não dou conta de fazer outra coisa!

Então, prefiro que isso fique amarrado e que, lá na frente, nós tenhamos de voltar aqui outra vez para discutir. Mas prefiro ter a certeza de que passo, de que atravesso uma ponte de pedra com minha bengala batendo. Quero segurança!

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, só para encerrar, vou conceder a palavra ao Cysneiros. Cysneiros, peço que fale por um minuto, por favor.

Aí, realmente, vamos encerrar, vamos fazer as considerações da Mesa e passar para as perguntas do e-Cidadania, para tocarmos o nosso trabalho.

Então, o senhor tem a palavra, por favor.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA - Sr. Presidente, serei bem rápido.

Primeiro, acho que a gente não tem de se agregar a este grupo aqui quanto ao mérito, entre aqueles que tiveram a iniciativa de propor redação e aqueles que não a tiveram por preguiça. Essa é a primeira mensagem que eu queria deixar bem clara.

A segunda mensagem é que esta Comissão, sem querer diminuir a importância dela, está aqui para propor um anteprojeto daquilo que vai ser um projeto de lei que vai ser submetido a comissões desta Casa, passando pela outra Casa. Mas não sabemos sequer se, um dia, daí sairá um código. Então, acho que a nossa grande meta aqui é deflagrar um processo, é impulsionar esse processo.

Por fim, já fazendo uma sugestão bem concreta - confio muito na sensibilidade da Secretaria-Geral da Mesa desta Casa -, penso que poderíamos, desde já, imediatamente, fazer um requerimento sobre os 30 dias e chegar concretamente com esse pedido, de modo a conseguir uma resposta rápida deles, porque já passaríamos a trabalhar com outro calendário. Eu não tenho bola de cristal, mas tenho muita segurança na sensibilidade da Secretaria nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Cysneiros, obrigado.

Já fiz o pedido de 30 dias ontem para o Bandeira. É aquilo que falo: já foi acenada a possibilidade de prorrogação dentro dos 15 dias. Se o Bandeira conseguir, junto ao Presidente Renan, um prazo a mais - que sejam os 30 dias, porque pedimos os 30 dias -, isso vai ser importantíssimo para nós, obviamente. É claro que também vou passar isso para os membros. O.k.? Senhores, o Respício queria fazer um encaminhamento.

Pode falar, por favor, para fazer o encaminhamento, porque temos de fazer as considerações finais.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Seria o encaminhamento que acabei de falar com o Presidente. Dando complementaridade ao que disse o Castanho e ao que o Hugo acabou de levantar, há uma ideia apenas de que não seriam 30 dias, mas, sim, 90 dias. Mas nós abriríamos mão das diárias, das passagens, de tudo mais, e continuaríamos trabalhando. Ou seja, cada um viria aqui pelos próprios meios, sem importar se mora no Amapá, em Madagascar ou aqui mesmo, em Brasília. Esse seria o meu encaminhamento, a ser somado ao do Castanho e ao do Hugo.

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

Senhores, eu gostaria, então, de fazer as considerações finais antes de passar para as perguntas do e-Cidadania. Hoje, temos duas páginas cheias. Vamos ver aquilo que conseguimos responder hoje ou que podemos responder por *e-mail*.

Eu gostaria só de lembrar aos senhores engenheiros e aos demais aqui presentes a parte pública governamental. É bom nós nos lembrarmos de uma coisa: esta Comissão não surgiu por causa de um conto, por causa de uma varinha mágica. Ela não surgiu do dia para a noite, a partir da vontade de um Senador: "Ah, quero uma Comissão para fazer a reforma do CBA." Não! Quero lembrar aos senhores que esta Comissão surgiu após a existência da Subcomissão de Aviação Civil do Senado, na qual houve 18 meses de trabalho. Muitos que estou vendo aqui participaram dos trabalhos dessa Subcomissão. Inclusive, foram chamados mais de uma vez para dela participarem e para darem contribuições. Foram mais de 20 audiências públicas. Isso gerou, Kerlington, um relatório final de mais de 1,5 mil páginas. O.k.? Nesse relatório final, a primeira conclusão, que, inclusive, foi a conclusão a que chegaram alguns que estão aqui, seria a necessidade de lançarmos um novo marco regulatório. A existência desta Comissão vincula-se a uma vontade do Senado Federal, a uma vontade do Parlamento, que nasceu na Comissão de Infraestrutura e foi amplamente debatida pela sociedade por mais de um ano e meio.

Então, senhores, não estamos aqui para tergiversar; estamos aqui com uma missão, uma missão que pensei que eu tivesse deixado muito clara desde o início. Isso aqui, senhores, será um anteprojeto, como o Cysneiros falou. Isso vai passar por

Casas Parlamentares, será uma base sólida, mas, obviamente, será trabalhada posteriormente. Os senhores aqui presentes que não se sentiram contemplados, que não participaram da Comissão, poderão, inclusive, nessa nova fase, continuar trabalhando, fazendo um trabalho a que se preza todo e qualquer Senador, que é ouvir os legislados, que é propor as suas ideias.

Então, senhores, após seis, oito meses de trabalho, que eu considero democrático, aberto, em que nós empenhamos nosso tempo e principalmente nosso nome, falar em extinção de Comissão? Eu senti minha hombridade ferida seriamente, porque talvez tivessem a honestidade de ter dito desde o começo que a Comissão não era querida, que era desnecessária, que não daria em nada - desde o começo - e mantivessem a posição ou talvez até mesmo abrissem espaço para outros que quisessem contribuir, como muitos quiseram contribuir e não puderam.

Não sei se os senhores aqui sabem o que é imbuir-se de uma missão. Depois de tanto tempo, simplesmente: "Fica como está, está tudo bem, é melhor o antigo", isso eu não aceito. É uma postura pessoal minha, porque sou homem. Nós temos um compromisso com o povo brasileiro e com o Senado, e esta Comissão surgiu da vontade do Senado, não foi do Georges, não foi da Maria Helena, não foi do Carlos, não foi do José.

Então, senhores, temos prazos, temos que respeitar prazos, somos 25 em uma Comissão que deveriam ser 8, deveria ser uma comissão técnica, uma comissão para ouvir e encaminhar as propostas do setor. Vivemos uma democracia. No ato de inauguração, foram 17 membros; hoje somos 25, e todos entraram aqui porque quiseram. É o que penso.

Quando se fala: "Ah, mas entregar um texto ruim"; se o texto é ruim, a culpa é nossa, de todo mundo aqui dentro, não é só de um ou de outro. O texto saiu bom, o mérito é nosso. Não saiu nada, a culpa é toda nossa. É aquilo que eu falo: isso aqui é uma janela que vai fechar e não teremos outro espaço.

Estou empenhando o meu nome, estou empenhando o meu tempo, o meu futuro. Quando venho para cá, o escritório está lá, o pessoal fica me ligando direto, pane matando, porque atendo clientes em vários Estados. Quando saio dessa minha rotina de viagens para estar aqui, é prazeroso, mas também é um sacrifício. Então, realmente, quero ver o empenho dos senhores, o nosso empenho, principalmente, nessa reta final. Se fosse um mês, dois meses, três meses, se fosse hoje que tivéssemos que resolver? Graças a Deus, não precisou ser. Por isso, elogiei a postura do Castanho, que é combativa, mas um cara honesto, um cara que cumpre prazo, um cara que chega, fala. Se não é para pôr, que não ponha, mas fale que não é para pôr. Se é para colocar, que coloque. Se não colocou, por que não colocou? Acho que assim é que todos nós temos que ser, sem subjetivismos, mas com objetividade, porque é isso que o povo brasileiro espera.

Aqui, meus senhores, estamos sendo acompanhados por todos os setores da aviação, aqui são 25 profissionais. Todo mundo vai levar uma mensagem daqui de dentro hoje, seja para os seus órgãos, seja para as suas empresas, seja para os seus escritórios. Eu só peço uma coisa: comprometimento. Mais do que já tivemos até agora. E precisamos ter mais ainda neste momento final. Se nós temos cinco dias, vamos trabalhar esses cinco dias, vamos fazer as emendas. O Kerlington já mandou mais coisas... Brincadeira. Quer dizer, já está preocupado, já está começando a trabalhar. Tudo isso será sistematizado, vão ser colocados números, o que é uma emenda, o que não é. A justificativa de por que pôr sim, porque pôr não. Vamos chegar, então, daqui a duas semanas, vamos debater. Ou, então, talvez, se tivermos mais prazo, ótimo. Mas de que adianta mais prazo? Nós tínhamos um prazo que era até dia 3 de março, encontrando membros nos corredores das ANACs, das SACs da vida, e esticamos para mais dez dias. Depois nós tivemos novamente outro momento, ou seja, estamos ouvindo. A função aqui é ouvir os senhores e trabalhar a Comissão.

Assim como nós fizemos, estivemos na Anac, conversamos com o Doriêdo, que não ficou satisfeito com tudo, mas é uma coisa que vamos debater aqui, estivemos no Sipaer, que também se pronunciou sobre uma série de coisas. Durante todo esse tempo em que a Comissão funcionou, com o grupo da relatora, em que a relatora esteve trabalhando em São Paulo, eu pergunto: quantos dos senhores ligaram para a relatora para perguntar como estava o trabalho e se precisava de alguma coisa? Eu.

Eu estive, em São Paulo, cinco vezes, para participar das reuniões dos grupos. *Custos legis*: a minha conta. Por quê? Eu precisava? Não. Porque eu tenho interesse. O Kerlington esteve, o engenheiro Celso foi e não faz parte do grupo, não faz parte de grupo nenhum. Agora, chega, de repente, aqui e fala: "Não. Ninguém participou, ninguém foi, não tivemos notícia."

Vamos pensar melhor num trabalho em conjunto. Nós vamos almoçar, vamos considerar muitas coisas. Organizem-se, verifiquem a questão dessas emendas e como vamos trabalhar. Se for para nós extinguirmos a Comissão, podemos fazer isso agora. Eu quero saber dos senhores: vamos fazer isso? Os senhores querem a extinção da Comissão? Podemos colocar isso. E aí nós já interrompemos. Como se fala: vamos parar de gastar dinheiro dos outros e o nosso também. Concordam? (Pausa.)

Percebo que não.

Senhores, realmente eu quero agradecer reiteradamente. Não é um trabalho fácil. Ninguém falou que isso aqui iria ser fácil - ninguém. Como se diz, esperamos que possamos concluir, esperamos que possamos fazer não o melhor, mas o melhor possível. E, no melhor possível, nós temos um bom texto. Vamos aprimorá-lo.

No mais, nós temos aqui, senhores, questões do e-Cidadania que precisamos colocar a lume, porque a participação popular realmente é o que destaca o movimento e justifica a existência de uma comissão do Senado Federal.

Senhores, temos aqui uma pergunta que foi realizada pela Sr^a Elisabete Marchiori Singh: "Aviação experimental. Quais as propostas para a proibir a venda enquanto experimental?"

Bem, eu acredito que exista uma proposta para que seja limitada a comercialização de aeronaves montadas amadoristicamente. A pessoa se propõe a construir uma aeronave do nada e a colocar na sua casa para voar por conta e risco, existe uma vedação da comercialização dessa aeronave. Questões voltadas, por exemplo, à questão de transmissão ou de herança, eu acredito que um bem, sim, pode ser passado por herança. A proposta que estamos verificando, salvo engano, vocês podem me corrigir, é a questão apenas da proibição da comercialização desse tipo de produto.

Essas perguntas também ficarão para os membros, serão transmitidas a todos. Aqueles que puderem responder, por favor.

Sr^a Suanny Renata Zilio: "Acompanhei uma denúncia da Abrapavaa referente às ilegalidades constatadas na aviação experimental, a proposta para o novo Código Brasileiro Aeronáutico ainda permitirá a fabricação em série de aeronaves da categoria experimental?"

Senhores, em relação à fabricação, em série, de experimentais, há uma proposta, no texto, de que se exija uma certificação não apenas para fabricação dessas aeronaves ou montagem desses *kits*, mas também a profissionalização desse tipo de atividade. Alguém quer fazer algum comentário sobre isso? Alguém quer ajudar a complementar a resposta?

Dr. Geraldo, pois não.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, como a Comissão tomou conhecimento, ao longo do trabalho, vários acidentes com esses tipos de aeronaves levaram à morte de pessoas. Em alguns casos, eram pessoas incautas que compraram a aeronave acreditando que ela cumpria os requisitos exigidos pela legislação.

A proposta que está na Comissão é de abirmos para a aviação experimental em seis categorias diferentes. Cada categoria dessa receberá naturalmente, e prevemos que a Anac vai essa matéria. A única restrição que nos pareceu importante incluir no Código era a proibição de comercialização dessas aeronaves simplesmente, sem nenhum controle. Se um indivíduo pretende comercializar uma aeronave construída armadoramente, ele pode, sim.

(Soa a campainha.)

O SR. GERALDO VIEIRA - Mas ele terá que cumprir determinados requisitos para isso.

Então, a Comissão está preocupada, e a nossa proposta dá uma equação, conforme previsto, a esse projeto que está sendo debatido.

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

Castanho, sim, pois não.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - É sobre esse assunto.

Nós fizemos também uma proposta dentro daquela linha que nós havíamos discutido no ano passado, que era de passar para a agência a responsabilidade, definindo quais os critérios que ela iria considerar na avaliação desse documento. Então, sugerimos que a fabricação, operação, emissão do certificado, marco experimental e certificado de autorização de voo experimental, de aeronaves experimentais, sejam regulados em documentação específica, emitida pela autoridade de aviação civil, e aí estabelecer os critérios que ela deve tratar, que são das categorias e suas exigências e restrições, sendo que as categorias serão definidas pelo grau de complexidade da aeronave e o número de aeronaves que se pretenda fabricar. Assim você cobre essa questão.

Nós estabeleceríamos, primeiro, qual o grau de complexidade da aeronave, porque há aeronaves muito simples, fabricadas em fundo de quintal, e há aeronaves realmente fabricadas em série, que hoje estão trafegando por aí com velocidades, inclusive, superiores a aeronaves de matrícula.

Métodos de comprovação de confiabilidade, a que se refere também o antigo Código, que eximia esses fabricantes de comprovarem que há uma maneira de comprovar a equivalência para materiais ainda não homologados.

Que estabeleça também experiência mínima dos pilotos, considerando a aeronave experimental no restante dos quesitos, conforme está no Código atual.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu interrompo a consulta ao e-Cidadania, inclusive estão chegando aqui, ineditamente; hoje, estamos com seis páginas de contribuição. Acho que nós vamos conceder pelo menos só mais meia hora para tentar responder às demais, porque nós não demos conta.

Peço para quem está nos assistindo, através do *site* do Senado ou da TV Senado, que, por favor, encaminhe seus *e-mails* para que possamos também mandar essas perguntas aos membros da Comissão para que sejam respondidas, porque estamos com horário um pouco curto e não podemos, infelizmente, ficar tanto tempo disponíveis, sendo que já temos agora outros compromissos.

Eu queria passar a palavra ao Sr. Bandeira. Ele é o Secretário-Geral da Mesa do Senado. Ele pediu a intervenção para nos passar alguns informes da Presidência do Senado.

Dr. Bandeira, por favor, bom dia!

O SR. LUIZ FERNANDO BANDEIRA DE MELLO FILHO - Georges, muito bom dia! Sr^a Relatora e demais membros da Comissão, bom dia a todos!

Não sei se todos me conhecem do trabalho aqui do Senado, mas, na condição de Secretário-Geral da Mesa, sou responsável pela tramitação do funcionamento de toda a área legislativa do Senado, que inclui, evidentemente, a tramitação dos projetos nas comissões e daquele que for originário desta Comissão.

Acompanhei o trabalho da Comissão a distância, sempre ansioso pelo resultado, desde o início, quando o Senador Vicentinho Alves ainda trouxe a primeira proposta de criação da Comissão.

Estive acompanhando esta presente reunião pelos nossos sistemas internos de vídeo e também por intermédio da nossa Secretária, Adriana Zaban. Estive ontem com o Georges em reunião. O Georges me pediu a gentileza, assim como o Senador Vicentinho Alves, de procurar o Presidente do Senado no sentido de buscar uma prorrogação do prazo da Comissão, a fim de poder resolver alguns impasses que pontualmente possam ter ocorrido.

Quero lhes dizer que estive com o Presidente, há pouco, e que ele anuiu em termos daqueles 30 dias de prorrogação, a fim de que pudéssemos tentar costurar o que falta.

Mas, nesse sentido, Georges, se me permitir, eu queria colocar para os membros que esta não é primeira Comissão que eu vejo chegar perto do encerramento dos trabalhos. Pelo contrário, eu participei de uma, acompanhei depois outras, a do CPC, a do Código de Processo Penal, a da reforma do Código Comercial, a da Lei de Execuções Penais, a de mediação e arbitragem - esta, inclusive, já virou lei; o CPC também já virou lei. É normal, quando uma comissão de juristas chega ao final, que surja certo acirramento das posições ideológicas de cada um.

Enquanto estamos aqui fazendo audiências públicas, enquanto estamos discutindo, em tese, os assuntos, é natural deixar que outros se manifestem. É claro que nós temos diferentes setores representados aqui, inclusive econômicos, e é natural e é bom que assim seja. Mas é natural que, quando estamos próximos da deliberação sobre o que a Comissão, no seu conjunto, no seu todo vai propor a esta Casa Legislativa, esses posicionamentos se acentuem, essas divergências se acentuem, e isso vai ser resolvido, em algum momento, por uma deliberação coletiva.

Quanto ao prazo, a Adriana comentou comigo que os senhores pretenderiam prorrogar, parece-me, por mais uma semana o prazo de discussão desse anteprojeto que lhes apresentou a Relatora, o que lhes dará tempo de analisar, de verificar eventuais incongruências internas, de buscar eventualmente emendar, ou pensar em destacar algumas oposições. Nós estamos à disposição para esclarecer como se faz isso, inclusive temos consultores que estão na quarta bancada e estão à disposição para ajudar a redigir essas proposições. E a ideia é que a Comissão, presidida pelo Dr. Georges, receba essas emendas, a Relatora dê parecer sobre elas, e volte para deliberar. Esse é o melhor caminho. É o caminho mais natural, mais democrático.

E, claro, se eventualmente um grupo não se satisfizer com o resultado que sair da Comissão, haverá todo um processo legislativo pela frente.

Observem, eu vou dar um exemplo concretíssimo do CPC. No CPC, houve algumas decisões que saíram da comissão técnica, presidida pelo Ministro Fux, à época no STJ. Essa comissão entregou o anteprojeto, que tramitou no Senado, teve suas normas aprovadas. Posteriormente, um grupo que fazia parte da comissão procurou Deputados, que ofereceram emendas ao projeto do CPC. Alguns Deputados acataram aquelas emendas, que foram apresentadas e foram aprovadas pela Câmara dos Deputados. O anteprojeto voltou para o Senado, isso foi discutido, uma parte foi aprovada, outra parte não foi. E vejam que agora, antes de entrar em vigor o CPC, ainda houve novas modificações em cima do que tinha sido discutido na comissão ainda!

Então, é natural que o que uma comissão de juristas oferece, ou o que uma comissão de especialistas, como é o caso desta aqui, oferece pode vir a ser emendado no processo legislativo. Não pensem que o que vai sair daqui, necessariamente, vai

ser o documento final. É importante que ele tenha uma coerência interna como documento, que uma proposta de código faça sentido do começo ao fim. Mas, seguramente, pedaços dele serão modificados, inclusive pelos Senadores que são pilotos de avião. Temos pelo menos três ou quatro que são pilotos de avião, ou que têm interesse no setor, que conhecem o setor e que vão buscar opinar na matéria.

Então, por que eu vim aqui fazer esta intervenção? Foi porque eu percebi que alguns colegas estavam talvez tensos com a proximidade da deliberação. E quero dizer-lhes: isso sempre aconteceu. Em toda comissão de juristas, às vezes até a comissão corre meio morna, com menos quórum, mas, quando chega ao final, na hora de deliberar, é natural: todos querem participar, querem colocar suas contribuições, querem colocar suas ideias. Para isso, temos de ser democráticos, temos de abrir o prazo e deliberar, na medida do possível.

Enfim, meu trabalho é apenas assegurar que o fruto do trabalho de vocês tramite bem pelo Senado, saia bem instruído no Senado Federal. Para isso, temos os servidores da Secretaria-Geral da Mesa, que estão aqui acompanhando, assessorando a Presidência, a Relatora.

E saibam que nós, da Secretaria-Geral da Mesa, estamos à disposição para o que for necessário, Georges, com o intuito de fazer com que isso chegue redondo ao Plenário do Senado Federal para deliberação final.

Não sei se falei demais. A ideia era só passar esse recado de como funcionam geralmente outras comissões deste tipo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bandeira, obrigado.

Eu não tenho nada a dizer, a não ser elogios à sua equipe. Desde que estivemos aqui, o Marcelo, o Bruno, o Eduardo e os demais ficaram presentes, inclusive a própria Consultoria do Senado também; o Cícero sempre esteve acompanhando, sempre nos atendeu. Temos ali o Paulo Azevedo também, que está sempre conosco, está sempre fazendo várias pontes. Então, em relação à equipe do Senado, eu posso dizer que é irrepreensível. Realmente, eles têm ajudado a dar contemporaneidade, a dar equilíbrio à Comissão também, pela postura e pelo conhecimento.

Assim, obrigado. Eu acho que até as pessoas ficam mais aliviadas, porque eu tinha dito, agora há pouco, da possibilidade; eu não tinha confirmado nada, porque, afinal de contas, quem tem a notícia é o senhor, realmente, de como é que a coisa funciona e corre aqui dentro. (*Risos.*)

Então, o senhor fique à vontade.

Obrigado.

O SR. LUIZ FERNANDO BANDEIRA DE MELLO FILHO (*Fora do microfone.*) - Um abraço. Boa sorte. Até logo.

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

Kerlington, vamos só terminar esse e-Cidadania por favor. Uma última pergunta.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - A última pergunta fala da experimental, não é isso? A próxima, também?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O senhor quer responder à próxima: "Como ficará a questão do voo por conta e risco, experimental?"

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Na verdade, a nossa minuta de anteprojeto, no 97, diz que somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que cumpram os requisitos mínimos de padrões de segurança, ressalvada a operação de aeronave experimental. Eu, particularmente, vou oferecer uma emenda em relação a isso, porque, *a contrario sensu*, então, a aeronave experimental não precisa ter requisitos de segurança de acordo com a norma. Então é só para dizer para a cidadã que perguntou que eu, particularmente, vou oferecer uma emenda dizendo que o padrão de segurança também tem que ser exigido na aviação experimental, porque eles cruzam o ar conosco. Eles voam na mesma altitude, mormente na aviação geral, que tem aeronaves muito rápidas que não precisam desses padrões de segurança. É só para dizer que, quanto ao 97, eu vou oferecer uma emenda a respeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Temos aqui uma pergunta: "Prezados, consta do anteprojeto, art. 100, que as fábricas e montadoras poderão continuar vendendo aeronaves com componentes não homologados/experimentais, colocando em risco a segurança do usuário, das pessoas em terra..." É bom que às vezes a pergunta já vem com a resposta, não é? "Como será resolvido?"

Bem, senhores, acho que essa pergunta cabe até mesmo em relação à própria Anac. Gostaria de encaminhar essa pergunta à Anac.

Se o senhor quiser responder agora, fique à vontade.

O SR. RICARDO BAZINOTTO CATANANT - Eu, infelizmente, não tenho os elementos para responder, mas podemos encaminhar e trazer a resposta na próxima reunião ou por e-mail.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - As duas perguntas anteriores, que praticamente se responderam, foram feitas pelo Nelson da Silva Junior, para constar.

Comentário de Fábio Santiago: "Bom dia. A questão do risco baloeiro deveria ser aprofundada".

Castanho, baloeiro. Creio que você vai considerar interessante essa questão.

"Bom dia. A questão do risco baloeiro deveria ser aprofundada. Eventos autorizados pelo SRPV com balões com tempo de voo predeterminado, por exemplo, ajudariam na prevenção. Proibição pura e simples leva à clandestinidade, que, por sua vez, potencializaria o risco."

Agora a pergunta: "Sobre o risco baloeiro, indago se a proibição, apenas, é efetiva? Acredito que a proibição dos balões com fins recreativos, os juninos, deve ter exceções para eventos controlados e previamente autorizados pelo serviço de proteção ao voo. A clandestinidade potencializa o riscos."

Esse cidadão é da Sociedade Amigos do Balão. Eles inclusive dizem que têm balões que são feitos de papel, que são movidos a energia solar, sem chama, e que isso, obviamente, não ofereceria risco se fosse feito de forma controlada.

Por favor.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Inicialmente, a intenção não é proibir. É um ato cultural, mas o balão sem controle é um risco iminente de acidente aéreo. Nós vivemos isso muito na pele, durante os meses de março a setembro, nas grandes capitais do Nordeste, como Recife e Salvador, em São Paulo, no Rio de Janeiro, nas principais cidades onde há essa prática muito acirrada, uma prática muito constante. Enquanto não houver como controlar a altitude e azimute de balões juninos, entendemos que não há como haver essa liberação. Agora, que se trabalhe em cima de um projeto...

O que a lei está prevendo, o que nós propusemos é o seguinte: é proibido soltar ou transportar balões que não tenham esse controle. No momento em que esse balão evoluir para um controle de azimute e altitude, a ele o comportará. As pessoas que praticam esse ato cultural, digamos assim, podem se dedicar agora a trabalhar para construir um balão que tenha esse controle. Não adianta não pegar fogo. Se o balão tiver qualquer estrutura metálica ou mesmo que não tenha, ele pode apagar um motor, pode colidir com a aeronave. E partes sensíveis da aeronave podem ser afetadas. Isso pode ser catastrófico. E digo mais, por sorte nós não tivemos um acidente aéreo no nosso País causado por um balão.

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - ... por muita sorte.

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

Temos aqui várias indagações.

Comentário de Marcos Real: "A proposta apresentada para inclusão de risco baloeiro"...

Aqui também tem a do Marcio Aluizio, que praticamente é uma continuação da pergunta do Marcos Real. Eu vou antecipar, até para nós não ficarmos aqui tão presos ao tempo: "A proposta apresentada para inclusão do risco baloeiro apresenta falhas jurídicas e constitucionais, encerrar o debate sem as partes interessadas opinarem é um desrespeito ao Estado democrático de direito. Estamos tratando de tirar a liberdade das pessoas!"

Bem, o que eu posso dizer é que nós estivemos aqui - essa resposta eu trago para mim -, que esta Comissão sempre esteve aberta à formulação de propostas, estivemos até o dia 20 de outubro abertos à participação popular, inclusive com a contribuição de propostas. Dizer que passou tanto tempo despercebido que estavam sendo feitos os trabalhos desta Comissão eu acho uma pena, realmente. Talvez a pessoa pudesse até ter sido atentada antes. Agora, podemos dizer o seguinte: que isso aqui, senhores, vamos lembrar mais uma vez, é um anteprojeto de lei. Se há alguma incongruência, se, de repente, o grupo de trabalho jurídico detectou que não havia nenhuma incongruência em colocar isso aqui da forma como está, talvez não tenha de fato. Mas obviamente que isso, na fase parlamentar, poderá ser debatido e as pessoas interessadas em fazer alguma alteração ou melhorar essa proposta poderão, junto ao seu Senador, ao seu Parlamentar, talvez de forma melhor, propor essa mudança.

Pergunta de Elisabete Marchiori: "Quais as regras propostas para a defesa dos consumidores junto à aviação comercial?"

Essa é uma pergunta muito ampla. Realmente, os consumidores não estão desassistidos pelo código. Nós temos, inclusive, uma situação que é a seguinte: as convenções internacionais já previam a exclusão de responsabilidade civil do transportador aéreo em relação ao dolo ou culpa grave. Dolo é quando praticamente a pessoa, por exemplo, produzia

um risco intencionalmente ou então a pessoa agiu de maneira tão faltosa que também se produzia um dano. As regras e convenções internacionais entendem a exclusão da responsabilidade do transportador nesse caso.

Talvez os advogados aqui possam responder a essa pergunta mais pormenorizadamente, porque o que nós temos no Brasil hoje é um passivo jurídico tão grande que, mesmo em situação como essa, por exemplo, se um piloto chega até mesmo embriagado, pega uma aeronave sem autorização de um táxi aéreo, empresa aérea e vem a provocar um acidente, a Justiça trabalhista hoje simplesmente entende que é uma responsabilidade objetiva, é uma relação de trabalho. Ou seja, hoje nós temos situação em que a pessoa pode ficar embriagada, causar o dano em uma aeronave e ainda ter que ser indenizada por isso. Por quê? Responsabilidade objetiva do transportador.

Então, senhores, nós estamos aperfeiçoando as regras em relação aos consumidores aqui. Nós não estamos usurpando o direito de quem que seja.

Respício, você quer fazer algum comentário?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Na ocasião da frente, que foi capitaneada pelo Bernardes e eu dei todo o apoio com relação a isso, não que o passageiro ou potencial passageiro perca direitos, mas, sim, que o mercado como um todo tenha várias janelas de oportunidade para novos modelos de negócios e novas formas de tratar o cliente ou potencial cliente. Quer dizer, quando existe um viés, e, inclusive, até a própria Anac, como o Catanant falou antes, já lançou uma audiência pública com relação à gratuidade de bagagens, etc., é exatamente para buscar esse leque de oportunidades para novos modelos de negócio. Se o preço da passagem vai cair, vai aumentar, se vai ter cobrança de bagagem, se não vai ter cobrança de bagagem faz parte do leque de oportunidades. Isso já é matéria no exterior, há vários países que trabalham assim, União Europeia, Austrália, Nova Zelândia, Canadá, Estados Unidos, etc., etc., com relação especificamente à...

(Soa a campanha.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - ...cobrança de bagagem.

O passageiro brasileiro, o potencial passageiro brasileiro pode ter na cabeça dele que é um direito dele não ter a bagagem cobrada. Esse é, vamos dizer, é um equívoco. Essa amarra faz com que os modelos de negócio se tornem mais caros para ele.

Quando há liberdade para não se cobrar a bagagem despachada, como nos Estados Unidos e em outros países, algumas empresas escolhem não cobrar. Elas têm a liberdade de cobrar, mas o modelo de negócios dela opta por não cobrar. É exatamente isso.

Aqui, especificamente falando de cobrança de bagagem, é um item que apareceu na mídia incessantemente, nos últimos dias, exatamente pela audiência pública da Anac, que está levando várias pessoas a falarem: "Estão tirando o meu direito." Não é tirar o direito, mas dar mais oportunidades para que modelos de negócios favoreçam o passageiro.

É isso.

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

Muito bem, senhores. Dando continuidade, para conclusão.

Marcos Real: "As associações do eixo Rio, São Paulo e Paraná entendem que o risco baloeiro somente caminhará para uma solução com a criação de áreas específicas para a prática cultural com a coordenação conjunta do Serviço Regional de Proteção ao Voo".

Quem poderia fazer esse comentário aqui seria o Brigadeiro Gustavo.

Egbert Schlogel: "Ilustríssimos Senhores(as), a pauta risco baloeiro carece de regulamentação e não de proibição. Temos mais de 80 anos de proibições e a prática persiste com muita resistência. A falta de regulamentação é o motivo da clandestinidade, com solturas fortuitas. Queremos ajudar".

Pois não.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Acho que, como tudo na aviação tem de evoluir, nós estamos falando aqui de uma evolução. O equipamento, a aeronave evoluiu muito nos últimos anos. A tecnologia trouxe a segurança. O que nós buscamos, o que se busca nessa questão do balão não é a proibição. Nem o atual texto - e creio que tenha sido incluída essa proposta - fala de proibição. O que ele fala é de num balão que tenha controle. Hoje um balão que é... A gente cansa de ver balões a 37 mil pés, balões a ermo, soltos pelo País, que voam a até 400km de onde foram soltos e voam a 37 mil pés. Isso não é possível mais se admitir no País. Agora, o que a lei está prevendo, o que é possível prever é que, em havendo controle desse balão em altitude ou azimute, sim, ele pode ser praticado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bem, senhores, temos aqui vários comentários do Sr. Marcos Real, novamente.

"Bom dia! Quanto ao risco baloeiro entendemos que as entidades representativas da sociedade deveriam ser ouvidas"...

Sim, teremos um momento político para tanto.

Pergunta de Egbert Schlogel: "Alguém da Comissão pode informar se está acontecendo?"

Está acontecendo.

Nelson da Silva Junior: "Conforme comentários[...], os direitos dos consumidores estão sendo cerceados".

Não. Entendemos que não estão sendo cerceados, mas que esses direitos estão sendo aperfeiçoados. Precisamos deixar, inclusive, facultado aos membros da Comissão esmerar essa resposta, até mesmo porque é interessante. Sou passageiro, eu perco.... Às vezes, acontecem atrasos de voos, por caso fortuito ou força maior, há o impedimento de embarque, uma série de situações. Mas hoje nós temos de... Inclusive, até as empresas de táxi aéreo estão tendo, pela primeira vez, de calcular o passivo jurídico. Se elas pegarem, nós últimos 5 anos, o número de ações que sofreram, o número de resultados, quanto isso custou para a empresa, seja em consultoria jurídica seja por prejuízos pagos por indenização ou por recursos ou custas judiciais, vamos verificar que realmente isso daí está ficando muito grande. Obviamente... Quer dizer, então, que se eu sofro um evento na Espanha, se uma mala minha for desviada pela Iberia não vou poder processá-la no Brasil? Entendo que sim, que poderá. O Código está tratando dessa matéria.

Claudio Neb: "O Decea solta cerca de 32.500 mil balões por ano, feitos de materiais resistentes e não degradáveis, e ainda soltam do meio de aeroportos movimentados (TMA São Paulo etc.). E vem o Cenipa dizer que balão de papel, todo frágil, solto da praia, com 30 minutos de voo, é que é perigoso."

Bem, senhores, existem os balões meteorológicos. Acontece que os balões meteorológicos, quando são lançados, há informação de que são lançados em áreas específicas. E mais um detalhe: os balões meteorológicos possuem um material reflexivo que, se entende, podem ser acompanhados pelo radar de terra e será passada sua posição para as demais aeronaves. Sem falar que é um balão que tem uma subida um pouco diferenciada, um pouco mais rápida. Então não vamos dizer...

Detalhe: esses 32 mil balões lançados por ano com certeza são para recolher características atmosféricas, características de informações climatológicas, e tudo isso daí é feito com informação. E, obviamente, eu acho que um...

(Soa a campanha.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - ... como se diz, um balão de papel ser tragado por uma turbina ou entrar num tubo de Pitot pode causar um certo prejuízo, sim. Ou - se eu estiver enganado, Marcus, me fale; eu não sei, Marcus. Entendeu? A não ser que você faça um tão quente - o tubo de Pitot - que queime o papel quando bater lá, está certo?

Senhores, nós temos aqui - eu vou apenas citar os nomes das pessoas que estão propondo as contribuições, porque, afinal de contas, nós vamos ficar aqui um bom tempo e não teremos tempo oportuno. Então, o Sr. Claudio Neb volta a fazer várias intervenções; Claudía Ortuno, que inclusive está perguntando se a Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor, vinculada, cogitada a se posicionar, por acaso, foi convidada, se chegou a ser encaminhado algum convite, por que é que isso não foi ouvido. Vou pedir para que a Secretaria verifique essa situação, o.k.? Se há ofício que foi encaminhado à Senacon, como a ele foi dado tratamento, para depois nós respondermos, tá?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Sr. Presidente.

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

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - É só para reforçar: isso foi discutido lá na SAC também. É muito importante, dado que tem uma parte do Código que trata da defesa do consumidor: nós temos que chamar, que ouvir de alguma maneira a Senacon. É inadmissível a gente tratar de uma matéria tão importante como essa no Código sem ouvir a Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor, que é do Ministério da Justiça e está aí exatamente para discutir esse tipo de assunto. Então, eu acho que talvez tenha sido uma falha, porque, eu sei, são muitos envolvidos no setor, mas eu queria corroborar com a contribuição: é fundamental ouvir a Senacon.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Tem o requerimento a respeito, né? Dia 19 de...

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Eu que fiz o requerimento.

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

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Tem um requerimento a respeito, que foi votado, inclusive, e aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nós vamos verificar a questão do requerimento, o encaminhamento que foi dado dentro da secretaria e a questão de prazo. E obviamente que a secretaria da Comissão vai se posicionar, vai dizer o encaminhamento que foi dado e vamos passar a resposta aos senhores.

Pois não.

(Intervenção fora do microfone.)

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

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Eu acho fundamental a participação da Secretaria de Defesa do Consumidor, até porque nós precisamos desse debate, nós precisamos desse contraditório em relação a posições, se é que há algum contraditório, porque eu defendo o tempo todo, e esta é uma verdade: as regras que constam do projeto não violam o Código de Defesa do Consumidor. Não há antinomia, juristas especializados em responsabilidade civil já se debruçaram sobre o tema, a Relatora sabe disso, e chegaram à mesma conclusão, mas é importante que nós tenhamos a oportunidade de explicar a lógica da organização da parte do Código que trata da defesa do consumidor. O consumidor não está desassistido.

Reforço novamente: não se trata de afastar o Código de Defesa do Consumidor. Repito: o Código de Defesa do Consumidor se aplica ao transporte aéreo. Essa é uma questão de adaptação à realidade do setor, só isso, com base nos tratados internacionais e com base na legislação que se aplica em todo o mundo. Só isso.

(Soa a campanha.)

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

Bem, senhores, o Sr. Marcio Aluizio volta a falar dos balões, o Sr. Claudio Neb, o Sr. Fabio Santiago... Fabio Santiago e Claudio Neb praticamente estão rebatendo a questão dos balões, dizendo: "A polícia apreende menos de 1% dos balões. Por quê? Porque os baloeiros são muito unidos. Apenas os baloeiros legalizados poderiam denunciar os baloeiros ilegais, mas com a omissão da lei atual e agravada pela CERCBA, continuarão todos unidos à margem da lei."

Eu não vou discutir o que é que significa estar unido à margem da lei.

(Soa a campanha.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu não vou dizer qual é o teor dessa declaração, declaração até grave. Eu acho que nós não precisamos estar contra a lei. Eu acho que nós temos momentos para debater. Inclusive, no Senado, você pode, a qualquer momento, procurar um Senador e propor um projeto de lei. Ou então vocês podem também, ali na SAC, podem ir na Anac e propor, também na Anac, que seja feita uma alteração na resolução. É uma associação que tem plena - como é que vou dizer? - legitimidade para tanto. Então, peço, por favor, que não fiquem à margem da lei, que venham para a lei e ajudem a alterar a lei.

Vou fazer só mais uma...

Pois não. *(Pausa.)*

Bom, Iata. Sr^a Claudia Ortuno. Só vou fazer esta pergunta aqui porque está voltada à Iata, porque eu estou apenas lendo os nomes das pessoas: "Observo que a Iata [...] encontra-se devidamente representada na composição de membros da Comissão. A Ifalpa [...] foi convidada à participar?"

Bem, senhores, eu entendo que nós temos aqui o Sindicato dos Aeronautas, que representa, obviamente, o setor.

Há alguma interlocução entre os senhores e a Ifalpa em relação aos trabalhos que estão sendo feitos aqui, Castanho?

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Tem, tem interlocução entre o Sindicato dos Aeronautas e a Ifalpa. Nós temos representantes lá. Porém, foi solicitado o ingresso da Ifalpa na Comissão. Não foi deliberado ou não foi aprovado a respeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - A questão, senhor, só para deixar mais uma vez claro: aqui nós temos o Claudio Neb, o Fabio Santiago, novamente com a questão dos balões. Para nós anteciparmos, quando fechamos a Comissão com 17 membros, com parecer nas associações e entidades de classe, foi feito um acordo, junto com o Senado, de que as associações, as entidades deveriam comparecer. Então, o acordo que foi feito, que foi conversado com o Senador, cuja notícia chegou a mim, é de que tudo voltado aos trabalhadores, à classe trabalhadora, seria dirigido para o Sindicato

dos Aeronautas, assim como toda essa relação patronal seria dirigida à representante que estivesse aqui, da Abear, assim como toda aviação geral, construtores, amadores e tudo o mais viria através do representante da Abag, o Nogueira, e todo o setor de táxi aéreo viria através da ABTAer, representada aqui pelo Enio, e também, obviamente, depois foi corroborado pela presença do Antônio Ivaldo, que também está aqui, representando o...

Então, aquilo que eu falo: se nós fôssemos atender todas as requisições - nós, não; se o Senado fosse atender todas as requisições -, hoje teríamos aqui mais de cem membros, criaríamos praticamente um parlamento à parte. Então, temos que... Obviamente, o Senado optou por fechar esse número da Comissão.

Temos aqui mais várias perguntas e comentários do Sr. Claudio Neb e do Sr. Marcos Real, do Sr. Fabio Santiago, que realmente insta em questão em relação à soltura de balões, e temos aqui do Mateus Ghisleni: "Acredito que a regulamentação da soltura de balões seja uma boa iniciativa, copie-se o previsto no FAR Americano, e exija-se o cumprimento. Caso não seja cumprido, que seja considerado crime e punido conforme as leis."

Obviamente, isso é uma iniciativa que depende da Agência Nacional de Aviação Civil.

Senhores, Kerlington, pessoal, vamos aqui trocar uma ideia? O assunto está bom, mas, por favor... O seguinte, senhores: professora, quando é o seu compromisso no exterior? Porque a senhora falou que tinha um prazo limite para estar presente.

A SR^a MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Até 15 de abril.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - A professora vai estar no Brasil até o dia 15 de abril. O prazo de 30 dias nos dado encerra-se no dia 14. O.k.? Nós deliberamos aqui... Deliberamos assim, vimos o prazo de cinco dias para a questão da propositura, que seria até para segunda-feira. Tem como dobrar esse prazo, pelo menos? *(Pausa.)*

Senhores, foi informado pela Secretaria que nós temos a possibilidade de ultrapassar esse prazo. Então, seria o seguinte: se nós formos dividir o prazo que a relatoria teria para ler, para estudar, para analisar esse material e o prazo para as contribuições, sendo que às vezes nós precisaremos até de dois dias para fazer as apreciações, nós podemos deixar que os senhores façam as contribuições até o dia 27, para que sejam encaminhadas ao Senado. Eu acho que é um prazo justo, porque aí a Relatora teria pelo menos um prazo igual para tratar essas emendas. Se por acaso a Relatora se sentir à vontade, poderemos até antecipar a reunião do dia 11. Se ela conseguir entregar isso até o dia 31 - com certeza entregará -, poderemos até antecipar a reunião e comunicar isso aos membros da Comissão. Então, por segurança, podemos deixar até o dia 27 para as contribuições. Aí a Relatora teria mais 12 dias - seria um domingo à noite -, teria um prazo igual para analisar essas emendas. O.k., senhores?

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

Por maioria, então, aprovado.

Senhores, peço apenas que participem, que cooperem, que enviem suas emendas ou então escrevam, dizendo que não querem participar, que é preciso extinguir a Comissão. Fiquem à vontade! Sem problemas!

Senhores, coloco em votação as atas da 9^a, da 11^a, da 12^a, da 13^a, da 14^a, da 15^a e da 16^a Reuniões.

Aqueles que as aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, convidando para a próxima, que será informada aos senhores, uma vez que tenha havido a conclusão dos trabalhos das emendas e que a Relatora tenha um texto para apresentar.

Alguma dúvida, senhores? Alguma colocação?

Agradeço a presença de todos.

Bom trabalho.

(Iniciada às 10 horas e 32 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 23 minutos.)