



# SENADO FEDERAL

**COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO  
CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE**

## **PAUTA DA 33ª REUNIÃO**

**(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)**

**24/09/2013  
TERÇA-FEIRA  
às 08 horas e 30 minutos**

**Presidente: Senador Blairo Maggi  
Vice-Presidente: Senador Eduardo Amorim**



**Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle**

**33ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 24/09/2013.**

## **33ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA**

***Terça-feira, às 08 horas e 30 minutos***

# **SUMÁRIO**

<b>ITEM</b>	<b>PROPOSIÇÃO</b>	<b>RELATOR (A)</b>	<b>PÁGINA</b>
<b>1</b>	<b>RMA 55/2013</b> - Não Terminativo -		<b>12</b>
<b>2</b>	<b>RMA 56/2013</b> - Não Terminativo -		<b>15</b>
<b>3</b>	<b>AMA 28/2012</b> - Não Terminativo -	<b>SEN. DELCÍDIO DO AMARAL</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>AMA 1/2013</b> - Não Terminativo -	<b>SEN. DELCÍDIO DO AMARAL</b>	<b>49</b>
<b>5</b>	<b>AMA 17/2013</b> - Não Terminativo -	<b>SEN. ANA RITA</b>	<b>80</b>
<b>6</b>	<b>OFS 33/2013</b> - Não Terminativo -	<b>SEN. FLEXA RIBEIRO</b>	<b>107</b>

<b>7</b>	<b>PLS 278/2011</b> (Tramita em conjunto com: PLS 609/2011) - Não Terminativo -	<b>SEN. ANA RITA</b>	<b>112</b>
<b>8</b>	<b>PLS 336/2012</b> - Não Terminativo -	<b>SEN. ANA RITA</b>	<b>292</b>

**COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE -**

PRESIDENTE: Senador Blairo Maggi

VICE-PRESIDENTE: Senador Eduardo Amorim

(17 titulares e 17 suplentes)

TITULARES		SUPLENTE	
<b>Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)</b>			
Anibal Diniz(PT)	AC (61) 3303-4546 / 3303-4547	1	Randolfe Rodrigues(PSOL)(76)(70) AP (61) 3303-6568
Acir Gurgacz(PDT)(42)(51)(14)(18)(43)(50)	RO (61) 3303-3132/1057	2	Delcídio do Amaral(PT)(9) MS (61) 3303-2452 a 3303 2457
Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367	3	Vanessa Grazziotin(PCdoB) AM (61) 3303-6726
Ana Rita(PT)(69)	ES (61) 3303-1129	4	Cristovam Buarque(PDT) DF (61) 3303-2281
Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF (61) 3303-6640	5	João Capiberibe(PSB)(67) AP (61) 3303-9011/3303-9014
<b>Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)</b>			
Romero Jucá(PMDB)(19)(62)	RR (61) 3303-2112 / 3303-2115	1	Sérgio Souza(PMDB)(44)(54)(55)(62)(45) PR (61) 3303-6271/ 6261
Luiz Henrique(PMDB)(23)(62)(22)(41)	SC (61) 3303-6446/6447	2	Eduardo Braga(PMDB)(62) AM (61) 3303-6230
Garibaldi Alves(PMDB)(62)(64)	RN (61)3303-1777	3	João Alberto Souza(PMDB)(23)(24)(62) MA (061) 3303-6352 / 6349
Valdir Raupp(PMDB)(62)(10)	RO (61) 3303-2252/2253	4	Vital do Rêgo(PMDB)(20)(77)(62)(68) PB (61) 3303-6747
Ivo Cassol(PP)(62)	RO (61) 3303.6328 / 6329	5	Eunício Oliveira(PMDB)(34)(38)(64)(35) CE (61) 3303-6245
Kátia Abreu(PSD)(25)(27)(62)(15)(16)	TO (61) 3303-2708	6	VAGO(31)(39)(32)(33)(12)
<b>Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)</b>			
Alvaro Dias(PSDB)(57)(81)(82)(59)	PR (61) 3303-4059/4060	1	Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)(57) SP (61) 3303-6063/6064
Cícero Lucena(PSDB)(11)(57)(60)(13)	PB (61) 3303-5800 5805	2	Flexa Ribeiro(PSDB)(57)(61) PA (61) 3303-2342
José Agripino(DEM)(21)(29)(30)	RN (61) 3303-2361 a 2366	3	Cyro Miranda(PSDB)(52)(83)(29) GO (61) 3303-1962
<b>Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)</b>			
Blairo Maggi(PR)(7)(66)(53)(74)(28)	MT (61) 3303-6167	1	Gim(PTB)(8)(63)(66)(74) DF (61) 3303-1161/3303-1547
Eduardo Amorim(PSC)(48)(66)(56)(58)(49)	SE (61) 3303 6205 a 3303 6211	2	VAGO(66)(79)(46)(74)(80)(78)
Fernando Collor(PTB)(74)	AL (61) 3303-5783/5786	3	Armando Monteiro(PTB)(74)(75) PE (61) 3303 6124 e 3303 6125

- (1) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 1, de 2011, da Liderança do PSOL, designando a Senadora Marinor Brito como membro suplente, para compor a CMA.
- (2) Os Líderes do PSDB e do DEM comunicam a formação do bloco composto por seus partidos, mediante o Ofício nº 31/11-GLPSDB, de 10.02.2011, lido na sessão do Senado de 25 de fevereiro de 2011.
- (3) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 25, de 2011, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Aloysio Nunes e Marisa Serrano como membros titulares; e os Senadores Cícero Lucena e Flexa Ribeiro como membros suplentes, para comporem a CMA.
- (4) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 22, de 2011, do Líder do Bloco de Apoio ao Governo, designando os Senadores Anibal Diniz, João Pedro, Jorge Viana, Vicentinho Alves, Pedro Taques, Rodrigo Rollemberg como membros titulares; a Senadora Ana Rita Esgário e os Senadores Walter Pinheiro, Vanessa Grazziotin, Blairo Maggi, Cristovam Buarque e Antonio Carlos Valadares como membros suplentes, para comporem a CMA.
- (5) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 57, de 2011, da Liderança do PMDB, designando os Senadores Vital do Rêgo, Wilson Santiago, Eunício Oliveira, Romero Jucá, Eduardo Braga, Ivo Cassol e Paulo Davim como membros titulares; e os Senadores Valdir Raupp, Lobão Filho, Waldemir Moka, João Alberto Souza e Garibaldi Alves como membros suplentes, para comporem a CMA.
- (6) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 12, de 2011, da Liderança do DEM, designando a Senadora Kátia Abreu como membro titular; e o Senador Jayme Campos como membro suplente, para comporem a CMA.
- (7) Em 22.02.2011, o Senador Paulo Davim é designado membro titular em vaga cedida, provisoriamente, pelo Partido Trabalhista Brasileiro - PTB na Comissão (OF. nº 046/2011 - GLPTB / OF. nº 057/2011-GLPMDB).
- (8) Em 23.02.2011, o Senador João Vicente Claudino é designado membro suplente na Comissão (OF. nº 052/2011 - GLPTB).
- (9) Em 18.03.2011, o Senador Delcídio do Amaral é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Walter Pinheiro (OF. nº 36/2011 - GLDBAG).
- (10) Em 16.06.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Romero Jucá (OF. nº 196/2011 - GLPMDB).
- (11) Vago, em virtude de a Senadora Marisa Serrano ter sido nomeada para o cargo de Conselheira do Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso do Sul.
- (12) Em 30.6.2011, o Senador Eduardo Amorim é designado membro suplente na Comissão (OF. nº 210/2011 - GLPMDB).
- (13) Em 06.07.2011, o senador Alvaro Dias é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão (OF nº 143/11-GLPSDB).
- (14) Vago em razão do término do mandato do Senador João Pedro, face à reassunção do membro titular, Senador Alfredo Nascimento.
- (15) Em 12.07.2011, o Senador Ivo Cassol licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 126 dias, a partir de 13.07.11, conforme RQS nºs 848 e 849 de 2011, aprovado na sessão de 12.07.11.
- (16) Em 14.07.2011, o Senador Reditario Cassol é designado titular do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Ivo Cassol (Of. nº 223/2011-GLPMDB).
- (17) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (18) Em 10.08.2011, o Senador Acir Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. nº 100/2011 - GLDBAG).
- (19) Em 20.09.2011, o Senador Luiz Henrique é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Vital do Rêgo (OF. nº 255/2011 - GLPMDB).
- (20) Em 29.09.2011, o Senador João Alberto Souza afastou-se nos termos do art. 56, inciso I, da Constituição Federal, para assumir o cargo de Secretário-Chefe da Assessoria de Programas Especiais, da Casa Civil do Estado do Maranhão, conforme OF. Nº 208/2011-GSJALB.
- (21) Em 05.10.2011, em substituição à Senadora Kátia Abreu, o Senador Clovis Fecury é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão(OF nº 059/2011-GLDEM).
- (22) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (23) Em 9/11/2011, o Senador Waldemir Moka é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, deixando de ocupar a suplência (OF. 289/11-GLPMDB)

- (24) Em 10.11.2011, o Senador Romero Jucá é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of. 292/2011 - GLPMDB).
- (25) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditorio Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (26) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (27) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 294/2011).
- (28) Em 16.11.2011, o Senador Gim Argello é designado membro titular da Comissão, em substituição ao Senador Paulo Davim (Of. nº 125/2011 - GLPTB).
- (29) Em 17.11.2011, o Senador Jayme Campos é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoría na Comissão, em substituição ao Senador Clóvis Fecury, que assume a suplência (Of. 072/2011 -GLDEM).
- (30) Em 23.11.2011, em substituição ao Senador Jayme Campos, o Senador José Agripino Maia é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoría na Comissão (Of nº 074/2011-GLDEM).
- (31) Em 06.12.2011, o Senador Eduardo Amorim licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme os Requerimentos nºs 1.458 e 1.459/2011, aprovados na sessão de 30.11.2011.
- (32) Vaga cedida temporariamente ao PR (OF. Nº 308/2011-GLPMDB).
- (33) Em 07.12.2011, o Senador Lauro Antonio é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Amorim, em virtude de vaga cedida temporariamente ao PR. (Of. 20/2011-GLPR)
- (34) Senador Garibaldi Alves licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 07.12.2011, conforme Ofício nº 130/2011, aprovado na sessão de 07.12.2011.
- (35) Em 13.12.2011, a Senadora Ivonete Dantas é designada membro suplente do Bloco da Maioria (PMDB/PP/PV/PSC) na Comissão, em substituição ao Senador Garibaldi Alves (OF. GLPMDB nº 331/2011).
- (36) Em 16.02.2012, foi lido o Of. nº 6/2012-GLPSD, comunicando o compartilhamento de vagas entre o PSD e o PSOL na Comissão.
- (37) Os Líderes do PTB e do PR comunicam a formação do Bloco União e Força, composto por seus partidos, mediante o OF. Nº 064/GLPTB/SF, lido na sessão do Senado de 3 de abril de 2012.
- (38) Em 06.04.2012, vago em virtude de a Senadora Ivonete Dantas não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Garibaldi Alves.
- (39) Em 05.04.2012, vago em virtude de o Senador Lauro Antonio não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Eduardo Amorim.
- (40) Em 10.04.2012, foi lido expediente do Senador Eduardo Amorim comunicando ter o PSC deixado de integrar o Bloco Parlamentar da Maioria; foi lido também o OF. Nº 004/2012-GLBUF/SF, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força e da Liderança do PSC, comunicando que o PSC passou a integrar aquele Bloco.
- (41) Vago, em 13.06.2012, em virtude de o Senador Waldemir Moka ter se desligado da Comissão (OF nº 154/2012-GLPMDB).
- (42) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.
- (43) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of nº 087/2012-GLDBAG).
- (44) Senador Valdir Raupp licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 122 dias, a partir de 16.07.12, conforme os Requerimentos nºs 677 e 678, de 2012, aprovados na sessão de 11.07.12.
- (45) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF. GLPMDB nº 181/2012).
- (46) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, por 130 dias, a partir de 09.08.12, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (47) Em 17.10.2012, foi lido o Ofício nº 115/2012-BLUFOR/SF, dos Senadores Gim Argello, Vicentinho Alves e João Costa, comunicando que o PPL passou a integrar o Bloco Parlamentar União e Força.
- (48) Em 17.10.2012, foi lido na Sessão Deliberativa Ordinária do Senado Federal o Ofício GSVLV nº 415/2012, do Senador Vicentinho Alves, comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o seu afastamento do exercício do mandato para assumir o cargo de Secretário Extraordinário do Estado do Tocantins para Assuntos Legislativos junto ao Congresso Nacional (Diário Oficial do Estado do Tocantins nº 3.735, de 17.10.2012).
- (49) Em 17.10.2012, o Senador João Costa é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Vicentinho Alves (Of. nº 105/2012/BLUFOR/SF).
- (50) Vago em virtude de o Senador Assis Gurgacz não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Acir Gurgacz, em 30.10.2012 (Of. GSAGUR-172/2012).
- (51) Em 30.10.2012, o Senador Acir Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Assis Gurgacz (Of. nº 138/2012 - GLDBAG).
- (52) Vago em virtude de o Senador Clovis Fecury não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador João Alberto Souza, em 5.11.2012 (Of. GSJALB nº 0001/2012).
- (53) Em 6.11.2011, foi lido o Of. 214/12-GSGA, do Senador Gim, solicitando ao Presidente do Senado a substituição do seu nome parlamentar "Senador Gim Argello" pelo nome "Senador Gim".
- (54) Vago em virtude de o Senador Tomás Correia não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Valdir Raupp, em 15.11.2012.
- (55) Em 23.11.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 357/2012).
- (56) Vago em virtude de o Senador João Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Vicentinho Alves, em 30.01.2013.
- (57) Em 07.02.2013, são designados para integrarem a Comissão, nas vagas destinadas ao PSDB: Senadores Alvaro Dias e Flexa Ribeiro, como membros titulares; e Senadores Aloysio Nunes Ferreira e Cícero Lucena, como membros suplentes (Ofício nº 16/13-GLPSDB).
- (58) Em 07.02.2013, o Senador Fernando Collor é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. nº. 13/2013-BLUFOR).
- (59) Em 19.02.2013, o Senador Ataídes Oliveira é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoría na Comissão, em substituição ao Senador Alvaro Dias (Ofício nº 31/13-GLPSDB).
- (60) Em 21.02.2013, o Senador Cícero Lucena é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoría na Comissão, em substituição ao Senador Flexa Ribeiro (Ofício nº 34/13-GLPSDB).
- (61) Em 21.02.2013, o Senador Flexa Ribeiro é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoría na Comissão, em substituição ao Senador Cícero Lucena (Ofício nº 34/13-GLPSDB).
- (62) Em 26.02.2013, foi lido o Ofício GLPMDB nº 40/2013, designando os Senadores Romero Jucá, Luiz Henrique, Eunício Oliveira, Valdir Raupp, Ivo Cassol e a Senadora Kátia Abreu, como membros titulares, e os Senadores Sérgio Souza, Eduardo Braga, João Alberto Souza e a Senadora Ana Amélia, como membros suplentes, para comporem o Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão.
- (63) Em 26.02.2013, o Senador Eduardo Amorim é designado suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador João Vicente Claudino (Of. nº 27/2013-BLUFOR).
- (64) Em 26.02.2013, o Senador Garibaldi Alves é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eunício Oliveira, que assume a suplência (Of. 069/2013 -GLPMDB).
- (65) Em 27.02.2013, a Comissão reunida elegeu os Senadores Blairo Maggi e Eduardo Amorim Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (OF. nº 33/2013 - CMA).
- (66) Em 27.02.2013, os Senadores Eduardo Amorim e Blairo Maggi são designados membros titulares do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição aos Senadores Gim e Fernando Collor, que passam a ocupar a suplência na Comissão (OF. BLUFOR nº 37/2013).
- (67) Em 04.03.2013, o Senador João Capiberibe é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares (Of. 040/2013 -GLDBAG).
- (68) Vago em virtude do desligamento da Senadora Ana Amélia da Comissão (Of nº 87/2013 - GLPMDB).
- (69) Em 07.03.2013, a Senadora Ana Rita é designada membro titular do Bloco de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Pedro Taques (Of. 041/2013 - GLDBAG).
- (70) Vago, em virtude de a Senadora Ana Rita ter sido designada membro titular do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo (Of. nº 41/20113 - GLDBAG).
- (71) Nova proporcionalidade: (sessão do Senado Federal de 12/03/2013)  
"A Presidência comunica aos Srs. Líderes que - tendo em vista o Ofício nº 025, de 2013, e respectivo aditamento, da Liderança do Bloco União e Força, de solicitação de ajuste na composição das Comissões Permanentes desta Casa, tendo em vista a Nota Técnica da Secretaria-Geral da Mesa assinada pelos Líderes do PMDB, PT, PSDB, PTB, PP, PR, DEM, PSB, PCdoB, PSD e PPL – determina a publicação do recálculo da proporcionalidade partidária para as Comissões Permanentes do Senado Federal, ajustado ao resultado definitivo das eleições de 2010, em virtude da retotalização de votos pela Justiça Eleitoral e da decisão dos Líderes Partidários.  
Assim, a Presidência, dando cumprimento a este critério estabelecido pelas Lideranças, solicita aos Srs. Líderes que procedam aos ajustes necessários na composição dos colegiados técnicos da Casa."

- (72) Bloco Parlamentar da Maioria: 5 titulares e 5 suplentes (1 vaga compartilhada).  
Bloco de Apoio ao Governo: 5 titulares e 5 suplentes (1 vaga compartilhada).  
Bloco Parlamentar Minoria: 3 titulares e 3 suplentes.  
Bloco Parlamentar União e Força: 3 titulares e 3 suplentes.
- (73) Em 20.03.2013, o PSOL passa a integrar o Bloco de Apoio ao Governo, nos termos do Ofício GSRR nº 43/2013).
- (74) Em 20.03.2013, os Senadores Blairo Maggi, Eduardo Amorim e Fernando Collor são designados como membros titulares, e os Senadores Gim e João Costa membros suplentes pelo Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. 46/2013-BLUFOR).
- (75) Em 08.04.2013, o Senador Armando Monteiro é designado membro suplente pelo Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. 78/2013-BLUFOR).
- (76) Em 11.04.2013, o Senador Randolfe Rodrigues é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. nº 64/2013 - GLDBAG).
- (77) Em 18.04.2013, o Senador Vital do Rego é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of. nº 154/2013-GLPMDB).
- (78) Vago em virtude de o Senador João Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Vicentinho Alves, em 23.04.2013.
- (79) Em 23.04.2013, o Senador Vicentinho Alves é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (OF. nº 89/2013-BLUFOR)
- (80) Vago em virtude do desligamento do Senador Vicentinho Alves da Comissão (OF nº 103/2013 - BLUFOR).
- (81) Em 07.08.2013, vago em virtude de o Senador Ataídes Oliveira não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador João Ribeiro.
- (82) Em 12.08.2013, o Senador Alvaro Dias é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão (Of. 155/2013-GLPSDB).
- (83) Em 27.08.2013, o Senador Cyro Miranda é designado membro suplente na Comissão (OF. nº 161/2013 - GLPSDB).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS, ÀS 11H30  
SECRETÁRIO(A): RAYMUNDO FRANCO DINIZ  
TELEFONE-SECRETARIA: 3303-3519  
FAX: 3303-1060

PLENÁRIO Nº 6 - ALA NILO COELHO  
TELEFONE - SALA DE REUNIÕES:  
E-MAIL: scomcma@senado.gov.br



SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE COMISSÕES  
COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES DO SENADO  
FEDERAL

**3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA  
54ª LEGISLATURA**

**Em 24 de setembro de 2013  
(terça-feira)  
às 08h30**

**PAUTA**

**33ª Reunião, Extraordinária**

**COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR  
E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE - CMA**

	Deliberativa
<b>Local</b>	Ala Senador Nilo Coelho, Plenário nº 6

# PAUTA

## ITEM 1

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONS., FISC. E CONTR Nº 55, de 2013

*Requer, nos termos do art. 58, § 2º, incisos II, III e V, da Constituição Federal, e dos arts. 90, incisos II e III, e 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública conjunta desta Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) com a Comissão de Assuntos Econômicos- CAE, com o objetivo de instruir a Proposta de Fiscalização e Controle nº 1, de 2005 e a discutir a Resolução do Conselho de Gestão da Previdência Complementar nº 26, de 29 de setembro de 2008. Para tanto solicito que sejam convidadas as autoridades abaixo nominadas: 1) Senhora Isa Musa de Noronha, presidente da Federação das Associações de Aposentados e Pensionistas do Banco do Brasil (FAABB); 2) Senhor Ruy Brito Pedrosa, assessor previdenciário da Associação dos Funcionários Aposentados do Banestado (AFAB) e de outras associações representativas de participantes e assistidos de planos de benefícios; 3) Senhor Jaime Mariz de Faria Júnior, secretário de Políticas de Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social; 4) Senhor José Maria Rabelo, diretor-superintendente da Superintendência Nacional de Previdência Complementar (Previc); 5) Representante da Advocacia- Geral da União; e 6) Representante da Associação Brasileira das Entidades Fechadas de Previdência Complementar. Esclareço, por oportuno, que a CAE aprovou, em sessão datada de 06/08/2013, a realização de audiência pública para instrução do PDS nº 275, de 2012, de autoria do Senador Paulo Bauer, que trata da Resolução do Conselho de Gestão da Previdência Complementar nº 26, de 29 de setembro de 2008.*

**Autoria:** Senador Flexa Ribeiro

**Observações:**

-O Requerimento foi lido na reunião do dia 17/09/2013 e está pronto para deliberação.

**Textos disponíveis:**

[Texto inicial](#)

## ITEM 2

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONS., FISC. E CONTR Nº 56, de 2013

*Requer, nos termos do artigo 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, seja realizada Audiência Pública perante esta Comissão com a finalidade de discutir as denúncias feitas pelo Jornal O Globo na data do dia 18 de agosto do corrente ano, sobre suplemento alimentar. À oportunidade, apresento sugestão no sentido de que sejam convidadas para participarem da presente audiência pública: - Sr. Dirceu Brás Aparecido Barbano, Diretor-Presidente da ANVISA - Sr. Cristiano Aquino, Diretor do Procon-RS - Representante do Ministério Público Federal - Sr. Felix Bonfim, Diretor Presidente da empresa Atacado do Suplemento - Dr. Maurício Milani, especialista Medicina de Esporte.*

**Autoria:** Senador Cícero Lucena

**Observações:**

-O Requerimento foi lido na reunião do dia 17/09/2013 e está pronto para deliberação.

**Textos disponíveis:**

[Texto inicial](#)

## ITEM 3

**AVISO DA COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONS. E FISC. E**  
**CONTROLE Nº 28, de 2012**

**- Não Terminativo -**

*Encaminha cópia do Acórdão nº 3249/2012 - TCU - Plenário, acompanhado do Relatório e do Voto que o fundamentam, referente ao conhecimento do rol de renúncias de receitas tributárias e creditícias concedidas pelo Governo Federal para viabilizar o evento Copa do Mundo de 2014 (TC 034.303/2011-1).*

**Autoria:** Tribunal de Contas da União

**Relatoria:** Senador Delcídio do Amaral

**Relatório:** Pelo arquivamento

**Observações:**

*-A matéria constou na pauta do dia 17/09/2013.*

**Textos disponíveis:**

[Acórdão do TCU](#)

Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle

[Acórdão do TCU](#)

[Relatório](#)

**ITEM 4**

**AVISO DA COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONS. E FISC. E**  
**CONTROLE Nº 1, de 2013**

**- Não Terminativo -**

*Encaminha cópia do Acórdão nº 100/2013 - TCU - Plenário proferido nos autos do processo nº TC 012.643/2005-4, acompanhado do Relatório e do Voto que fundamentam, referente a Tomada de Contas Especial decorrente da conversão do Relatório de Auditoria desenvolvido ao final dos trabalhos realizados em Furnas Centrais Elétricas S.A. com o objetivo de subsidiar os trabalhos das Comissões Parlamentares Mistas de Inquérito denominadas "CPMI dos Correios" e "CPMI do Mensalão", bem como da Comissão Parlamentar de Inquérito do Senado Federal denominada "CPI dos Bingos".*

**Autoria:** Tribunal de Contas da União

**Relatoria:** Senador Delcídio do Amaral

**Relatório:** Pelo conhecimento e arquivamento

**Observações:**

*-A matéria constou na pauta do dia 17/09/2013.*

**Textos disponíveis:**

[Acórdão do TCU](#)

Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle

[Acórdão do TCU](#)

[Relatório](#)

**ITEM 5**

**AVISO DA COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONS. E FISC. E**  
**CONTROLE Nº 17, de 2013**

**- Não Terminativo -**

*Encaminha cópia do Acórdão nº 935/2013 - TCU - Plenário, proferido nos autos do processo nº TC 024.747/2012-2, acompanhado do Relatório e do Voto que o fundamentam, referente ao acompanhamento da operação de crédito relativa às obras de reforma e ampliação do Estádio Beira-Rio, em Porto Alegre, formalizada entre o*

*BNDES, a SPE Holding Beira Rio S/A, o Banco do Brasil e o Banco do Rio Grande do Sul - Banrisul.*

**Autoria:** Tribunal de Contas da União

**Relatoria:** Senadora Ana Rita

**Relatório:** Pelo arquivamento

**Textos disponíveis:**

[Acórdão do TCU](#)

Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle  
[Relatório](#)

## ITEM 6

### OFICIO "S" Nº 33, de 2013

- Não Terminativo -

*Encaminha, em cumprimento ao disposto no art. 41, inciso IV, da Lei nº 12.527, de 2011, o Relatório Anual com informações atinentes à implementação da mencionada Lei no âmbito do Poder Executivo Federal.*

**Autoria:** Ministro Chefe da Controladoria-Geral da União

**Relatoria:** Senador Flexa Ribeiro

**Relatório:** Pelo conhecimento e arquivamento

**Textos disponíveis:**

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle  
[Relatório](#)

## ITEM 7

### TRAMITAÇÃO CONJUNTA

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 278, de 2011

- Não Terminativo -

*Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.*

**Autoria:** Senadora Angela Portela

**Textos disponíveis:**

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Avulso de requerimento](#) (RQS 1172/2011)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle

[Relatório](#)

[Relatório](#)

### TRAMITA EM CONJUNTO

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 609, de 2011

- Não Terminativo -

*Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir crédito, em favor do passageiro, da franquia de bagagem não*

utilizada.

**Autoria:** Senador Cícero Lucena

**Relatoria:** Senadora Ana Rita

**Relatório:** Pela aprovação do PLS nº 278, de 2011, nos termos do substitutivo, e pela rejeição do PLS nº 609, de 2011

**Observações:**

*-As matérias foram apreciados pela CAE, com parecer pela aprovação do PLS nº 278, de 2011, e pela rejeição do PLS nº 609, de 2011.*

*-Aprovada, a matéria segue à CI.*

**Textos disponíveis:**

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

**Comissão de Assuntos Econômicos**

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

**Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle**

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

## ITEM 8

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 336, de 2012

**- Não Terminativo -**

*Altera o art. 19 do Decreto-Lei nº 986, de 21 de outubro de 1969, para tornar obrigatória a menção nos rótulos dos alimentos enriquecidos, irradiados, dietéticos, light, zero, ou qualquer outra denominação, deverão trazer a respectiva indicação em caracteres facilmente.*

**Autoria:** Senador Tomás Correia

**Relatoria:** Senadora Ana Rita

**Relatório:** Pela rejeição

**Observações:**

*-A matéria será apreciada em decisão terminativa pela CAS.*

**Textos disponíveis:**

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

**Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle**

[Relatório](#)

1

**REQUERIMENTO Nº , DE 2013 – CMA**

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, incisos II, III e V, da Constituição Federal, e dos arts. 90, incisos II e III, e 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública conjunta desta Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) com a Comissão de Assuntos Econômicos- CAE, com o objetivo de instruir a Proposta de Fiscalização e Controle nº 1, de 2005 e a discutir a Resolução do Conselho de Gestão da Previdência Complementar nº 26, de 29 de setembro de 2008.

Para tanto solicito que sejam convidadas as autoridades abaixo nominadas:

- 1) Senhora **Isa Musa de Noronha**, presidente da Federação das Associações de Aposentados e Pensionistas do Banco do Brasil (FAABB);
- 2) Senhor **Ruy Brito Pedrosa**, assessor previdenciário da Associação dos Funcionários Aposentados do Banestado (AFAB) e de outras associações representativas de participantes e assistidos de planos de benefícios;
- 3) Senhor **Jaime Mariz de Faria Júnior**, secretário de Políticas de Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social;
- 4) Senhor **José Maria Rabelo**, diretor-superintendente da Superintendência Nacional de Previdência Complementar (Previc);
- 5) Representante da Advocacia- Geral da União; e
- 6) Representante da Associação Brasileira das Entidades Fechadas de Previdência Complementar.



Esclareço, por oportuno, que a CAE aprovou, em sessão datada de 06/08/2013, a realização de audiência pública para instrução do PDS nº 275, de 2012, de autoria do Senador Paulo Bauer, que trata da Resolução do Conselho de Gestão da Previdência Complementar nº 26, de 29 de setembro de 2008.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Na audiência requerida e aprovada serão debatidos os procedimentos observados na apuração do resultado e na utilização de superávit nos planos de benefícios de entidades fechadas de previdência complementar, disposições contidas na Resolução do Conselho de Gestão da Previdência Complementar nº 26, de 29 de setembro de 2008.

Entendem os participantes e assistidos dos fundos de pensão que a Resolução inova ao permitir a devolução de parte do superávit às patrocinadoras, exorbitando do poder regulamentar e dos limites da delegação legislativa outorgada pelos arts. 3º e 5º da Lei Complementar nº 109, de 29 de maio de 2001, em prejuízo da revisão dos benefícios.

Pelas razões expostas, e visando a aprofundar o debate sobre o assunto, apresento o presente requerimento.

Sala das Comissões em

**Senador FLEXA RIBEIRO**



2

**REQUERIMENTO N°      , DE 2013 - CMA**

Requeiro, nos termos do artigo 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, seja realizada Audiência Pública perante esta Comissão com a finalidade de discutir as denúncias feitas pelo Jornal O Globo na data do dia 18 de agosto do corrente ano, sobre suplemento alimentar.

À oportunidade, apresento sugestão no sentido de que sejam convidadas para participarem da presente audiência pública:

- Sr. **Dirceu Brás Aparecido Barbano**, Diretor-Presidente da ANVISA

- Sr. **Cristiano Aquino**, Diretor do Procon-RS

- Representante do Ministério Público Federal

- Sr. **Felix Bonfim**, Diretor Presidente da empresa Atacado do Suplemento

- Dr. **Maurício Milani**, especialista Medicina de Esporte.

**Justificação**

Na matéria do Jornal O Globo, “Músculos de farinha”, relata que os suplementos à base de proteína viraram alvo de uma polêmica que tem provocado calorosos debates na internet. O dono da empresa “Atacado do Suplemento”, de Londrina (PR), Félix Bonfim decidiu pagar um laboratório particular, o MKassab, de São Paulo, para avaliar a qualidade



de produtos brasileiros. O resultado da análise mostrou distorções e foi divulgada na internet e está no Youtube e numa fanpage no Facebook, que superou 20 mil seguidores. Até agora, há 28 laudos prontos, dos quais 15 resultados (53%) estão fora dos parâmetros. Esta análise foi feita também por usuários fora do Brasil e já até virou livro com as denúncias. Além da intensa discussão sobre a composição das fórmulas, especialistas alertam para seu uso indiscriminado.

Diante destes fatos, é conveniente que o Senado Federal acompanhe de perto esta questão, resguardando os interesses da sociedade para que alcancemos a verdade e respaldemos a saúde de inúmeros brasileiros usuários destes tipos de produtos.

Sala da Comissão, em            de 2013.

**CÍCERO LUCENA**  
Senador PSDB/PB



SF/13280.24814-10

3

**PARECER N° , DE 2013**

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Aviso nº 28, de 2012, do Tribunal de Contas da União (nº 1.564-Seses-TCU-Plenário, de 28 de novembro de 2012, na origem), que Encaminha cópia do Acórdão nº 3.249/2012 – TCU – Plenário, acompanhado do Relatório e do Voto que o fundamentam, referente ao conhecimento do rol de renúncias de receitas tributárias e creditícias concedidas pelo Governo Federal para viabilizar o evento Copa do Mundo de 2014 (TC 034.303/2011-1).

RELATOR: Senador **DELCÍDIO DO AMARAL**

**I – RELATÓRIO**

Submete-se ao conhecimento desta Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) o Aviso da CMA (AMA) nº 28, de 2012, do Tribunal de Contas da União (TCU) (nº 1.564-Seses-TCU-Plenário, de 28 de novembro de 2012, na origem), cujo objeto é discriminado em epígrafe.

O TCU, na qualidade de órgão que presta auxílio ao Congresso Nacional no exercício do controle externo da administração pública, regulamentou procedimentos internos destinados a atender às demandas que lhe são encaminhadas pelo Parlamento, no cumprimento de suas competências constitucionais.



SF/13376.51637-23

## II – ANÁLISE

O instrumento destina-se, exclusivamente, a dar conhecimento da aprovação do normativo interno daquela Corte de Contas. Nessa condição, até porque ao TCU é garantida autonomia administrativa, nada há a ser feito por este Colegiado.

Entretanto, consideramos oportuno transcrever as principais determinações do TCU no acórdão:

9.1. determinar ao Ministério do Esporte, com base no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da ciência, tome as providências, sob sua alçada, para incluir na matriz de responsabilidades os gastos respectivos às renúncias tributárias, financeiras e creditícias, tanto da União, como dos estados e municípios responsáveis pelos gastos com a Copa do Mundo de 2014;

9.2. determinar à Semag, com base no art. 157, *caput*, do Regimento Interno do TCU, que, em 2013, acompanhe o desenrolar das renúncias de receitas tributárias, financeiras e creditícias oferecidas pela União relacionadas à Copa do Mundo de 2014, em especial no que se refere ao seguinte:

9.2.1. credenciamento de outros projetos de estádios para usufruto do Recopa;

9.2.2. montante total estimado de renúncia de receitas até 2015, com detalhamento por exercício, provenientes da Lei 12.350/2010, tanto no que se refere ao Recopa, como com relação à desoneração de tributos nas aquisições realizadas no mercado interno pela FIFA, por subsidiárias e contratadas;

9.2.3. expectativa total de subsídios creditícios concedidos aos projetos da Copa 2014, a valor presente, bem como os valores até então desembolsados, por ano, decorrentes das operações de financiamento firmadas com os bancos públicos federais;

9.2.4. somatório esperado de gastos da União, até 2015, com renúncias tributárias, financeiras e creditícias, em detrimento do evento Copa do Mundo de 2014;

9.2.5. cumprimento do item 9.1 desta decisão.

9.3. encaminhar cópia da presente decisão, acompanhada do relatório e do voto que a motivaram:

9.3.1. ao Ministério do Esporte;

9.3.2. ao Ministério das Cidades;

9.3.3. à Secretaria da Receita Federal do Brasil;

9.3.4. à Secretaria de Política Econômica;

9.3.5. ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social;

9.3.6. ao Banco do Nordeste do Brasil S.A.;



- 9.3.7. ao Banco do Brasil S.A.;
- 9.3.8. ao Banco da Amazônia S.A.;
- 9.3.9. à Caixa Econômica Federal;
- 9.3.10. aos Tribunais de Contas Estaduais com jurisdição sobre a aplicação de recursos estaduais nos estádios das seguintes cidades-sede da Copa do Mundo de 2014: Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Natal, São Paulo; Brasília; Cuiabá, Curitiba, Recife e Fortaleza;
- 9.3.11. ao Ministério do Planejamento;
- 9.3.12. aos governos dos estados e municípios-sede da Copa do Mundo de 2014;
- 9.3.13. ao Coordenador do Grupo de Trabalho “Copa do Mundo” da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal;
- 9.3.14. ao Presidente da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados;
- 9.3.15. ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados; e
- 9.3.16. ao Presidente da Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle do Senado Federal; e
- 9.4. arquivar os presentes autos.



### III – VOTO

À luz do exposto, opinamos pelo **arquivamento** do Aviso nº 28, de 2013, do Tribunal de Contas da União, juntamente com os documentos que o acompanham.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

Junte-se ao processado do

AMAnº 28, de 2012Em 17 / 7 / 2013Aviso nº 1226 -GP/TCUBrasília, 15 de julho de 2013.

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para conhecimento, cópia do Acórdão nº 1.651/2013 (acompanhado do respectivo Relatório) prolatado pelo Plenário deste Tribunal, na Sessão de 3/7/2013, ao apreciar o processo nº TC-012.284/2013-0, que trata do monitoramento acerca do cumprimento do item 9.1 do Acórdão-TCU-Plenário nº 3.249/2012, o qual determinou ao Ministério do Esporte a adoção de providências no sentido de incluir na matriz de responsabilidades os gastos concernentes às renúncias tributárias, financeiras e creditícias, tanto da União, como dos estados e municípios responsáveis pelos gastos com a Copa do Mundo de 2014.

Atenciosamente,



AROLDO CEDRAZ

Vice-Presidente, no exercício da Presidência

Recebido em 16/7/13  
Hora 15:30Divego Marcus Cruz e Silva, Matr: 255137  
SCLSF/SGM

A Sua Excelência o Senhor  
Senador RENAN CALHEIROS  
Presidente do Senado Federal  
Brasília - DF

16-07-13



**TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO**  
 Excerto da Relação 29/2013 - TCU – Plenário  
 Relator - Ministro VALMIR CAMPELO

MIN-VC  
 Fls. \_\_\_\_

### ACÓRDÃO Nº 1651/2013 - TCU - Plenário

Considerando tratar-se de monitoramento do Acórdão 3.429/2012-Plenário (TC 034.303/2011-1), que determinou ao Ministério do Esporte a publicação das renúncias de receita e creditícias na matriz de responsabilidades para a Copa do Mundo de 2014; considerando que a determinação sob tutela visa conferir publicidade ao montante de subsídios governamentais destinados à feitura do evento; e considerando o parecer da unidade instrutiva a apontar que, pelo natureza desses gastos, a determinação monitorada pode ser atendida com a publicação das informações demandadas no "Balanço de Ações do Governo Brasileiro para a Copa".

Os Ministros do Tribunal de Contas da União ACORDAM, por unanimidade, com fundamento no art. 143, inciso V, "a" e 169, inciso V do Regimento Interno/TCU, em considerar que a determinação contida no item 9.1 do Acórdão 3.249/2012-TCU-Plenário pode ser atendida com a publicação pelo Gecopa, em periodicidade de até seis meses, das informações de renúncia tributária, financeira e creditícias da União, estados e municípios alusivas à Copa 2014 em capítulo específico do Balanço de Ações do Governo Brasileiro para a Copa.

#### 1. Processo TC-012.284/2013-0 (RELATÓRIO DE MONITORAMENTO)

- 1.1. Órgão/Entidade: Ministério do Esporte (vinculador)
- 1.2. Relator: Ministro Valmir Campelo
- 1.3. Representante do Ministério Público: não atuou
- 1.4. Unidade Técnica: Secretaria de Macroavaliação Governamental (SEMAG).
- 1.5. Advogado constituído nos autos: não há.
- 1.6. Determinações/Recomendações/Orientações:

1.6.1. determinar ao Ministério do Esporte, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, que faça publicar as informações e os valores estimados da renúncia tributária, financeira e creditícias da União, estados e municípios, com vistas à realização da Copa 2014, em capítulo específico nos próximos Balanços de Ações do Governo Brasileiro para a Copa, com envio dessas publicações ao Tribunal;

1.6.2. determinar à Semag que adote medidas para monitorar o cumprimento da determinação supra;

1.6.3. determinar o encaminhamento de cópia do inteiro teor deste acórdão, bem como do relatório acostado à peça 4 destes autos eletrônicos, ao Ministério do Esporte, à Casa Civil da Presidência da República, ao Ministério das Cidades, ao Ministério da Fazenda, ao Ministério da Justiça, ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ao Ministério do Turismo, à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, à Casa Civil da Presidência da República, às Presidências da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, para adoção das providências cabíveis;

1.6.4. determinar o apensamento dos presentes autos ao processo no qual foram proferidas as deliberações monitoradas, TC 034.303/2011-1, conforme prescreve o art. 5º, inciso II, da Portaria Segecex 27/2009.

Dados da Sessão:

Ata nº 24/2013 – Plenário

Data: 3/7/2013 – Ordinária

Relator: Ministro VALMIR CAMPELO





**TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO**  
Excerto da Relação 29/2013 - TCU – Plenário  
Relator - Ministro VALMIR CAMPELO

Presidente: Ministro AUGUSTO NARDES

Representante do Ministério Público: Procurador-Geral PAULO SOARES BUGARIN

TCU, em 3 de julho de 2013.

Documento eletrônico gerado automaticamente pelo Sistema SAGAS



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO  
Secretaria-Geral de Controle Externo  
Coordenação-Geral de Controle Externo da Área de Desenvolvimento Nacional e da Região Norte  
Secretaria de Macroavaliação Governamental

---

## RELATÓRIO DE MONITORAMENTO

TC 012.606/2012-0

Registro Fiscalis n. 308/2013

Relator: Valmir Campelo

### DA FISCALIZAÇÃO

**Instrumento:** Monitoramento (RMON).

**Ato Originário:** Acórdão 3.249/2012- TCU-Plenário.

**Objeto da fiscalização:** monitoramento do Acórdão 3.429/2012-TCU-Plenário (TC 034.303/2011-1), que resultou de levantamento com vistas a conhecer o rol de renúncias de receitas tributárias, financeiras e creditícias, bem como os controles internos dos órgãos envolvidos com o evento Copa 2014.

**Composição da equipe:** João José Rocha de Sousa – Matr. 141-4

**Supervisor:** Charles Mathusalem Soares Evangelista – Matr. 2646-8

### DO ÓRGÃO/ENTIDADE FISCALIZADO

**Órgãos/entidades fiscalizados:** Ministério do Esporte

**Vinculação TCU:** Secex Educação

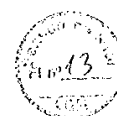
**Responsáveis pelos órgãos/entidades:**

Ministério do Esporte

Titular: Aldo Rebelo

### PROCESSOS CONEXOS:

TC 034.303/2011-1





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO  
Secretaria-Geral de Controle Externo  
Coordenação-Geral de Controle Externo da Área de Desenvolvimento Nacional e da Região Norte  
Secretaria de Macroavaliação Governamental

---

## SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	3
1.1	Deliberação.....	3
1.2	Visão geral do objeto.....	3
1.3	Objetivo.....	3
2.	ANÁLISE DO ATENDIMENTO DA DELIBERAÇÃO.....	3
3.	BENEFÍCIOS EFETIVOS DA DELIBERAÇÃO.....	6
4.	CONCLUSÃO.....	6
5.	PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO.....	6



## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1 Deliberação

1.1.1 Trata-se de monitoramento da determinação objeto do item 9.1 do Acórdão 3.249/2012-TCU-Plenário, nos termos do art. 1º da Portaria de Fiscalização 641, de 2/5/2013 (peça 1), realizado com base no art. 4º, inciso III, da Portaria-Segecex 27/2009, e no art. 2º da Portaria Segecex 13/2011, no qual se estabelece que todas as determinações propostas pelas unidades técnicas acolhidas pelos colegiados do Tribunal sejam obrigatoriamente monitoradas.

1.1.2 O trabalho tem como foco o acompanhamento das decisões emanadas pelo Acórdão 3.249/2012-TCU-Plenário, proferido na Sessão de 28/11/2012, que decorreu de Levantamento (TC 034.303/2011-1) com vistas a conhecer o rol de renúncias de receitas tributárias, financeiras e creditícias, bem como os controles internos dos órgãos envolvidos com o evento Copa 2014.

### 1.2 Visão geral do objeto

1.2.1 O presente monitoramento visa analisar o cumprimento da deliberação contida no item 9.1 do Acórdão 3.249/2012-TCU-Plenário, a qual determinou ao Ministério do Esporte a adoção de providências no sentido de incluir, na matriz de responsabilidades, os gastos respectivos às renúncias tributárias, financeiras e creditícias, tanto da União, como dos estados e municípios responsáveis pelos gastos com a Copa do Mundo de 2014.

### 1.3. Objetivo

1.3.1 O monitoramento compreende a análise das providências propostas pelo Ministério do Esporte para o cumprimento do item 9.1 do Acórdão 3.249/2012-TCU-Plenário. O Ministério do Esporte apresentou proposição de publicar as informações de renúncia tributária, financeira e creditícias da União, estados e municípios, com vistas à realização da Copa 2014 em capítulo específico do Balanço de Ações do Governo Brasileiro para a Copa, publicado semestralmente pelo Grupo Executivo da Copa do Mundo Fifa 2014 (Gecopa), como alternativa à inclusão de tais informações na matriz de responsabilidades, determinada pelo item 9.1 do citado acórdão.

## 2. ANÁLISE DO ATENDIMENTO DA DELIBERAÇÃO

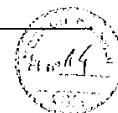
### 2.1 Deliberação

2.1.1 A determinação contida no item 9.1 do Acórdão 3.249/2012-TCU-Plenário está vazada nos seguintes termos:

9.1. determinar ao Ministério do Esporte, com base no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da ciência, tome as providências, sob sua alçada, para incluir na matriz de responsabilidades os gastos respectivos às renúncias tributárias, financeiras e creditícias, tanto da União, como dos estados e municípios responsáveis pelos gastos com a Copa do Mundo de 2014;

### 2.2 Situação que levou à proposição da deliberação

2.2.1 O Ministro Valmir Campelo, Relator do TC 034.303/2011-5, no voto condutor do Acórdão 3.429/2012-TCU-Plenário, destacou que a matriz de responsabilidades não publica o valor estimado das renúncias tributárias da União, dos estados e municípios em razão do Regime Especial de Tributação para Construção, Ampliação, Reforma ou Modernização de Estádios de Futebol (Recopa), mas tão somente o valor contratado das obras. De modo análogo, a matriz de responsabilidades também não apresenta os valores de renúncias financeiras e creditícias dos entes da Federação relativas à realização da Copa 2014.





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO  
Secretaria-Geral de Controle Externo  
Coordenação-Geral de Controle Externo da Área de Desenvolvimento Nacional e da Região Norte  
Secretaria de Macroavaliação Governamental

2.2.2 A divulgação dos valores das renúncias tributárias, financeiras e creditícias dos entes públicos relacionadas à realização do evento é uma medida que se impõe em face do princípio da publicidade que rege a administração pública.

### 2.3 Providências adotadas e comentários dos gestores

2.3.1 O Secretário Executivo do Ministério do Esporte, em resposta aos Ofícios 505/2012-TCU/SEMAG e 203/2013/TCU/SEMAG (respectivamente, peças 117 e 160 do TC 034.303/2011-1), que demandaram daquela Pasta adoção de medidas relacionadas ao citado acórdão, enviou o Ofício 164/2013/SE-ME, de 2/4/2013 (peça 2), que busca esclarecer aspectos da determinação.

2.3.2 O titular da Secretaria Executiva do Ministério do Esporte declara, inicialmente, que concorda com a preocupação do Tribunal com relação à necessidade de monitoramento das renúncias tributárias, financeiras e creditícias concedidas pelo governo federal para a Copa do Mundo 2014 e ressalta que considera igualmente essencial dar-se total publicidade a esses dados, de modo que a sociedade disponha de correta informação sobre o efetivo gasto para a realização desse evento.

2.3.3 O representante do ministério acrescenta que a inclusão na matriz de responsabilidades das renúncias tributárias, financeiras e creditícias da União pode não atender perfeitamente aos objetivos pretendidos, mercê do que, apresenta uma proposta alternativa ao comando expresso na determinação.

2.3.4 O ministério informa que, entre as atribuições do Gecopa, por ele coordenado, avulta a de insituir o Plano Estratégico das Ações do Governo Brasileiro para a realização da Copa do Mundo Fifa 2014, conforme disposto no Decreto de 14 de janeiro de 2010, com a redação dada pelo Decreto de 26/7/2011.

2.3.5 Segundo o representante da Pasta, o Gecopa firmou o entendimento de que a matriz de responsabilidades deve relacionar todas as intervenções essenciais para a realização da Copa do Mundo 2014, tanto as de responsabilidade exclusiva da União quanto as que importem compromissos de outros entes federados (estados ou municípios) ou ainda de entidades privadas, com a indicação dos órgãos ou entidades responsáveis e dos valores envolvidos.

2.3.6 Aduz o ministério que a Resolução Gecopa 6, de 17/4/2012, dispõe sobre os critérios de revisão e atualização da matriz de responsabilidades, assim como do monitoramento de suas ações, realizado por meio do Sistema Integrado de Monitoramento e consolidado por meio de balanços periódicos, aprovados e publicados pelo Gecopa, em períodos não excedentes a seis meses.

2.3.7 O Secretário Executivo do Ministério do Esporte informa que, na condição de coordenador do Gecopa, comunicou ao colegiado a determinação contida no item 9.1 do Acórdão 3.249/2012-TCU-Plenário, o qual propôs encaminhar sugestão alternativa à inclusão na matriz de responsabilidades das informações de renúncia tributária, financeira e creditícias da União, estados e municípios, qual seja, a de conferir publicidade aos referidos dados em capítulo específico do Balanço de Ações do Governo Brasileiro para a Copa, compilado e divulgado a cada semestre.

2.3.8 O titular da Secretaria Executiva do Ministério do Esporte justifica a proposição pelas seguintes motivações:

- a) As renúncias tributárias, financeiras e creditícias para a Copa do Mundo não se circunscrevem às intervenções essenciais para a realização do evento que caracteriza a Matriz de Responsabilidades;
- b) A publicidade conferida a essas renúncias em capítulo específico do Balanço permitirá uma visão mais ampla e precisa dessa dimensão dos custos de preparação e realização do evento;



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO  
Secretaria-Geral de Controle Externo  
Coordenação-Geral de Controle Externo da Área de Desenvolvimento Nacional e da Região Norte  
Secretaria de Macroavaliação Governamental

c) Para além das renúncias concedidas pela União, os estados e municípios detêm informações sobre as suas próprias renúncias e esses dados poderão ser monitorados com mais detalhamento quando das reuniões preparatórias para o referido Balanço;

d) as renúncias de que trata a recomendação são variáveis, como indicado no próprio Acórdão 3.249/2012, o que implicaria sucessivas alterações da Matriz de Responsabilidades e traria apenas maior burocracia;

e) A publicação na forma proposta atende perfeitamente aos objetivos do Acórdão 3.249/2012;

## 2.4 Análise

2.4.1 O Ministério do Esporte propôs fazer a publicação das informações de renúncia tributária, financeira e creditícias da União, estados e municípios, com vistas à realização da Copa 2014 em capítulo específico do Balanço de Ações do Governo Brasileiro para a Copa, publicado semestralmente pelo Gecopa, como alternativa à inclusão na matriz de responsabilidades.

2.4.2 A matriz de responsabilidades é o instrumento de pactuação celebrado entre a União, estados e municípios das cidades-sede de jogos da Copa 2014, que define as responsabilidades de cada um dos entes da Federação com respeito às fontes de recurso e execução dos projetos considerados essenciais para a realização do evento. São partes integrantes da matriz de responsabilidades anexos temáticos e suas respectivas ações.

2.4.3 O planejamento das ações governamentais para a Copa 2014 se desdobrou em ciclos, a saber: (i) 1º ciclo projetos de infraestrutura; (ii) projetos de infraestrutura de suportes e serviços e (iii) planos operacionais e ações específicas. Com a sucessão dos ciclos, a matriz de responsabilidades incorporou novas ações correspondentes aos projetos de cada ciclo.

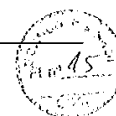
2.4.4 A matriz de responsabilidades mais recente, publicada pela Resolução Gecopa 23, de 19/3/2013, compreende sete anexos temáticos: (i) mobilidade urbana; (ii) estádios; (iii) aeroportos; (iv) portos; (v) telecomunicações; (vi) segurança e (vii) turismo.

2.4.5 Cumpre destacar que a Resolução Gecopa 6, de 17/4/2012 (peça 3), com redação dada pela Resolução Gecopa 9, de 31/5/2012, estabelece os casos de alteração e revisão da matriz de responsabilidades. De acordo com a resolução, a matriz de responsabilidades deverá ser atualizada quando houver alterações de: i) nome do projeto; ii) objeto ou funcionalidade do empreendimento; iii) responsabilidade pela execução do empreendimento; e iv) diferença de valor superior a 25% do original. Além desses casos, a matriz de responsabilidades poderá ser atualizada por motivo justificado, a juízo do Gecopa. De outra parte, a matriz de responsabilidades será revisada quando houver inclusão ou exclusão de empreendimentos, igualmente a juízo do Gecopa.

2.4.6 Embora não esteja expressamente prevista na mencionada resolução do Gecopa essa possibilidade, entende-se ser cabível incluir as informações sobre renúncias tributárias, financeiras e creditícias da União, estados e municípios relativas à realização da Copa 2014 na matriz de responsabilidades, dados os princípios da publicidade e eficiência que regem a atividade da Administração Pública.

2.4.7 Todavia, há que se sopesar a possibilidade de se adotar a providência alvitada pelo Ministério do Esporte de publicar tais informações em capítulo específico do Balanço de Ações do Governo Brasileiro para a Copa, compilado e divulgado a cada semestre pelo Gecopa, como alternativa à determinação contida no item 9.1 do Acórdão 3.249/2012-TCU-Plenário.

2.4.8 Com efeito, referida determinação visa a dar transparência aos valores das renúncias tributárias, financeiras e creditícias concedidas pelos entes da Federação envolvidos com realização da Copa 2014, de modo a dar conhecimento aos cidadãos dos reais e exatos custos da realização do evento no país. Nesse sentido, entende-se que a proposição do Ministério de Esporte supre o objetivo colimado no item 9.1 do acórdão mencionado.





2.4.9 A par disso, há que se considerar que a proposta evita alterações da matriz de responsabilidades, o que importaria a adoção de procedimento revestido de mais formalidade e mais demorado. Entende-se, por isso, que a proposição deve ser acolhida.

### 3. BENEFÍCIO EFETIVO DA DELIBERAÇÃO

3.1 Ressalta-se, como benefício efetivo da deliberação, o aumento da transparência dada à concessão de renúncias tributárias, financeiras e creditícias da União, estados e municípios com vistas à realização da Copa 2014.

### 4. CONCLUSÃO

4.1 A determinação contida no item 9.1 do Acórdão 3.249/2012-TCU-Plenário pode ser atendida com a publicação pelo Gecopa, em periodicidade de até seis meses, das informações de renúncia tributária, financeira e creditícias da União, estados e municípios alusivas à Copa 2014 em capítulo específico do Balanço de Ações do Governo Brasileiro para a Copa.

### 5. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

5.1 Ante o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo ao Tribunal de Contas da União a adoção das seguintes medidas:

5.1.1 considerar que a determinação contida no item 9.1 do Acórdão 3.249/2012-TCU-Plenário pode ser atendida com a publicação pelo Gecopa, em periodicidade de até seis meses, das informações de renúncia tributária, financeira e creditícias da União, estados e municípios alusivas à Copa 2014 em capítulo específico do Balanço de Ações do Governo Brasileiro para a Copa;

5.1.2 determinar, com fulcro no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, ao Ministério do Esporte que faça publicar as informações e os valores estimados da renúncia tributária, financeira e creditícias da União, estados e municípios, com vistas à realização da Copa 2014, em capítulo específico nos próximos Balanços de Ações do Governo Brasileiro para a Copa, com envio dessas publicações ao Tribunal;

5.1.3 encaminhar cópia do inteiro teor do acórdão, bem como do relatório e voto que vierem a ser proferidos, ao Ministério do Esporte, à Casa Civil da Presidência da República, ao Ministério das Cidades, ao Ministério da Fazenda, ao Ministério da Justiça, ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ao Ministério do Turismo, à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, à Casa Civil da Presidência da República, às Presidências da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, para adoção das providências cabíveis;

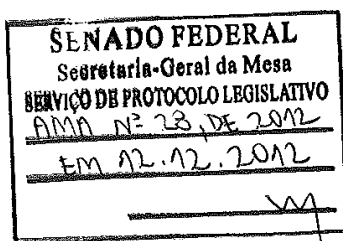
5.1.4 determinar à Semag que adote medidas para monitorar o cumprimento das determinações constantes dos itens 5.1.2;

5.1.5 apensar os presentes autos ao processo no qual foram proferidas as deliberações monitoradas, TC 034.303/2011-1, conforme prescreve o art. 5º, inciso II, da Portaria Segecex 27/2009.

SEMAG, D2, em /5/2013.

João José Rocha de Sousa

AUFC – Mat. 141-4



Aviso nº 1564-Seses-TCU-Plenário

Brasília-DF, 28 de novembro de 2012.

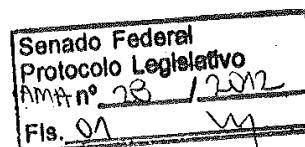
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para conhecimento, cópia do Acórdão proferido nos autos do processo nº TC 034.303/2011-1, pelo Plenário desta Corte na Sessão Ordinária de 28/11/2012, acompanhado do Relatório e do Voto que o fundamentam.

Atenciosamente,

BENJAMIN ZYMLER  
Presidente

A Sua Excelência, o Senhor  
Senador RODRIGO ROLLEMBERG  
Presidente da Comissão de Meio Ambiente,  
Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle - CMA  
Praça dos Três Poderes, Senado Federal, Anexo II,  
Ala Senador Nilo Coelho, Sala 4-B  
Brasília - DF





## ACÓRDÃO Nº 3249/2012 – TCU – Plenário

1. Processo TC-034.303/2011-1
2. Grupo II, Classe de Assunto V – Relatório de Levantamento
3. Interessado: Tribunal de Contas da União
4. Órgão/Entidade: Ministério do Esporte; Ministério das Cidades; Banco da Amazônia S.A; Banco do Brasil S.A.; Banco do Nordeste do Brasil (BNB); Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); Caixa Econômica Federal; Secretaria de Política Econômica (SPE); Secretaria da Receita Federal (RFB)
5. Relator: Ministro Valmir Campelo
6. Representante do Ministério Público: não atuou
7. Unidade Técnica: Secretaria de Macroavaliação Governamental (Semag).
8. Advogado constituído nos autos: não há

## 9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de relatório de levantamento, realizado pela Semag, com o objetivo de conhecer o rol de renúncias de receitas tributárias e creditícias concedidas pelo Governo Federal para viabilizar o evento Copa do Mundo de 2014.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. determinar ao Ministério do Esporte, com base no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da ciência, tome as providências, sob sua alçada, para incluir na matriz de responsabilidades os gastos respectivos às renúncias tributárias, financeiras e creditícias, tanto da União, como dos estados e municípios responsáveis pelos gastos com a Copa do Mundo de 2014;

9.2. determinar à Semag, com base no art. 157, caput, do Regimento Interno do TCU, que, em 2013, acompanhe o desenrolar das renúncias de receitas tributárias, financeiras e creditícias oferecidas pela União relacionadas à Copa do Mundo de 2014, em especial no que se refere ao seguinte:

9.2.1. credenciamento de outros projetos de estádios para usufruto do Recopa;

9.2.2. montante total estimado de renúncia de receitas até 2015, com detalhamento por exercício, provenientes da Lei 12.350/2010, tanto no que se refere ao Recopa, como com relação à desoneração de tributos nas aquisições realizadas no mercado interno pela FIFA, por subsidiárias e contratadas;

9.2.3. expectativa total de subsídios creditícios concedidos aos projetos da Copa 2014, a valor presente, bem como os valores até então desembolsados, por ano, decorrentes das operações de financiamento firmadas com os bancos públicos federais;

9.2.4. somatório esperado de gastos da União, até 2015, com renúncias tributárias, financeiras e creditícias, em detrimento do evento Copa do Mundo de 2014;

9.2.5. cumprimento do item 9.1 desta decisão.

9.3. encaminhar cópia da presente decisão, acompanhada do relatório e do voto que a motivaram:

9.3.1. ao Ministério do Esporte;

9.3.2. ao Ministério das Cidades;

9.3.3. à Secretaria da Receita Federal do Brasil;

9.3.4. à Secretaria de Política Econômica;

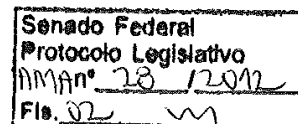
9.3.5. ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social;

9.3.6. ao Banco do Nordeste do Brasil S.A.;

9.3.7. ao Banco do Brasil S.A.;

9.3.8. ao Banco da Amazônia S.A.;

9.3.9. à Caixa Econômica Federal;





- 9.3.10. aos Tribunais de Contas Estaduais com jurisdição sobre a aplicação de recursos estaduais nos estádios das seguintes cidades-sede da Copa do Mundo de 2014: Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Natal, São Paulo; Brasília; Cuiabá, Curitiba, Recife e Fortaleza;
- 9.3.11. ao Ministério do Planejamento;
- 9.3.12. aos governos dos estados e municípios-sede da Copa do Mundo de 2014;
- 9.3.13. ao Coordenador do Grupo de Trabalho "Copa do Mundo" da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal;
- 9.3.14. ao Presidente da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados;
- 9.3.15. ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados; e
- 9.3.16. ao Presidente da Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle do Senado Federal; e
- 9.4. arquivar os presentes autos.

10. Ata nº 49/2012 – Plenário.

11. Data da Sessão: 28/11/2012 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-3249-49/12-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Benjamin Zymler (Presidente), Valmir Campelo (Relator), Walton Alencar Rodrigues, Augusto Nardes, Aroldo Cedraz, Raimundo Carreiro, José Jorge e Ana Arraes.

13.2. Ministros-Substitutos presentes: Augusto Sherman Cavalcanti e André Luís de Carvalho.

(Assinado Eletronicamente)  
BENJAMIN ZYMLER  
Presidente

(Assinado Eletronicamente)  
VALMIR CAMPELO  
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)  
LUCAS ROCHA FURTADO  
Procurador-Geral

**GRUPO II – CLASSE V – Plenário****TC-034.303/2011-1****Natureza:** Relatório de Levantamento**Entidade:** Ministério do Esporte; Ministério das Cidades; Banco da Amazônia S.A; Banco do Brasil S.A.; Banco do Nordeste do Brasil (BNB); Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); Caixa Econômica Federal; Secretaria de Política Econômica (SPE); Secretaria da Receita Federal (RFB).**Inte ressado:** Tribunal de Contas da União (Semag)**Advogado constituído nos autos:** não há.

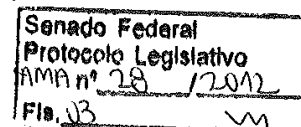
**Sumário:** COPA DO MUNDO DE 2014. RELATÓRIO DE LEVANTAMENTO DO ROL DE RENÚNCIAS DE RECEITAS TRIBUTÁRIAS, FINANCEIRAS E CREDITÍCIAS RELACIONADAS AO EVENTO COPA 2014. LEI 12.350/2010. RENÚNCIA TRIBUTÁRIA DIRECIONADA PARA AQUISIÇÕES REALIZADAS NO MERCADO INTERNO PELA FIFA, COMO TAMBÉM PARA FACILITAR A REFORMA E CONSTRUÇÃO DOS ESTÁDIOS DE FUTEBOL. EXPECTATIVA DE R\$ 878 MILHÕES EM RENÚNCIA FISCAL. R\$ 558 MILHÕES EM AQUISIÇÕES E SERVIÇOS A SEREM REALIZADOS PELA FIFA E SUAS SUBSIDIÁRIAS. R\$ 329 MILHÕES PROVENIENTE DA DEMOLIÇÃO, REFORMA E CONSTRUÇÃO DOS ESTÁDIOS. RENÚNCIA SUPEROU O INICIALMENTE ESTIMADO NA CONSTRUÇÃO DAS ARENAS. OFERECIMENTO DE CRÉDITO DOS BANCOS PÚBLICOS FEDERAIS PARA VIABILIZAÇÃO DO EVENTO PARA OS ESTÁDIOS, HOTELARIA, MOBILIDADE URBANA E TURISMO. EMPRÉSTIMOS DA CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, COM RECURSOS DO FGTS, NÃO GERAM SUBSÍDIO, TOMADOS A VALORES DE MERCADO. R\$ 1,9 BILHÃO SUBSIDIADOS PELO BNDES E PELO BNB, COM R\$ 1,1 BILHÃO REPASSADO EM 2011. SUBSÍDIOS CREDITÍCIOS DE R\$ 189 MILHÕES, SOMENTE EM 2011. NECESSIDADE DE ATUALIZAÇÃO DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADES. ACOMPANHAMENTO PARA LEVANTAR OS SUBSÍDIOS E RENÚNCIAS DE RECEITA ATÉ 2015. DETERMINAÇÃO. PROVIDÊNCIAS INTERNAS. COMUNICAÇÕES. ARQUIVAMENTO.

**RELATÓRIO**

Trata-se de relatório de levantamento, realizado pela Semag, com o objetivo de conhecer o rol de renúncias tributárias, financeiras e creditícias concedidas pelo Governo Federal para viabilizar o evento Copa do Mundo de 2014, como também investigar os controles internos afetos a essas abdições de receita.

2. Transcrevo, assim, com os ajustes na forma que entendo necessários, a bem-lançada instrução elaborada no âmbito da Semag, que contou com a anuência do Diretor e do Secretário da unidade (peças 74 a 76):

1





1. Trata o presente trabalho de levantamento de Auditoria – Registro Fiscalis 960/2011, com vistas a conhecer o rol de renúncias de receitas tributárias, financeiras e creditícias, bem como os controles internos dos órgãos envolvidos com o evento Copa 2014. O levantamento é decorrente de deliberação constante em despacho de 3/11/2011 do Ministro, Valmir Campelo, no TC 032.497/2011-3.

2. O levantamento se insere no âmbito das ações de fiscalização do evento Copa 2014 por parte deste Tribunal. Nos termos do voto condutor do Acórdão 757/2010–TCU-Plenário, da lavra do Ministro Valmir Campelo, de acordo com a matriz de responsabilidades assinada pelo Governo Federal e por todos os estados e municípios que sediarão os jogos da Copa 2014, a participação da União nas obras dos estádios e de mobilidade urbana restringiu-se a financiamentos concedidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e pela Caixa Econômica Federal (Caixa). Posteriormente, o Banco do Nordeste do Brasil (BNB) também financiou projetos para o evento.

3. Nesse contexto, cabe ao Tribunal de Contas da União, em seus limites constitucionais, somente a análise dos procedimentos de contratação das operações de crédito e a verificação da adequação e da suficiência das garantias. A fiscalização da aplicação dos recursos obtidos para a contratação e execução das obras cabe aos respectivos Tribunais de Contas dos Estados e Municípios.

4. O levantamento abrangeu os seguintes órgãos e entidades: Ministério do Esporte, Ministério das Cidades, Secretaria de Política Econômica (SPE), Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e as instituições financeiras federais, a saber: Banco do Brasil (BB), Banco do Nordeste do Brasil (BNB), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Caixa Econômica Federal (Caixa) e Banco da Amazônia (Basa).

5. As fases do levantamento compreenderam os seguintes períodos:

- i) planejamento, de 7/11/2011 a 30/11/2011;
- ii) execução, de 13/2/2012 a 5/3/2012; e
- iii) elaboração do relatório, de 23/4/2012 a 8/6/2012.

6. Na fase de planejamento, o trabalho consistiu em coletar informações acerca das operações, tanto na legislação que as autorizou como por meio de reuniões e requisições de informações aos órgãos e entidades envolvidos, especialmente Ministério do Esporte, SPE, BNDES, RFB e demais instituições financeiras federais. Com base nos elementos levantados, foram formuladas as seguintes questões de auditoria:

- i) Que sistemática operacional é utilizada pelo Ministério do Esporte para análise e aprovação dos projetos de construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol submetidos para enquadramento no Regime Especial de Tributação do Recopa?
- ii) Qual procedimento adota a Secretaria da Receita Federal do Brasil para a habilitação ou co-habilitação aos benefícios tributários da Lei 12.350/2010, inclusive ao Regime Especial de Tributação para Construção, Ampliação, Reforma ou Modernização de Estádios de Futebol (Recopa)?
- iii) Qual a estimativa total dos benefícios tributários referentes à realização da Copa 2014 instituídos pela Lei 12.350/2010, inclusive o Recopa?
- iv) Qual o montante da renúncia financeira e creditícia decorrente de financiamentos concedidos pela União por meio do BNDES e outras instituições financeiras federais?

7. Na fase de execução, buscou-se obter as informações requeridas para responder às questões elaboradas, por meio de reuniões no Ministério do Esporte, na Secretaria de Política Econômica (SPE), na Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e no Ministério das Cidades. Além disso, requisitou-se informação a esses órgãos, exceto ao último, e às instituições financeiras federais, a saber: BNDES, Caixa, BB, BNB e Basa. As informações recebidas foram, então, analisadas, utilizando-se como parâmetros de avaliação as normas atinentes aos temas em questão.

8. Os dados recebidos das instituições financeiras federais relativos a financiamentos de projetos referentes ao evento Copa 2014 foram encaminhados à SPE, para que efetuasse o cálculo dos subsídios creditícios implícitos a esses projetos.



## II. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO

9. A realização da Copa do Mundo em 2014 no Brasil exigiu a assunção de compromisso pelos governos federal, estaduais e municipais com a Fédération Internationale de Football Association (Fifa), para construção ou modernização de estádios de futebol a serem utilizados naquele evento

10. Com vistas a apoiar a realização da Copa das Confederações Fifa 2013 e da Copa do Mundo Fifa 2014, foi editada a Lei 12.350/2010, dispondo sobre medidas de desonerações tributárias relacionadas aos eventos.

11. A citada lei resultou da aprovação de projeto de lei de conversão da medida provisória 497/2010. Segundo a Mensagem 439/2010 do Poder Executivo, que encaminhou a citada medida provisória ao Congresso Nacional, a norma visou, entre outros objetivos, instituir regime especial de tributação para construção, ampliação, reforma ou modernizado de estádios de futebol, chamado na medida provisória de Recom. Posteriormente, a Lei 12.350/2010 mudou o nome do regime especial de tributação para Recopa, e manteve a mesma finalidade prevista na medida provisória.

12. A mensagem já previa renúncia tributária do regime especial de tributação no montante de R\$ 350,69 milhões para construção de doze estádios-sede para a Copa do Mundo 2014, assim distribuídos nos quatro anos antecedentes à realização da Copa:

Estimativa de Renúncia de Receita do Recom

Ano	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Valor	35,07	70,14	140,28	105,21	-	350,69

Fonte: Mensagem 439/2010 do Poder Executivo.

13. O Conselho Monetário Nacional, por seu turno, aprovou a Resolução 3.801/2009, que estabeleceu linha de financiamento do BNDES para contratação de operações de crédito para construção e reforma de estádios para a Copa 2014, no valor de até R\$ 400 milhões por estádio, chamada Procopa – Arenas. Além disso, o BNDES ainda financiou projetos de mobilidade urbana e de turismo vinculados ao evento. O Banco do Nordeste do Brasil (BNB) também concedeu empréstimos para projetos de construção e modernização de estádios de futebol para o citado evento.

14. Essas operações de financiamentos, contratadas com as instituições financeiras federais para apoiar a realização da Copa 2014, contaram com subsídios financeiros creditícios.

## III. SISTEMÁTICA OPERACIONAL UTILIZADA PELO MINISTÉRIO DO ESPORTE PARA APROVAÇÃO DOS PROJETOS DE CONSTRUÇÃO, AMPLIAÇÃO, REFORMA OU MODERNIZAÇÃO DE ESTÁDIOS DE FUTEBOL NO RECOA

15. A seguir, é descrita a sistemática operacional utilizada pelo Ministério do Esporte no recebimento, análise e aprovação dos projetos de construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol submetidos para enquadramento no regime especial de tributação do Recopa.

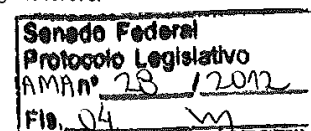
16. O regime especial de tributação para construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol com utilização prevista nas partidas oficiais da Copa das Confederações Fifa 2013 e Copa do Mundo Fifa 2014 (Recopa), foi instituído pela Lei 12.350/2010 e regulamentado pelos dos Decretos 7.319/2010 e 7.525/2011 e pelas Portarias do Ministério do Esporte 209/2010 e 104/2011.

17. Com vistas a obter o enquadramento do tipo de projeto do estádio ao Recopa, o proprietário do estádio deve encaminhar ao Ministério do Esporte requerimento, acompanhado dos seguintes documentos, conforme disposto no art. 4º da Portaria 209/2010, com alterações posteriores:

I - descrição do projeto abrangendo:

a) nome do proprietário do estádio e número de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ;

b) nome do estádio e localização;





c) tipo de obra que será realizada, conforme definido no caput do art. 5º do Decreto 7.319, de 28 de setembro de 2010;

II - projeto arquitetônico referente às plantas operacionais com o código de cores da FIFA/LOC;

III - memorial básico descritivo de acabamento e de sistema;

IV - anotação de responsabilidade técnica – ART referente ao projeto do empreendimento;

V - custo do projeto levando-se em conta a suspensão prevista no RECOPA, e o custo sem a incorporação do benefício; e

VI - certificação do LOC [Comitê Organizador Brasileiro Ltda.] de que o projeto está compatível com as exigências da FIFA para os fins relacionados às Competições.

VII - relação dos titulares de projetos contendo:

a) Nome do titular do projeto com o respectivo número de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica – CNPJ;

b) Descrição dos projetos, com a especificação dos tipos de obras que serão realizadas pelos Titulares de Projetos.

18. De acordo com o art. 7º do mesmo normativo, cabe ao Ministério do Esporte analisar a adequação do requerimento e dos documentos apresentados. Portanto, de posse dessa documentação, a Secretaria Nacional de Futebol e Defesa dos Direitos do Torcedor do Ministério do Esporte analisa o enquadramento do projeto às disposições do Recopa e emite parecer técnico. Ressalte-se que a análise promovida por essa secretaria não pondera os aspectos técnicos e orçamentários do projeto, mas apenas se restringe à verificação dos requisitos formais para enquadramento ao regime especial de tributação.

19. Posteriormente, é submetido à análise da Consultoria Jurídica (Conjur) do ME, que emite nota e/ou parecer com manifestação a respeito do procedimento adotado e da viabilidade jurídica do pleito, entre outros preceitos.

20. A Conjur do ME, no Parecer 089/2011/CONJUR/ME, de 9/12/2011, da Coordenação-Geral de Análise de Assuntos Finalísticos (peça 64, p. 118-134), assenta que ao Ministério do Esporte compete analisar:

a) se o requerimento apresentado foi formulado pelo proprietário do estádio, e se o projeto é de responsabilidade de pessoa jurídica não optante pelo Simples Nacional (Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006), ou tributada pelo lucro presumido ou arbitrado, a qual deve demonstrar a regularidade de sua situação cadastral junto à Secretaria da Receita Federal do Brasil;

b) se o projeto visa à construção, ampliação, reforma ou modernização de estádio de futebol e que tenha sua utilização prevista na Copa das Confederações FIFA 2013 e/ou na Copa do Mundo FIFA 2014;

c) se estão cumpridas as exigências arroladas no art. 4º da Portaria nº 209/2010, alterada pela Portaria nº 104/2011;

d) se o projeto está adequado às exigências da FIFA/COL [Comitê Organizador Brasileiro Ltda.] e se os serviços que se pretende realizar relacionam-se com a finalidade estabelecida pelo RECOPA (leia-se: construção, ampliação, reforma ou modernização); e,

e) se foram cumpridas as questões formais, como a apresentação do requerimento de que trata o caput do art. 4º da Portaria nº 209/2010.

21. Quando a documentação entregue não atende o normativo legal, o Ministério do Esporte requer ao proprietário do estádio – vale ressaltar que o proprietário do estádio pode ser o titular do projeto ou mesmo transferir essa titularidade para pessoa jurídica diversa, caso em que o proprietário e o titular do projeto passarão a ser pessoas jurídicas distintas – esclarecimentos e/ou informações adicionais, visando adequar o projeto ao formato previsto em lei. Observe-se que o projeto do proprietário do estádio deve abranger todos os demais projetos das pessoas jurídicas que pretendem se habilitar ou co-habilitar ao Recopa.

22. Ainda sobre o assunto, cumpre consignar, por oportuno, o disposto no Parecer 008/2012/CONJUR/ME, de 29/2/2012, da Coordenação-Geral de Análise de Assuntos Finalísticos da Consultoria Jurídica do ME (peça 64, p. 65-81):



49. Considerando-se não apenas o que dispõe o texto do art. 18 da Lei nº 12.350/2010 e do art. 6º do Decreto nº 7.319/2010, mas principalmente a definição dada pelo inciso IV do art. 4º da Portaria nº 209/2010, com as alterações posteriores, concluímos que embora o 'projeto' do estádio incorpore diversos outros 'projetos' referentes às diversas etapas, especificidades e idiossincrasias da obra em geral, não cabe a esta Pasta, até por sua evidente impossibilidade técnica de realizá-lo, adentrar os tais 'projetos', limitando a sua análise a aspectos mais abrangentes aferíveis a partir do 'projeto' como um todo. Analisa-se 'o projeto' apresentado pelo proprietário do estádio, e não cada um dos 'projetos' levados a cabo pelos respectivos titulares (art. 2º, V, da Portaria nº 209/2010, com alterações posteriores).

50. Por óbvio que essa premissa não exclui o dever de verificar a regularidade formal relativa a tais 'projetos', como na hipótese dos §§ 1º e 2º do art. 3º e do inciso VII do art. 4º, todas da Portaria, mas apenas em seu aspecto formal, vale dizer; se informados os dados a respeito de tais 'projetos' e seus titulares.

23. Registre-se, portanto, que a Lei 12.350/2010 e os demais normativos não promovem a desoneração automática dos tributos, pois demandam que o proponente cumpra determinadas exigências para que dela possa gozar, de onde se conclui que tais suspensões não passam de mera expectativa de direito, em momento algum se configurando em direito líquido e certo, seja ao enquadramento seja à desoneração.

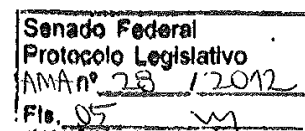
24. Por oportuno, esclareça-se que a competência para a edição da portaria que aprova o enquadramento do projeto, para fins de habilitação no Recopa, é do Ministro de Estado do Esporte, nos termos do art. 87, parágrafo único, incisos II e IV, da Constituição Federal, do art. 18, § 1º, da Lei 12.350/2010 e do art. 6º, caput, do Decreto 7.319/2010.

25. Realmente, cumpridas as exigências legais por parte dos proprietários dos estádios, o Ministério do Esporte publicará, em portaria específica, a aprovação do projeto para fins de enquadramento total ou parcial ao Recopa. Somente após a publicação da portaria no Diário Oficial da União, o projeto será considerado apto à habilitação no Recopa.

26. Ultrapassada essa etapa, a habilitação ou co-habilitação ao Recopa deverá ser requerida à Secretaria da Receita Federal do Brasil por meio de formulários próprios, conforme disposto no art. 7º do Decreto 7.525/2011. Impende salientar que é necessária a comprovação de que todas as pessoas jurídicas que pretendem se habilitar ou co-habilitar ao Recopa cumprem os requisitos legais para a regular fruição do citado regime diferenciado de tributação.

27. No que concerne aos projetos encaminhados até abril de 2012 o Ministério do Esporte aprovou, a partir de dezembro de 2011, para fins de enquadramento ao Recopa, os estádios do Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Natal, São Paulo e Brasília. Encontravam-se em análise os requerimentos dos estádios de Curitiba, Recife e Fortaleza.

28. Segundo a estimativa dos proponentes dos projetos já aprovados pelo Ministério do Esporte, somente a renúncia fiscal dos projetos de construção, reforma ou ampliação dos estádios de futebol Maracanã, Mineirão, Arena das Dunas, Itaquero e Mané Garrincha alcançaria o total de R\$ 310,39 milhões, conforme Nota Técnica da Secretaria Nacional de Futebol e Defesa da Cidadania 9, de 21/3/2012 (peça 55, p. 4-5), e Pareceres/Notas da Conjur/ME (peça 64, p. 25-37, p. 65-82, p. 118-134, p.194-205, p. 238-262). Por sua vez, na mensagem de envio da Medida Provisória 497/2010, foi estimada renúncia da ordem de R\$ 350,69 milhões para os doze estádios das cidades-sede de jogos da Copa 2014.





*Projetos de construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol aprovados pelo Ministério do Esporte para enquadramento no Recopa*

Projeto	UF	Pessoa Jurídica	Aprovação do Projeto	Valor do Projeto	Custo do Projeto com Desoneração	RS milhões
						Renúncia de Tributos Federais Estimada pelo Proponente
Reforma e Adequação do Estádio do Maracanã	RJ	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Portaria ME 217, de 21/12/2011	775,77	725,35	50,42
Modernização do Estádio Magalhães Pinto	MG	Minas Arena - Gestão de Instalações Esportivas	Portaria ME 239, de 28/12/2011	654,50	593,50	61,00
Construção, Manutenção e Gestão da Arena das Dunas	RN	Arena das dunas Concessões e Eventos S/A	Portaria ME 10, de 12/1/2012	452,11	400,00	52,11
Construção do Estádio do Corinthians – Copa 2014 (Itaquereño)	SP	Arena Fundo de Investimento Imobiliário	Portaria ME 20, de 26/1/2012	820,00	736,70	83,30
Construção do Estádio Nacional de Brasília	DF	Novacap - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil	Portaria ME 38, de 1/3/2012	718,99	655,44	63,55
<b>Total</b>				<b>3.421,37</b>	<b>3.110,99</b>	<b>310,39</b>

Fonte: Ministério do Esporte

29. Como exposto anteriormente, a fruição da desoneração tributária geral prevista na Lei 12.350/2010 está condicionada à habilitação pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) das pessoas físicas e jurídicas nominadas pela Fifa ou Subsidiária Fifa, conforme disciplinado nos arts. 5º e 6º do Decreto 7.578/2011.

30. Já a suspensão de exigibilidade dos tributos instituídos pelo regime especial de tributação para construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol (Recopa) depende primeiramente da aprovação dos projetos de construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol pelo Ministério do Esporte e, posteriormente, da habilitação e co-habilitação das pessoas jurídicas, formalizada pela RFB, com a publicação dos respectivos atos declaratórios executivos no Diário Oficial da União. O benefício tributário tem vigência a partir da habilitação até 30 de junho de 2014, conforme disposto no parágrafo único do art. 21 da Lei 12.350/2010.

31. Por consequência, o beneficiário do Recopa somente começará a usufruir do regime especial de tributação após a sua regular habilitação junto à Secretaria da Receita Federal, não havendo possibilidade de suspensão de tributos com efeitos retroativos. O que já houver sido contratado e executado não será beneficiado de fato com a desoneração.

32. Destarte, os impactos efetivos do enquadramento somente serão mensuráveis a partir da data da habilitação, quando então todos os bens e serviços contratados poderão ser contabilizados sem a incidência dos tributos de que cogita a lei.

#### IV. SISTEMÁTICA DE HABILITAÇÃO AOS BENEFÍCIOS TRIBUTÁRIOS DA LEI 12.350/2010

33. Segundo o Decreto 7.578/2011, para fruição dos benefícios fiscais referentes à realização da Copa das Confederações 2013 e da Copa do Mundo 2014, a Fifa ou sua subsidiária no Brasil deve apresentar à RFB lista dos eventos e das pessoas físicas ou jurídicas ou eventos passíveis de obter a renúncia fiscal.

34. O procedimento de habilitação foi disciplinado pela Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal do Brasil 1.211, de 24/3/2011. Segundo a referida instrução normativa, não poderão habilitar-se à fruição dos benefícios fiscais as pessoas jurídicas: (i) optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Simples Nacional), de que trata a Lei Complementar 123/2006; (ii) de que trata o inciso I do art. 8º da Lei 10.637/2002; e (iii) em situação irregular em relação aos impostos ou às contribuições administrados pela RFB.

35. A Secretaria da Receita Federal do Brasil informou que até o dia 8 de maio de 2012 concedeu habilitação aos benefícios fiscais gerais às seguintes pessoas jurídicas e eventos, conforme o Decreto 7.578/2011.

##### Atos Declaratórios Executivos de Habilitação aos Benefícios fiscais instituídos pela Lei

Habilitadas/Eventos	CNPJ	ADE	Publicação
FIFA World Cup Brazil Assessoria Ltda.	14.049.141/0001-03	8/2012	DOU de 14/2/2012, Seção 1, p. 22
Copa das Confederações Fifa 2013	14.049.141/0001-03 (CNPJ - Requerente)	26/2012	DOU de 15/3/2012, Seção 1, p. 16
Copa do Mundo Fifa 2014	14.049.141/0001-03 (CNPJ - Requerente)	26/2012	DOU de 15/3/2012, Seção 1, p. 16
HBS Brasil Ltda.	13.553.216/0001-26	39/2012	DOU de 5/4/2012, Seção 1, p. 28

Fonte: RFB.

Obs: Atos Declaratórios Executivos publicados até 8/5/2012.

36. O Decreto 7.319/2010, com a redação dada pelo Decreto 7.525/2011, regulamentou a aplicação do regime do Recopa. Conforme o disposto no § 2º do art. 4º do citado decreto, estão excluídas do Recopa as pessoas jurídicas: (i) optantes do Simples Nacional; (ii) tributadas pelo imposto de renda com base no lucro presumido ou arbitrado a que se referem o inciso II da Lei 10.637/2002, e o inciso II do art. 10 da Lei 10.833, de 29/12/2003; e (iii) com situação irregular perante a RFB.

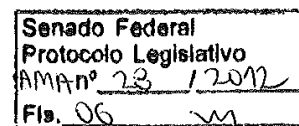
37. Segundo o art. 5, caput e § 3º, do Decreto 7.319/2010, a habilitação somente pode ser requerida pela pessoa jurídica titular de projeto aprovado para construção, ampliação, reforma ou modernização dos estádios de futebol com utilização prevista nas partidas oficiais da Copa das Confederações Fifa 2013 e da Copa do Mundo Fifa 2014, podendo a pessoa jurídica contratada pela pessoa jurídica habilitada para obras de construção civil e de construção e montagem de instalações industriais, inclusive com fornecimento de bens, pleitear a co-habilitação ao regime do Recopa.

38. Além disso, o Decreto 7.319/2010 dispôs que a habilitação ao Recopa aplica-se aos projetos aprovados até 31 de dezembro de 2012, ressalvadas alterações ou ajustes pontuais, previamente atestados pelo Ministério do Esporte.

39. De acordo com o art. 7º da Instrução Normativa 1.176/2011 da Receita Federal do Brasil, o proponente à habilitação ou à co-habilitação ao Recopa deve apresentar formulários acompanhados:

I – da inscrição do empresário no registro público de empresas mercantis ou do contrato de sociedade em vigor, devidamente registrado, em se tratando de sociedade empresária, bem como, no caso de sociedade empresária constituída como sociedade por ações, dos documentos que atestem o mandato de seus administradores;

II - de indicação do titular da empresa ou relação dos sócios, pessoas físicas, bem como dos diretores, gerentes, administradores e procuradores, com indicação do número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) e respectivos endereços;





III - de relação das pessoas jurídicas sócias, com indicação do número de inscrição no CNPJ, bem como de seus respectivos sócios, pessoas físicas, diretores, gerentes, administradores e procuradores, com indicação do número de inscrição no CPF e respectivos endereços; e

IV - de cópia da portaria de que trata o art. 6º [ portaria de aprovação do projeto pelo Ministério do Esporte].

40. Por seu turno, o proponente à co-habilitação deve fornecer, além dos documentos exigidos para a habilitação, contrato celebrado com a pessoa jurídica habilitada ao Recopa cujo objeto seja exclusivamente a execução de obras referentes ao projeto aprovado pelo Ministério do Esporte.

41. O Decreto 7.309/2010, modificado pelo Decreto 7.525/2011, assevera, ainda, que a habilitação e a co-habilitação serão formalizadas por meio de ato da Secretaria da Receita Federal do Brasil, publicado no Diário Oficial da União.

42. Ressalte-se que, nos termos do art. 4º do mencionado decreto, "Somente poderá efetuar aquisições e importações de bens e serviços ao amparo do Recopa a pessoa jurídica previamente habilitada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil".

43. De modo análogo, no caso de suspensão da exigibilidade do PIS/Pasep e da Cofins, a pessoa jurídica vendedora ou prestadora de serviços deve inserir na nota fiscal o número da portaria que aprovou o projeto, o número do ato que concedeu a habilitação à pessoa jurídica, além de menção, conforme o caso, à venda de bens ou serviços ou locação de bens efetuado com suspensão da exigência do respectivo tributo, com referência ao dispositivo legal correspondente (art. 11 do Decreto 7.309/2010, modificado pelo Decreto 7.525/2011).

44. Dado que a fruição do regime especial de tributação depende primeiramente da aprovação dos projetos de construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol pelo Ministério do Esporte e, posteriormente, habilitação e co-habilitação das pessoas jurídicas pela RFB, não houve fruição do benefício tributário do Recopa em 2011, porque a aprovação do primeiro projeto de construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol, o do estádio Maracanã, se deu com a edição da Portaria 217, de 21/12/2011, do Ministério do Esporte, e a pessoa jurídica titular do projeto foi habilitada por meio do Ato Declaratório Executivo (ADE) 9, de 17/1/2012, publicado no DOU no dia 19 seguinte, conforme mostra o quadro a seguir, extraído da Nota RFB/Audit/Diaex 4, de 12/3/2012 (peça 48, p. 4):

**Ato Declaratórios Executivos de Habilitação e Co-habilitação de Pessoas Jurídicas ao Recopa**

Nº ADE	Data	Publicação	Projeto	Tipo	Pessoa Jurídica	Aprovação do Projeto
9	17/1/2012	DOU de 19/1/2012, Seção 1, p. 22	Reforma e Adequação do Estádio do Maracanã	Habilitação	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Portaria ME 217, de 21/12/2011
2	19/1/2012	DOU de 20/1/2012, Seção 1, p. 23	Construção, Manutenção e Gestão da Arena das Dunas	Habilitação	Arena das dumas Concessões e Eventos S/A	Portaria ME 10, de 12/1/2012
19	6/2/2012	DOU de 8/2/2012, Seção 1, p. 28	Modernização do Estádio Magalhães Pinto	Habilitação	Minas Arena - Gestão de Instalações Esportivas	Portaria ME 239, de 28/12/2011
26	8/2/2012	DOU de 10/2/2012, Seção 1, p. 38	Modernização do Estádio Magalhães Pinto	Co-habilitação	Consórcio Construtor Nova Arena BH	Portaria ME 239, de 28/12/2011

Fonte: RFB/ Nota RFB/Audit/Diaex 4, de 12/3/2012



**V. RENÚNCIAS TRIBUTÁRIAS REFERENTES À REALIZAÇÃO DA COPA 2014 INSTITUÍDAS PELA LEI 12.350, DE 20/12/2010**

45. Com vistas a apoiar a realização da Copa 2014, foi editada a Lei 12.350/2010, dispondo sobre medidas tributárias referentes à realização da Copa das Confederações Fifa 2013 e da Copa do Mundo Fifa 2014.

**Renúncias tributárias e estimativa de benefícios**

46. A renúncia tributária instituída pela citada lei se divide entre: (i) desoneração de tributos, na forma de isenção às importações, isenções a pessoas jurídicas, isenções a pessoas físicas e desoneração de tributos indiretos nas aquisições realizadas no mercado interno pela Fifa, por subsidiária Fifa e pela emissora fonte da Fifa, além de tratar do regime de apuração de contribuições por subsidiária Fifa no Brasil (arts. 3º a 16), (ii) Regime Especial de Tributação para Construção, Ampliação, Reforma ou Modernização de Estádios de Futebol (Recopa) estabelecido nos arts. 17 a 21.

47. A Lei 12.350/2010 previu isenção de tributos incidentes nas importações de bens ou mercadorias para consumo exclusivo na organização e realização dos eventos, a saber: Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto de Importação (II), Contribuição para o PIS/Pasep, Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), Taxa de utilização do Siscomex e do Mercante, Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide).

48. Os benefícios tributários referentes à realização da Copa 2014 instituídos pela Lei 12.350, de 20/12/2010, sujeitam-se a prazos de fruição distintos. A renúncia geral vige de 1º/1/2011 a 31 de dezembro de 2015, enquanto a renúncia do Recopa se estende de 21/12/2010, data de publicação da Lei 12.350/2010, até 30/6/2014, conforme preceituado nos arts. 21 e 62 da referida lei.

49. A desoneração de tributos de que tratam os arts. 3º a 16 da referida lei alcança, no período de 2011 a 2015, o montante de R\$ 558,83 milhões, conforme projeção da Secretaria da Receita Federal do Brasil constante da Nota RFB/Audit/Diaex 4, de 12/3/2012 (peça 47, p. 4-5), apresentada na tabela seguinte.

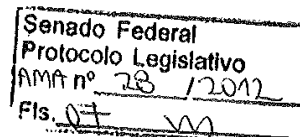
Renúncias da Copa do Mundo 2014 (art. 3º ao art. 16 da Lei 12.350/2010)

Tributo	RS milhões					Total
	2011	2012	2013	2014	2015	
Imposto de Importação	0,62	0,62	1,23	8,64	1,23	12,34
IPI vinculado à importação	0,47	0,47	0,95	6,62	0,95	9,46
IPI interno	0,55	0,55	1,10	7,68	1,1	10,98
Contribuição para o PIS	0,66	0,66	1,33	9,3	1,33	13,28
Contrib. p/o Financiamento da Seguridade Social (Cofins)	3,06	3,06	6,12	42,83	6,12	61,19
IRPJ	12,73	12,73	25,47	178,29	25,47	254,69
CSLL	4,58	4,58	9,17	64,18	9,17	91,68
IRRF	1,44	1,44	10,52	81,29	10,52	105,21
<b>Total</b>	<b>24,11</b>	<b>24,11</b>	<b>55,89</b>	<b>398,83</b>	<b>55,89</b>	<b>558,83</b>

Fonte: RFB/Nota RFB/Audit/Diaex 4, de 12/3/2012.

**Renúncias do Regime Especial de Tributação para Construção, Ampliação, Reforma ou Modernização de Estádios de Futebol (Recopa), previstas nos arts. 17 a 21 da Lei 12.350/2010**

50. O Recopa prevê a suspensão de exigibilidade da Contribuição para o PIS/Pasep, Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e Imposto de Importação (II) no caso de venda no mercado interno ou de importação de máquinas,





aparelhos, instrumentos e equipamentos novos e de materiais de construção para utilização ou incorporação em estádio de futebol a ser construído, reformado ou ampliado para os eventos Copa das Confederações Fifa 2013 e Copa do Mundo Fifa 2014. Caso haja utilização ou incorporação do bem ou material de construção ao estádio, a suspensão se converterá em alíquota zero. Caso contrário, a pessoa jurídica beneficiária do regime especial será obrigada a recolher os tributos e contribuições devidos.

51. A estimativa da renúncia tributária referente ao Recopa é mostrada na tabela a seguir, de acordo com a Nota RFB/Audit/Diaex 4, de 12/3/2012 (peça 48, p. 5):

**Renúncias da Copa do Mundo 2014 do Recopa (arts. 17 a 21 da Lei 12.250/2010)**

Tributo	RS milhões				
	2011	2012	2013	2014	Total
Imposto de Importação	-	16,73	12,55	4,18	33,46
IPI vinculado à importação	-	16,73	12,55	4,18	33,46
IPI interno	-	39,42	29,56	9,85	78,83
Contribuição para o PIS	-	16,35	12,26	4,09	32,70
Contrib. p/o Financiamento da Seguridade Social (Cofins)	-	75,41	56,56	18,85	150,82
<b>Total</b>	-	<b>164,64</b>	<b>123,48</b>	<b>41,15</b>	<b>329,27</b>

Fonte: RFB/ Nota RFB/Audit/Diaex 4, de 12/3/2012.

52. Note-se que a estimativa total de renúncia tributária da RFB do Recopa, ou seja, dos projetos de construção, ampliação, reforma ou modernização dos estádios de futebol com utilização prevista na Copa das Confederações Fifa 2013 e na Copa do Mundo Fifa 2014 alcança o valor de R\$ 329,27 milhões para os estádios de futebol, prevendo renúncia apenas para os exercícios de 2012, 2013 e 2014.

53. Esse valor é inferior ao da projeção de renúncia contida na Mensagem 439/2010 de envio da MP 497/2010 e pouco maior do que a estimativa dos proponentes de projetos já aprovados pelo Ministério do Esporte.

54. Destaque-se que a diferença de valores para as projeções da renúncia referente ao Recopa deve-se ao intervalo de tempo entre sua previsão e sua vigência, que se inicia a partir da habilitação das pessoas jurídicas pela RFB e finaliza em 30/6/2014, segundo o disposto no parágrafo único do art. 21 da Lei 12.350/2010. Todavia, a habilitação ao Recopa ocorre apenas depois da aprovação dos projetos submetidos ao Ministério do Esporte para enquadramento no Recopa.

**VI. RENÚNCIAS FINANCEIRAS E CREDITÍCIAS APURADAS EM FINANCIAMENTOS CONCEDIDOS PELO BNDES E OUTRAS INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS FEDERAIS**

**Renúncias financeiras**

55. Para o evento Copa 2014 não foram apurados benefícios ou subsídios financeiros. Conforme Portaria 379 do Ministério da Fazenda, de 13/11/2006, esses benefícios compreendem desembolsos efetivos realizados por meio de equalizações de juros e preços, bem como assunção de dívidas decorrentes de saldos de obrigações de responsabilidade do Tesouro Nacional, cujos valores constam do orçamento da União, motivo pelo qual são designados também como subsídios explícitos ou diretos, consoante metodologia de cálculo descrita na Nota Técnica SPE-MF 32 de 11/4/2012 (peça 56, p. 13).

**Renúncias creditícias e estimativa de benefícios**

56. No que concerne à renúncia creditícia dos projetos do Procopa Arenas, do Procopa Hotelaria e de Mobilidade Urbana da Copa 2014 financiados com recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do Banco do Nordeste do Brasil (BNB) é observado o disposto no art. 2º da Portaria 379/2006 do Ministério da Fazenda, que considera (peça 56, p. 13):

(...)



II – benefícios ou subsídios creditícios são os gastos decorrentes de programas oficiais de crédito, operacionalizados por fundos ou programas, à taxa de juros inferior ao custo de captação do Governo Federal.

57. No sentido de obter o valor dos benefícios creditícios dos financiamentos de instituições financeiras federais destinados ao evento Copa 2014, foram enviados o Ofício 415/2011-TCU/SEMAG, de 24/11/2012, e o Ato de Requisição 4-960-TCU/SEMAG, de 27/2/2012, solicitando o cálculo à Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Fazenda.

58. Os cálculos dos subsídios estimados efetuados pela SPE consideram os valores desembolsados pelas instituições públicas e disponibilizados aos diferentes tomadores e baseiam-se em informações das operações de crédito (instituição credora, valor da operação, projeto, localização geográfica, fonte de recursos, encargos financeiros, prazo etc.), elaboradas pelas instituições financeiras, enviadas ao TCU e disponibilizadas, pelo Tribunal, à SPE.

59. A metodologia utilizada pela SPE para a estimativa dos subsídios creditícios no âmbito do evento Copa 2014, de acordo com a Nota Técnica 32/SPE-MF, de 11/4/2012 (peça 56, p.2-4):

Considera o valor do financiamento como um ativo do setor público cujo retorno é dado pela diferença entre, de um lado, a taxa de juros do empréstimo e, de outro lado, o custo de oportunidade estipulado para o uso do recurso. Há subsídio quando o retorno deste ativo é negativo, ou seja, quando o custo de oportunidade do Governo Federal é maior que a taxa de juros dos empréstimos.

O montante estimado do subsídio é o somatório do valor presente (na data de desembolso ou de contratação do empréstimo) dos juros gerados pelo diferencial de taxas (custo de oportunidade do Governo menos taxa do empréstimo) levado, em seguida, a valor futuro (data de referência 31/12/2011) aplicado aos planos de pagamento dos diferentes empréstimos.

60. A Resolução do Conselho Monetário Nacional 3.801/2009, por sua vez, estabeleceu linha de financiamento do BNDES para contratação de operações de crédito, limitadas a R\$ 400 milhões por estádio de futebol, destinadas a construção e reforma dos estádios de futebol que sediarão jogos da Copa 2014. Além disso, limitou o valor de cada financiamento a 75% do custo total de cada estádio e definiu as condições de financiamento.

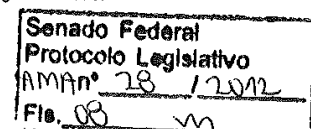
61. De acordo com informação prestada pela Caixa Econômica Federal, por meio do Ofício SUSAN/GEOA 215/2011, de 24/11/2011 (peça 23, p. 1-2), foram contratadas, até o dia 23/11/2011, 40 operações de financiamentos de projetos relacionados à Copa 2014, todos de mobilidade e urbana, tendo como fonte de recursos depósitos do FGTS.

62. Todavia, segundo a Secretaria de Política Econômica, as operações cujas fontes de recursos são do FGTS não geram subsídios, porque são recursos privados, pertencentes aos detentores de depósitos naquele fundo.

63. O Banco do Brasil informou que foi utilizada parcela de desembolso em obras de estruturação da Arena Multiuso Verdão (Arena Pantanal), no montante de R\$ 6.520.178,17, que faz parte da operação de crédito 21/000002-6, celebrada com o Estado do Mato Grosso, no valor de R\$ 138.474.000,00, no âmbito do Programa Emergencial de Financiamento (PEF BNDES), ao amparo da Resolução do Conselho Monetário Nacional 3794/2009, destinada a viabilizar despesas de capital e, portanto, sem vinculação com projetos da Copa do Mundo 2014 (peça 27, p. 1).

64. A esse respeito, o BNDES, por meio da Nota AS/DEURB 20/2012, de 13/3/2012 (peça 65, p. 1-2), asseverou que a fundamentação para a utilização da citada parcela para o financiamento de obras de estruturação da arena reside na Resolução CMN 3.794/2009 que modificou o art. 9º-N da Resolução CMN 2.827/2001, estabelecendo novas condições para concessão de empréstimos para estados e o Distrito Federal por instituições financeiras federais, sem alterar a finalidade prevista no inciso III do artigo mencionado, ou seja, empréstimos para atender a despesas de capital.

65. Aduziu que a parcela de R\$ 6.520.178,17 da mencionada operação de crédito com o estado de Mato Grosso, por se tratar de projeto financiável nos termos das políticas do BNDES e da citada resolução do CMN, foi considerada como contrapartida do estado no contrato de financiamento, mediante Abertura de Crédito 10.2.1596.1, firmado entre o BNDES e aquele estado, em 24/11/2010, com





o objetivo de financiar a construção da Arena Multiuso Pantanal e a urbanização do seu entorno. Assinalou também que o total de financiamento do BNDES à construção da Arena Multiuso Pantanal não ultrapassou os limites estabelecidos pela Resolução CMN 3.801/2009, posteriormente alterada pela Resolução CMN 3.937/2010. Considerando tratar-se de desembolso de operação de crédito cuja finalidade era o financiamento de despesas de capital em geral e não de projetos de construção e reforma de estádio para a Copa 2014, essa parcela de desembolso não foi levada em conta na elaboração deste Relatório.

66. O Basa por sua vez informou a contratação de algumas operações de crédito para financiamento de projetos de hotelaria (peça 29, p. 1-3) que atendem a solicitação do Ministério da Integração contida no Ofício nº 14/DFD/SDRAMI, de 24/1/2011 (peças 72 e 73), de informar mensalmente aquele Ministério dentre outras as operações "contratadas em apoio à Copa do Mundo de Futebol de 2014", assim consideradas pelo ministério aquelas que respeitem, além de outras, a seguinte condição: "municípios relacionados no Projeto '65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional', elaborado pelo Ministério do Turismo". Todavia nenhuma dessas operações está incluída na Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo 2014, conforme informações divulgadas no Portal da Transparência de que trata o Decreto 7.034/2009, em decorrência, portanto, não foram consideradas na elaboração deste Relatório.

67. No financiamento dos projetos da Copa 2014, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) utiliza recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), que é um fundo especial, de natureza contábil-financeira. No que toca ao Banco do Nordeste do Brasil (BNB), a fonte de recursos é o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), que é provido de recursos federais, e é um instrumento de política pública federal operado pelo BNB, que objetiva contribuir para o desenvolvimento econômico e social do Nordeste.

68. Quanto ao Procopa Arenas, foram beneficiados em 2011 com financiamentos do BNDES, em treze operações de crédito, os estádios de futebol Verdão (MT), Vivaldão (AM), Fonte Nova (BA), Castelão (CE), Maracanã (RJ), Capibaribe (PE), Mineirão (MG) e Dumas (RN), sendo que o estádio da Fonte Nova (BA) também teve recursos do BNB, em três operações de crédito.

69. No tocante ao Procopa Turismo, o BNDES financiou, em dezesseis operações de crédito, com recursos do FAT, a implantação de um hotel no Rio Grande do Norte, um em São Paulo e dois no Rio de Janeiro, em 2011.

70. O único projeto de Mobilidade Urbana beneficiado com recursos do BNDES em 2011, em duas operações de crédito, é o Corredor T5, sistema que será implantado ao longo de vias com elevado volume de viagens por ônibus, ligando o Aeroporto Internacional Tom Jobim à Barra da Tijuca, passando pela Penha.

71. Vale ressaltar que foram contratadas operações em 2011, no âmbito dos projetos da Copa 2014, no valor de R\$ 1,94 bilhão, somente em recursos do BNDES, enquanto foi desembolsado R\$ 1,07 bilhão, dos quais 91% são recursos do BNDES e o restante do BNB. Entre os projetos, o Procopa Arenas destaca-se com 97% dos valores contratados e 82% dos valores desembolsados ao longo de 2011, conforme se pode observar na tabela a seguir.

**Valores das Operações de Crédito Contratadas e Desembolsadas em 2011 por Instituição Financeira e Projetos da Copa**

Projetos da Copa	Operações Contratadas em 2011		Valores Desembolsados em 2011		
	BNDES	BNB	BNDES	BNB	Total
Procopa Arenas	1.876.571	-	783.267	94.860	878.127
Procopa Turismo	62.823	-	46.853	-	46.853
Mobilidade Urbana	-	-	146.472	-	146.472
<b>Total</b>	<b>1.939.394</b>	<b>-</b>	<b>976.592</b>	<b>94.860</b>	<b>1.071.452</b>

Elaboração: Secretaria de Política Econômica - SPE/Ministério da Fazenda. Envolvem apenas fontes com origem em recursos públicos, ou seja, excluem recursos das fontes CDE (Eletrobras), FGTS e SBPE.



72. Por derradeiro, considerando a metodologia citada, a SPE estimou em R\$ 188,7 milhões, em valores de dezembro de 2011, os subsídios creditícios concedidos aos projetos da Copa 2014, com base nos valores desembolsados em 2011, levando-se em conta os recursos efetivamente mobilizados pelas instituições públicas e disponibilizados aos tomadores, dos quais 80% referem-se ao Procopa Arenas. Quanto à região geográfica, o Nordeste participa com 47% dos subsídios estimados e o Sudeste, com 35%.

*Subsídios calculados em 2011 por Projeto da Copa e Regiões Geográficas <sup>(1)</sup>*

Fonte	Norte	Nordeste	Centro-Oeste	Sudeste	Sul	Total
Procopa Arenas	17.898	87.653	15.839	29.790		151.180
Procopa Turismo		317		3.755		4.072
Mobilidade Urbana				33.404		33.404
<b>Total</b>	<b>17.898</b>	<b>87.970</b>	<b>15.839</b>	<b>66.949</b>	<b>0</b>	<b>188.656</b>

Elaboração: Secretaria de Política Econômica - SPE/Ministério da Fazenda.

Envolvem apenas fontes com origem em recursos públicos, ou seja, excluem recursos das fontes CDE (Eletrobras), FGTS e SBPE.

(1) Com base nos valores desembolsados em 2011.

#### VII. CONCLUSÃO

73. O presente levantamento cumpriu o objetivo de conhecer o rol de renúncias de receitas tributárias, financeiras e creditícias, bem como os controles internos dos órgãos envolvidos com o evento Copa 2014.

74. A par disso, o presente levantamento de auditoria forneceu subsídio para elaboração de tópico alusivo à Copa 2014 do Relatório e Parecer Prévio sobre as Contas de Governo da República de 2011.

75. Com respeito a renúncias financeiras, não foram apurados benefícios ou subsídios financeiros, definidos na Portaria 379/2006 do Ministério da Fazenda como desembolsos efetivos realizados por meio das equalizações de juros e preços, bem como a assunção das dívidas decorrentes de saldos de obrigações de responsabilidade do Tesouro Nacional, cujos valores constam do orçamento da União, motivo pelo qual são designados também como subsídios explícitos ou diretos.

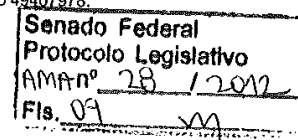
76. No que se refere às renúncias tributárias, constatou-se que houve variação das projeções daquelas decorrentes da Lei 12.350/2010.

77. Inicialmente, foi projetada renúncia tributária do regime especial de tributação no montante de R\$ 350,69 milhões para construção de doze estádios-sede para a Copa do Mundo 2014, consoante a Mensagem do Poder Executivo de envio ao Congresso Nacional da Medida Provisória 497/2010, que deu origem à mencionada lei.

78. Posteriormente, quando da submissão dos projetos de construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol submetidos para aprovação do Ministério do Esporte para enquadramento no Regime Especial de Tributação do Recopa, foi estimado, pelos proponentes, que a renúncia tributária alcançaria o total de R\$ 310,39 milhões apenas para cinco estádios.

79. Por sua vez, a Secretaria da Receita Federal do Brasil projetou que a desoneração de tributos de que tratam os arts. 3º a 16 da Lei 12.350/2010 alcançará, no período de 2011 a 2015, o montante de R\$ 558,83 milhões e que a renúncia tributária do Recopa, referente aos projetos de construção, ampliação, reforma ou modernização dos estádios de futebol com utilização prevista na Copa das Confederações Fifa 2013 e na Copa do Mundo Fifa 2014 alcançará o valor de R\$ 329,27 milhões, o que corresponde à estimativa de renúncia tributária total de R\$ 888,10 milhões.

80. Destaque-se que a diferença de valores para as projeções da renúncia referente ao Recopa deve-se ao intervalo de tempo entre sua previsão e sua vigência, que se inicia a partir da habilitação das pessoas jurídicas pela RFB e finaliza em 30/6/2014, segundo o disposto no parágrafo único do art. 21 da Lei





12.350/2010. *Todavia, a habilitação ao Recopa ocorre apenas depois da aprovação dos projetos submetidos ao Ministério do Esporte para enquadramento no Recopa.*

81. *Vale ressaltar que, em 2011, foram contratadas operações de crédito no âmbito dos projetos da Copa 2014, no valor de R\$ 1,94 bilhão, somente em recursos do BNDES, enquanto foi desembolsado R\$ 1,07 bilhão, dos quais 91% são recursos do BNDES e o restante do BNB.*

82. *A SPE estimou os subsídios creditícios concedidos aos projetos da Copa 2014, com base nos valores desembolsados em 2011, em R\$ 188,7 milhões, em valores de dezembro de 2011.*

83. *Considerando que o termo final de vigência da renúncia fiscal relativa ao evento COPA 2014 ocorrerá em 31/12/2015 e o dispositivo contido no art.29 da Lei 12.350/2010 que determina ao Poder Executivo encaminhar ao Congresso Nacional e publicar até 1º/8/2016 prestação de contas, inclusive, da renúncia fiscal, relativas à Copa 2014, entende-se ser cabível o acompanhamento da renúncia fiscal e creditícia referentes ao evento no âmbito das contas de governo até o exercício de 2015. Todavia, deixou-se de formular proposição nesse sentido uma vez que poderá ser objeto das diretrizes das contas de governo a serem submetidas pela Semag à aprovação do Relator.*

#### VIII. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

84. *Ante o exposto e com fundamento no inciso I do art. 43 da Lei 8.443/1992, propõe-se ao Tribunal de Contas da União:*

*a) dar ciência do acórdão que vier a ser proferido nestes autos, bem como do relatório e do voto que o fundamentarem, ao Ministro do Esporte; aos Secretários da Receita Federal do Brasil e da Secretaria de Política Econômica, ambas vinculadas ao Ministério da Fazenda, e à 9ª Secex deste Tribunal.*

*b) arquivar os presentes autos, com fulcro no art. 169, inciso V, do Regimento Interno do TCU."*

3. O Serviço de Coordenação de Redes de Controle propôs, ainda, o seguinte, com a anuência do corpo dirigente da Secretaria Adjunta de Planejamento e Procedimentos (peças 78 a 80):

*"Ademais, sugere-se o encaminhamento também às Cortes de Contas dos Estados detentores de cidades-sedes em que os projetos dos estádios pleiteiam a habilitação no Recopa, quais sejam: Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Natal, São Paulo, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Recife e Fortaleza, tendo em vista que tais pleitos poderão alterar as relações contratuais e os montantes envolvidos nas operações de financiamento.*

*Ante o exposto, propõe-se encaminhar os autos ao Gabinete do Exmo. Sr. Ministro-Relator Valmir Campelo, com a ampliação da proposta de encaminhamento contida no item a) do parágrafo 84 da instrução à peça 77, do seguinte modo:*

*1) Encaminhar cópia do acórdão que vier a ser proferido nestes autos, acompanhado do relatório e voto que o fundamentarem:*

*a) ao Ministério do Esporte;*

*b) ao Ministério das Cidades;*

*c) à Secretaria da Receita Federal do Brasil;*

*d) à Secretaria de Política Econômica;*

*e) às agências financeiras oficiais de fomento: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; Banco do Nordeste do Brasil S.A.; Banco do Brasil S.A.; Banco da Amazônia S.A.; e Caixa Econômica Federal; e*

*f) aos Tribunais de Contas Estaduais com jurisdição sobre a aplicação de recursos estaduais nos estádios das seguintes cidades-sede da Copa do Mundo de 2014: Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Natal, São Paulo; Brasília; Cuiabá, Curitiba, Recife e Fortaleza."*

É o relatório.

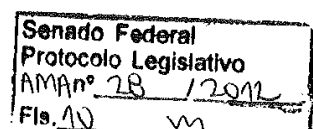
**TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO**

TC 034.303/2011-1

Ante o exposto, Voto por que seja adotado o acórdão que ora submeto à consideração deste Plenário.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 28 de novembro de 2012.

**VALMIR CAMPELO**  
Ministro-Relator



**4**

**RELATÓRIO Nº      , DE 2013**

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Aviso nº 1, de 2013 (nº 33-Seses-TCU-Plenário, na origem, de 30 de janeiro de 2013), do Presidente do Tribunal de Contas da União, que *encaminha cópia do Acórdão nº 100/2013 - TCU - Plenário, proferido nos autos do processo nº TC 012.643/2005-4, acompanhado do Relatório e do Voto que fundamentam, referente à Tomada de Contas Especial decorrente da conversão do Relatório de Auditoria desenvolvido ao final dos trabalhos realizados em Furnas Centrais Elétricas S.A. com o objetivo de subsidiar os trabalhos das Comissões Parlamentares Mistas de Inquérito denominadas "CPMI dos Correios" e "CPMI do Mensalão", bem como da Comissão Parlamentar de Inquérito do Senado Federal denominada "CPI dos Bingos".*

**RELATOR: Senador DELCÍDIO DO AMARAL**

Encontra-se em exame na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), o Aviso (AMA) nº 1, de 2013, do Presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), conforme a ementa deste Relatório.

O Acórdão nº 100/2013 – TCU – Plenário, contido no Aviso em tela, decidiu acolher as alegações apresentadas pela defesa da empresa M. I. Montreal Informática Ltda. e pelos responsáveis, Luiz Carlos dos Santos, Julio Cesar de Cacio, Marcelo Brandão Carneiro e Ailton Gomes Monteiro Filho, e determinar o retorno dos autos a sua natureza original de Relatório de Auditoria.

No mérito, o Acórdão alinha-se às conclusões da análise empreendida pelo MP/TCU, “no sentido de que a falta de efetivo controle da digitalização por etapas, na forma definida no contrato, trouxe sérios prejuízos à capacidade de



SF/13794.67964-75

Furnas saber se efetivamente estava pagando o valor justo, de modo que criar metodologia para inferir o suposto dano é procedimento que deve ser evitado”.

Não obstante, conclui que “remanesce a responsabilidade dos gestores pelas irregularidades cometidas na fase da licitação e da execução da avença”, uma vez que, nas palavras da Unidade Técnica, “as partes contratuais agiram à revelia da lei, do contrato e do edital”.

Por fim, o TCU conclui pela inviabilidade de controle e apuração de eventuais prejuízos ao Erário, em face de afronta a procedimentos e princípios previstos na Lei das Licitações.

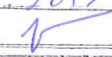
Ante o exposto, manifestamo-nos para que esta Comissão tome conhecimento do teor do referido Acórdão, e que proceda ao arquivamento do AMA nº 1, de 2013.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



<b>SENADO FEDERAL</b>
Secretaria-Geral da Mesa
SERVIÇO DE PROTOCOLO LEGISLATIVO
AMA nº 1 de 2013
em 06.03.2013


Aviso nº 33-Seses-TCU-Plenário

Brasília-DF, 30 de janeiro de 2013.


Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para conhecimento, cópia do Acórdão proferido nos autos do processo nº TC 012.643/2005-4, pelo Plenário desta Corte na Sessão Ordinária de 30/1/2013, acompanhado do Relatório e do Voto que o fundamentam.

Atenciosamente,

  
AUGUSTO NARDES  
Presidente

A Sua Excelência, o Senhor  
Senador RODRIGO ROLLEMBERG  
Presidente da Comissão de Meio Ambiente,  
Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle - CMA  
Praça dos Três Poderes, Senado Federal, Anexo II,  
Ala Senador Nilo Coelho, Sala 4-B  
Brasília - DF

Senado Federal
Protocolo Legislativo
Am nº 1 / 1 2013
Fls. 01 



## ACÓRDÃO Nº 100/2013 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 012.643/2005-4.
- 1.1. Apensos: 000.053/2006-3; 008.465/2006-2
2. Grupo II – Classe de Assunto: II – Tomada de Contas Especial
3. Interessados/Responsáveis:
  - 3.1. Interessado: Furnas Centrais Elétricas S.A. - Grupo Eletrobras - MME (vinculador)
  - 3.2. Responsáveis: Ailton Gomes Monteiro Filho (046.859.627-53); Aristides Leite França (308.775.557-53); Breno Marinho Junqueira (275.150.957-68); Carlos Alberto Nunes de Freitas (462.931.167-04); Celso Ferreira (011.553.507-15); Clóvis Harly de Deus Ribeiro (029.305.688-95); Dimas Fabiano Toledo (100.434.467-87); Expedito Carlos Barsotti (060.209.778-97); Fernando Sá de Sá Rego (160.900.207-53); Heitor Herberto Sales (164.111.377-49); Jose Roberto Cesaroni Cury (773.129.538-91); José Pedro Rodrigues de Oliveira (003.945.136-49); José Reginaldo de Castro Domingos (145.517.646-04); Julio Cezar de Cacio (297.136.507-78); Lucimar Altomar Guttler (385.252.837-20); Luiz Antônio Buonomo de Pinho (796.018.717-72); Luiz Carlos dos Santos (043.738.808-59); Luiz Fernando Silva de Magalhães Couto (098.637.967-00); Luiz José Bacha Rizzo (632.961.797-04); M.i. Montreal Informática Ltda. (42.563.692/0001-26); Marcelo Brandão Carneiro (487.661.517-91); Marcos Henrique Souza de Magalhães (433.479.087-91); Mario Jorge Toschi Lima Rocha (370.077.697-72); Mauro Arantes Júnior (006.879.457-63); Márcio Augusto Vasconcelos Nunes (316.283.207-10); Márcio Flório (310.819.327-91); Paulo Cezar Travassos de Mello Vaz (535.950.847-72); Roberto Mendonça Mansur (276.916.167-91); Rodrigo Botelho Campos (449.009.456-68); Rogério Brant Martins Chaves (296.968.287-72); Rosângela Rodrigues (179.658.961-68); Rui Costa Van Der Putt (742.489.528-15); Tadeu Rigo (613.363.199-68); Vanderlei Mário Muniz (360.774.107-72); Vera Christina Beiruth Prado (667.362.857-04).
4. Órgão/Entidade: Furnas Centrais Elétricas S.a. - GRUPO ELETROBRAS - MME.
5. Relator: Ministro Raimundo Carreiro.
6. Representante do Ministério Público: Procurador Marinus Eduardo de Vries Marsico.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Controle Externo - RJ (SECEX-RJ).
8. Advogados constituídos nos autos: João Geraldo Piquet Carneiro (OAB/DF 800-A); Arthur Lima Guedes (OAB/DF nº 18.073); Luís Justiniano de Arantes Fernandes (OAB/DF nº 2.193/A); Eduardo Rodrigues Lopes (OAB/DF nº 29.283); Douglas Fernandes de Moura (OAB/DF nº 24.625); Eduardo Stênio Silva Sousa (OAB/DF nº 20.327); Mabel Lima Tourinho (OAB/DF 16.486); Antonio Henrique Medeiros Coutinho (OAB/DF 34.308) e outros.

## 9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de Tomada de Contas Especial decorrente da conversão do Relatório de Auditoria desenvolvido ao final dos trabalhos realizados por equipe desta Corte em Furnas Centrais Elétricas S.A., com o objetivo de subsidiar os trabalhos das Comissões Parlamentares Mistas de Inquérito denominadas “CPMI dos Correios” e “CPMI do Mensalão”, bem como da Comissão Parlamentar de Inquérito do Senado Federal denominada “CPI dos Bingos”;

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do Plenário, diante das razões expostas pelo Relator, em:

9.1. acolher as alegações de defesa apresentadas pela empresa M. I. Montreal Informática Ltda. (CNPJ: 42.563.692/0001-26), e pelos responsáveis Sr. Luiz Carlos dos Santos (CPF: 043.738.808-59), Sr. Julio Cesar de Cacio (CPF: 297.136.507-78), Sr. Marcelo Brandão Carneiro (CPF: 487.661.517-91) e Sr. Ailton Gomes Monteiro Filho (CPF: 046.859.627-53);

9.2. determinar o retorno dos autos a sua natureza original de Relatório de Auditoria;

9.3. rejeitar as razões de justificativas apresentadas pelos responsáveis Sr. Rodrigo Botelho Campos (Diretor de Gestão Corporativa), Sr. Marcelo Brandão Carneiro (Chefe do Departamento de





	Ofício	atendimento	
43	23.09.2005	XI	. envio de cópia documentação . envio relatório/produto final da licitação
46	26.09.2005	B	. cópia do relatório parcial da Comissão de Sindicância instaurada em 22.07.04 – DP.I.142.2004, s/ desfecho até então
49	27.09.2005	H	. justificativas p/ recebimento recursos de 01 emp. Inativo, e comprovação de serviços prestados
55	28.09.2005	I a VII	. 01 exemplar de cada produto final adquirido
59	29.09.2005	2	. cópia normativo que disciplina pagtº peq. Monta
65	06.10.2005	B	. idem ofício 58
66	10.10.2005	B	. total receitas auferidas e despesas realizadas pela CAEFE, exerc. 2002 a 2005, detalhada por rubricas
68	11.10.2005	C	. cópia balanços patrimoniais da CAEFE
70	14.10.2005	A	. destinação recursos da CAEFE, meses 09/02, 05/03, 10/04 e 02/05
73	24.10.2005	A; B	. critério para seleção de 01 profissional admitido s/ concurso público . informação acerca da instauração de com. Sindicância
76	01.11.2005	A	. cópia do contrato que resultou na admissão de empregados na FRG
77	08.11.2005	A	. cópia de 01 Res. de Diretoria - nº 002/2283
79	16.11.2005	A	. data e forma de admissão de alguns empregados

9.8.1.4. pelo atendimento de solicitações formuladas pelo Deputado Dimas Fabiano Toledo Junior, de patrocínio aos projetos sociais tratados no Convênio nº 14.698, Termos de Compromissos nºs CA.I. 502.04 e CA.I. 1167.04, por indicar a prática de promoção política;

9.8.1.5. pelo atendimento de solicitações formuladas pelo Gabinete do Ministro da Casa Civil, Sr. José Dirceu, de patrocínio aos projetos sociais tratados nos Convênios CT 14.870 e 14.871, firmados com a Prefeitura Municipal de Passa Quatro/MG, por indicar a prática de promoção política;

9.8.1.6. pela variação na distribuição pelos estados da federação de verbas de patrocínio de Furnas ao longo dos anos, explicando como são escolhidos os projetos contemplados e, em especial, as razões da concentração para o Estado de Minas de valores transferidos no exercício de 2005, representando, aproximadamente, 70% dos recursos concedidos por Furnas entre janeiro e agosto do daquele ano;

9.8.1.7. pela indicação e atuação da funcionária contratada, por meio da empresa Bauruense Tecnologia e Serviços Ltda., Gilda Medeiros Garcia, como membro da Comissão Especial de Licitação dos certames CO.PL.O.0001.2004 e CO.PO.O.0001.2004, cuja vencedora foi a própria empresa Bauruense Tecnologia e Serviços Ltda;

9.8.1.8. pela realização, nos exercícios de 2001 e 2002, de pagamentos por conta de elemento de despesa em montantes muito superiores ao limite anual de dispensa, R\$ 16.000,00 (dezesesseis mil reais), fixado para as Empresas Estatais, nos termos do art. 24, inciso II e parágrafo único, c/c art. 23, inciso II, alínea “a”, além de contrariar o art. 23, § 1º, todos da Lei 8.666/93, conforme quadros abaixo:

*DGB.T*

EXERCÍCIO DE 2001

3





afronta também aos Princípios Constitucionais da Moralidade e Impessoalidade (art. 37, **caput**, da CF/88), tendo em vista que o quadro societário do Grupo Canal Energia é composto pelo Sr. Gabriel Martins Toledo, filho do ex-Diretor de Planejamento, Engenharia e Construção, Sr. Dimas Fabiano Toledo, e pelos Srs. Rodrigo Figueiredo Ferreira e Ricardo Figueiredo Ferreira, filhos do ex-Diretor de Operação do Sistema e Comercialização de Energia, Sr. Celso Ferreira;

9.8.1.11. devido à contratação de empregados via empresa Hot Line Construções Ltda., CT 15346, assinado em 25/10/2004, para o desempenho de atividades inerentes ao Quadro de Pessoal da Empresa, em desacordo com o inciso II, art. 37 da Constituição Federal e em descumprimento à Decisão nº 1.465/2002 e Acórdãos nºs 1.487/2003 e 1.688/2003, todos do Plenário deste Tribunal;

9.8.1.12. devido à contratação de empregados via empresa Hot Line Construções Ltda., CT 15831, assinado em 01/07/2005, respectivamente, para o desempenho de atividades inerentes ao Quadro de Pessoal da Empresa, em desacordo com o inciso II, art. 37 da Constituição Federal e em descumprimento à Decisão nº 1.465/2002 e Acórdãos nºs 1.487/2003, 1.688/2003 e 253/2005, todos do Plenário deste Tribunal;

9.8.1.13. devido à contratação de empregados via empresa Inova Engenharia e Construções Ltda., CT 14869, firmado em 15/12/2003, para o desempenho de atividades inerentes ao Quadro de Pessoal da Empresa, em desacordo com o inciso II, art. 37 da Constituição Federal e em descumprimento à Decisão nº 1.465/2002 e Acórdãos nºs 1.487/2003 e 1.688/2003, todos do Plenário deste Tribunal;

9.8.1.14. quanto à condução da Política de Pessoal da Empresa face à continuidade de contratação de terceiros, sob diversas formas, para o exercício de atividades inerentes ao Quadro de Pessoal da Empresa, em desacordo com o inciso II, art. 37 da Constituição Federal e em descumprimento à Decisão nº 1.465/2002 e Acórdãos nºs 1.487/2003, 1.688/2003, 253/2005 e 1.557/2005, todos do Plenário deste Tribunal;

9.8.2. Sr. Luiz José Bacha Rizzo (CPF: 632.961.797-04), ex-Chefe da Assessoria de Comunicação – ACO.P, com base no art. 58, incisos II e III da Lei nº 8.443/1992, c/c o art. 268, incisos II e III do RI/TCU, no valor de R\$ 7.500,00 (sete mil e quinhentos reais), em razão das seguintes ocorrências:

9.8.2.1. por haver permitido, ao arrepio da Lei nº 8.666/93, especialmente em seu art. 78, inciso VI, e das disposições contidas no Contrato nº 14.055, a prestação dos serviços objeto do contrato por empresa diferente da contratada, fato que ocorreu de 2002 até 2010;

9.8.2.2. pela contratação direta do Grupo Canal Energia, em 01/07/2004, sem licitação, com enquadramento indevido na inexigibilidade prevista no art. 25, inciso I, da Lei nº 8.666/93, com afronta também aos Princípios Constitucionais da Moralidade e Impessoalidade (art. 37, **caput**, da CF/88), tendo em vista que o quadro societário do Grupo Canal Energia é composto pelo Sr. Gabriel Martins Toledo, filho do ex-Diretor Planejamento, Engenharia e Construção, Sr. Dimas Fabiano Toledo, e pelos Srs. Rodrigo Figueiredo Ferreira e Ricardo Figueiredo Ferreira, filhos do ex-Diretor de Operação do Sistema e Comercialização de Energia, Sr. Celso Ferreira;

9.8.2.3. pelo fato de a área ACOP ter continuado a efetuar contratações isoladas, aparentemente com a mesma finalidade que teria o contrato nº 14.055, assinado junto à agência Publicis Norton S. A., em março de 2002, em detrimento do próprio contrato;

9.8.3. Sr. Mário Jorge Toschi Lima Rocha (CPF: 370.077.697-72), Superintendente da Área de Comunicação Social – CO.P, com base no art. 58, incisos II e III da Lei nº 8.443/1992, c/c o art. 268, incisos II e III do RI/TCU, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), em razão das seguintes ocorrências:

9.8.3.1. por haver permitido, ao arrepio da Lei nº 8.666/93, especialmente em seu art. 78, inciso VI, e das disposições contidas no Contrato nº 14.055, a prestação dos serviços objeto do contrato por empresa diferente da contratada, fato que ocorreu de 2002 até 2010;





9.8.8.3. devido à contratação de empregados via empresa Inova Engenharia e Construções Ltda., CT 14869, firmado em 15/12/2003, para o desempenho de atividades inerentes ao Quadro de Pessoal da Empresa, em desacordo com o inciso II, art. 37 da Constituição Federal e em descumprimento à Decisão nº 1.465/2002 e Acórdãos nºs 1.487/2003 e 1.688/2003, todos do Plenário deste Tribunal;

9.8.9. Sr. Lucimar Altomar Güttler (CPF: 385.252.837-20), responsável pela assinatura do contrato 15.831, com base no art. 58, inciso VII da Lei nº 8.443/92, c/c art. 268, inciso VII do RI/TCU, no valor de R\$ 3.000,00 (três mil reais), em razão das seguintes ocorrências:

9.8.9.1. devido à contratação de empregados via empresa Hot Line Construções Ltda., CT 15346, assinado em 25/10/2004, para o desempenho de atividades inerentes ao Quadro de Pessoal da Empresa, em desacordo com o inciso II, art. 37 da Constituição Federal e em descumprimento à Decisão nº 1.465/2002 e Acórdãos nºs 1.487/2003 e 1.688/2003, todos do Plenário deste Tribunal;

9.8.9.2. devido à contratação de empregados via empresa Hot Line Construções Ltda., CT 15831, assinado em 01/07/2005, respectivamente, para o desempenho de atividades inerentes ao Quadro de Pessoal da Empresa, em desacordo com o inciso II, art. 37 da Constituição Federal e em descumprimento à Decisão nº 1.465/2002 e Acórdãos nºs 1.487/2003, 1.688/2003 e 253/2005, todos do Plenário deste Tribunal;

9.8.9.3. devido à contratação de empregados via empresa Inova Engenharia e Construções Ltda., CT 14869, firmado em 15/12/2003, para o desempenho de atividades inerentes ao Quadro de Pessoal da Empresa, em desacordo com o inciso II, art. 37 da Constituição Federal e em descumprimento à Decisão nº 1.465/2002 e Acórdãos nºs 1.487/2003 e 1.688/2003, todos do Plenário deste Tribunal;

9.8.10. Sr. Roberto Mendonça Mansur (CPF: 276.916.167-91), Superintendente de Recursos Humanos, com base no art. 58, incisos VI e VII da Lei nº 8.443/92, c/c o art. 268, incisos VI e VII do RI/TCU, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), em razão das seguintes ocorrências:

9.8.10.1. em razão da continuidade de contratação de terceiros, sob diversas formas, para o exercício de atividades inerentes ao Quadro de Pessoal da Empresa, em desacordo com o inciso II, art. 37 da Constituição Federal e em descumprimento à Decisão nº 1.465/2002 e Acórdãos nºs 1.487/2003, 1.688/2003, 253/2005 e 1.557/2005, todos do Plenário deste Tribunal;

9.8.10.2. quanto à discrepância de 503 empregados a maior relacionados na base de dados da Empresa (tabela CTD) e os informados, de fato, a este Tribunal como terceirizados;

9.8.10.3. por prestação de informações inconsistentes ao TCU por ocasião do monitoramento, no âmbito do processo TC nº 010.987/2004-8, no que se refere ao número de terceirizados, à política de contratação de terceirizados, omissão do contrato firmado com a Hot Line (CT 14319) e contratação de mão de obra por intermédio de cooperativa;

9.8.11. Sr. Luiz Fernando Silva de Magalhães Couto (CPF: 098.637.967-00), ex-Chefe da Consultoria Jurídica, com base no art. 58, inciso VII da Lei nº 8.443/92, c/c art. 268, inciso VII do RI/TCU, no valor de R\$ 3.000,00 (três mil reais), em razão da contratação direta de empregados para prestação de serviços no setor jurídico da Empresa, via pagamentos não formais – ACD (Aceitação de Compromissos Diversos), sob a denominação de “serviços legais”, para o exercício de atividades inerentes ao Quadro de Pessoal da Empresa, em desacordo com o inciso II, art. 37 da Constituição Federal e em descumprimento à Decisão nº 1.465/2002 e Acórdãos nºs 1.487/2003, 1.688/2003, 253/2005 e 1.557/2005, todos do Plenário do E. Tribunal de Contas da União;

9.8.12. Srs. José Reginaldo de Castro Domingos (CPF: 145.517.646-04), ex-chefe do Departamento de Construção de Geração Corumbá – DGB.T, Clovis Harly de Deus Ribeiro (CPF: 029.305.688-95), chefe do Departamento de Construção de Geração Corumbá – DGB.T, Breno Marinho Junqueira (CPF: 275.150.957-68), ex-chefe do Departamento de Construção de Geração Térmica – DGE.T, e Luiz Antônio Buonomo de Pinho (CPF: 796.018.717-72), chefe do Departamento de Construção de Geração Térmica – DGE.T, com base no art. 58, inciso II da Lei nº 8.443/92, c/c art.





ELEMENTO DE DESPESA	FLS.	VALOR TOTAL (R\$)
Material de Construção/Obra		205.467,11
Materiais Diversos (comércio)		69.757,54
TOTAL		275.224,65

9.9. autorizar, desde já, se requerido, o pagamento das dívidas mencionadas nos itens 9.7 e 9.8 acima, em até 36 (trinta e seis) parcelas mensais consecutivas, nos termos do art. 26 da Lei n.º 8.443, de 16 de junho de 1992, c/c o art. 217 do Regimento Interno, fixando aos Responsáveis o prazo de 15 (quinze) dias, a contar do recebimento das notificações, para comprovarem perante o Tribunal o recolhimento da primeira parcela, e de trinta dias, a contar da parcela anterior, para comprovarem os recolhimentos das demais parcelas, devendo incidir sobre cada valor mensal, atualizado monetariamente, os juros devidos, na forma prevista na legislação em vigor;

9.10. alertar os Responsáveis listados nos itens 9.7 e 9.8 que a falta de comprovação dos recolhimentos de qualquer parcela importará o vencimento antecipado do saldo devedor, nos termos do § 2º do art. 217 do Regimento Interno deste Tribunal;

9.11. determinar à Secex/RJ que inclua nas notificações para o pagamento dos valores mencionados nos itens 9.7 e 9.8 o disposto nos itens 9.9 e 9.10, com fundamento no art. 15 e no art. 18, inciso II, alínea "a", da Resolução n.º 170, de 30 de junho de 2004;

9.12. autorizar, desde logo, nos termos do art. 28, inciso II, da Lei n.º 8.443, de 1992, a cobrança judicial das dívidas, caso não atendidas as notificações;

9.13. providenciar, pelo ordenador de despesa de Furnas Centrais Elétricas S.A, conforme dispõe o art. 219, inciso III, do Regimento Interno do Tribunal de Contas da União, a inclusão do nome dos responsáveis listados nos itens 9.7 e 9.8 no cadastro informativo de créditos não quitados do setor público federal – Cadin, na forma estabelecida na Decisão Normativa/TCU 45/2002;

9.14. determinar o desconto das dívidas listadas nos itens 9.7 e 9.8 na remuneração dos responsáveis que permanecerem prestando serviços ao Governo, nos termos do art. 28, inciso I, da Lei n.º 8.443/92 c/c art. 219, inciso I, do Regimento Interno/TCU, observado o disposto no art. 46 da Lei n.º 8.112/1990, caso não atendidas as notificações;

9.15. determinar que seja promovida a citação solidária, no âmbito do processo 008.789/2002-8, considerando que os fatos ocorreram na gestão de 2001 e essas contas foram reabertas, dos Senhores Heitor Herberto Sales (CPF: 164.111.377-49) e Luiz José Bacha Rizzo (CPF: 632.961.797-04) para apresentação de defesa e/ou recolhimento atualizado do numerário referente aos serviços mencionados no item 9.4.14, parágrafos 118-127, fls. 364/366 – Volume 1;

9.16. determinar a juntada do acórdão definitivo proferido no processo 030.863/2007-2, que trata de recursos transferidos por Furnas à CAEFE sem amparo legal, apartado originário do processo n.º 022.849/2006-0, às contas correspondentes aos exercícios 2002 a 2005 de Furnas (vide tabela apresentada no § 264), item 9.4.40, parágrafos 259-269, fls. 391/392 – Volume 1, ante o possível impacto da decisão a ser deliberada naqueles autos nas citadas contas;

9.17. determinar à Segecex/TCU que avalie a oportunidade e conveniência de realizar fiscalização em Furnas Centrais Elétricas S.A. nas seguintes áreas, diante das graves irregularidades detectadas nas áreas contábil, financeira, orçamentária e patrimonial, abaixo descritas:

9.17.1. discrepâncias entre os valores fornecidos pelo setor de orçamentos da Estatal (DOR.F), para determinados programas de trabalho, e os constantes do somatório dos valores dos contratos entregues por Furnas, conforme relatado pela equipe de auditoria no item 9.4.57, parágrafos 336-345, fls. 404/406 – Volume 1;

9.17.2. utilização, pela Estatal, da sistemática de pagamentos via Aceitação de Compromissos Diversos – ACD, que se constituem em pagamentos com deficiência de suporte em documentação





9.18.1.1.10. às medidas adotadas para assegurar que os ativos de tecnologia da informação sejam devidamente controlados, de modo a evitar prejuízos diretos ou indiretos e garantir a disponibilidade e integridade das informações corporativas;

9.18.1.1.11. aos mecanismos de definição clara das competências de cada unidade organizacional em relação aos processos de TI;

9.18.1.1.12. ao estabelecimento em seus sistemas corporativos de perfis adequados ao controle, provendo mecanismos para que os usuários nessa condição tenham acesso irrestrito, apenas de consulta, a todas as informações;

9.18.1.1.13. à sistemática de documentação adequada dos objetos dos bancos de dados, indicando corretamente a semântica dos atributos e tabelas corporativos e evite que os usuários preencham campos com informações não pertinentes à sua finalidade;

9.18.1.1.14. às medidas adotadas para assegurar que os campos essenciais para a identificação de pessoas, como o CPF, estejam preenchidos corretamente em todas as tabelas corporativas e em futuras migrações, incluindo a base de inativos;

9.18.1.1.15. às medidas adotadas para o controle correto e adequado a respeito da prestação de serviços terceirizados, especialmente em relação às informações existentes nas tabelas CO1 e CTD, ou crie estruturas que permitam menor incerteza quanto a essas informações;

9.18.1.1.16. ao resultado final dos procedimentos licitatórios realizados para prestação de serviços de telecomunicações de transmissão de sinais de dados e de voz, atentando para o disposto no art. 23, §1º, da Lei n.º 8.666/93, assim como a adequação dos contratos à Lei n.º 8.666/93, de modo a evitar irregularidades tais como ausência de fixação da data de término da vigência, caracterizando contratação por prazo indeterminado, com violação ao prescrito no art. 57, § 3º da Lei 8.666/93, item 9.4.23, parágrafo 187, fls. 374/375 – Volume 1;

9.18.1.1.17. aos ajustes realizados nos seus cadastros específicos de pessoal, haja vista a verificação de inconsistências, tais como a (i) inclusão, no cadastro de inativos, do funcionário de matrículas n.ºs 018291-6 e 019077-1; (ii) manutenção, na base de inativos, de pessoas falecidas; (iii) rescisão do funcionário Edilson Vera Matos, matrícula 019858-9, cadastrado na base de inativos, com data de desligamento igual a de admissão; (iv) manutenção, na base de inativos, dos funcionários Miguel Henrique da Cruz Veras, CPF 102.606.337-04, Hortencia Vieira, CPF 296.259.127-20, Eliza Maria Vaz Serra, CPF 384.081.207-00 e Valdir Soares Malaquias, CPF 444.283.757-00 que também possuem matrículas de ativos; e (v) situação cadastral do Sr. Fernando Caram Guimarães, constante da base de inativos e já falecido, itens 9.4.51-9.4.53 e 9.4.55-9.4.56, parágrafos 320, 323, 326, 332 e 335, fls. 402/404 – Volume 1;

9.18.1.1.18. aos estudos realizados para adequação dos sistemas e bancos de dados da empresa, discriminando os recursos necessários, as ações a serem desenvolvidas e o cronograma de execução, de modo a possibilitar o gerenciamento centralizado dos ativos de informação, garantindo a observância dos requisitos da disponibilidade e da integridade das informações corporativas, confiando, assim, maior segurança e celeridade às tomadas de decisões por parte dos gestores, bem como subsidiar todo o sistema de controle com informações fidedignas e tempestivas, considerando que no decurso do trabalho de auditoria, além de ter havido delonga no atendimento de várias solicitações, foram detectadas inconsistências nas informações apresentadas no tocante às bases de pessoal, fornecedores, contratos e pagamentos, tais como a falta de mecanismos que permitam a identificação única dos processos de pagamento, ausência de vinculação de pagamentos às respectivas obrigações, duplicidade e erros de cadastramento e registros armazenados sem verificação de consistência de campos obrigatórios, como o CPF, e que a autonomia excessiva dos sistemas e das bases e a ausência de documentação fidedigna dos modelos pode facilitar o uso indevido e a fraude; e

9.18.1.1.19. à contratação direta efetuada junto ao Grupo Canal Energia e Internet S/C, em 1/7/2004, com enquadramento indevido na inexigibilidade prevista no art. 25, inciso I, da Lei n.º 8.666/93, e outros firmados com a mesma empresa, diante do ferimento aos Princípios da Impessoalidade, Isonomia e Moralidade, consoante os arts. 251, *caput* e § 1º, inciso III, 250, § 2º,





9.20.2. à observância rigorosa do disposto nos artigos 73 e 74 da Lei nº 8.666/93, fazendo constar dos processos constituídos demonstração clara de que os serviços contratados foram corretos e adequadamente prestados, item 9.4.10, parágrafo 105, fls. 360/361 – Volume 1;

9.20.3. à necessidade de fazer constar dos documentos que compõem seus autos explicações claras e específicas que não deixem margem a dúvidas quanto ao tipo de serviço contratado e prestado no âmbito de cada processo (Princípio da Motivação dos Atos), de forma a que qualquer leitor consiga compreender integralmente o respectivo conteúdo, conforme achado descrito no item 9.4.11, parágrafo 108, fls. 361/362 – Volume 1;

9.20.4. à apresentação, de forma clara e transparente, nas justificativas para futuras contratações de serviços de publicidade, do porquê das eventuais alterações nos percentuais de valores contratados, item 9.4.13, parágrafo 117, fls. 363/364 – Volume 1;

9.20.5. à necessidade de fazer constar dos contratos a indicação do crédito orçamentário pelo qual corre a despesa, com a informação da classificação funcional programática, da categoria econômica e do valor alocado em cada um, nos casos em que forem indicados mais de um crédito orçamentário, conforme o art. 55, inciso V, da Lei 8.666/93, item 9.4.21, parágrafo 171, fls. 372 – Volume 1;

9.20.6. à necessidade, durante a execução contratual, de se abster da utilização de recursos financeiros de programas de trabalhos diferentes daqueles indicados no instrumento contratual, observando que a natureza da despesa deve harmonizar-se com a classificação funcional-programática do crédito orçamentário na qual se insere, em atenção aos arts. 55, V, da Lei nº 8.666/93 e 12 e 75, III, da Lei nº 4.320/64, bem como à Lei Orçamentária Anual, item 9.4.22, parágrafo 179, fls. 373/374 – Volume 1;

9.20.7. à necessidade de inclusão, em todos os Compromissos firmados e suas espécies, Convênios, Contratos, Autorizações de Serviços ou outros congêneres, de cláusula exigindo a prestação de contas detalhada daqueles que utilizem recursos financeiros recebidos da Estatal a título de apoio a projeto social, cultural ou análogos, de forma a certificar o integral cumprimento daquilo que foi pactuado;

9.20.8. à abstenção de exigir, nos editais de licitação, em caráter eliminatório, declaração de solidariedade de fabricante de produto, em atenção ao disposto nos arts. 3º, §1º, I, e 27 a 31 da Lei nº 8.666/93;

9.20.9. à previsão, em sua política de pessoal, da obrigação de transferência de expertise entre seus chefes, eventuais substitutos e demais empregados do setor, haja vista o quantitativo de ex-funcionários prestando serviços de consultoria sob o fundamento da transmissão de conhecimentos, gerando, com isso, a prática, muita das vezes, de atos antieconômicos;

9.20.10. atente para o disposto no artigo 24, inciso XIII, da Lei 8.666/1993, no sentido de abster-se de contratar, por inexigibilidade ou dispensa de licitação, com base nesse dispositivo, a Fundação Comitê de Gestão Empresarial – FUNCOGE e/ou outras instituições análogas, conforme jurisprudência deste Tribunal (Decisões 252/99-P, 346/99-P, 30/2002-P e Acórdãos 1.349/2003-P, 1.614/2003-P, 125/2005-P), sem prejuízo da adoção das medidas cabíveis com relação a outras contratações semelhantes por ventura existentes;

9.20.11. à formalização, em seus processos, de numeração de folhas em ordem cronológica e rubricas dos responsáveis pelas inserções de documentos, de forma a não permitir manuseio indevido de informações, ocorrência essa relatada inclusive por um empregado de Furnas em reunião realizada com a Equipe de Auditoria, conforme relatado no capítulo deste Relatório destinado a Propaganda e Publicidade, na seção que trata das licitações promovidas pela ACO.P;

9.21. determinar a **juntada** de cópia do presente Acórdão, acompanhado do Relatório e do Voto que o fundamentam às contas de Furnas Centrais Elétricas S.A., exercícios de 2002 a 2005, para análise em conjunto e confronto;

9.22. determinar a remessa de cópia de todas as instruções e acórdãos proferidos nos presentes autos, constantes dos Volumes Principal, 1, 2 e 3, assim como do presente Acórdão e do Relatório e do





GRUPO II – CLASSE II – Plenário

TC 012.643/2005-4 [Apensos: TC 000.053/2006-3, TC 008.465/2006-2].

Natureza: Tomada de Contas Especial.

Entidade: Furnas Centrais Elétricas S.A. - GRUPO ELETROBRAS – Ministério das Minas e Energia – MME (vinculador).

Responsáveis: Ailton Gomes Monteiro Filho (046.859.627-53); Aristides Leite França (308.775.557-53); Breno Marinho Junqueira (275.150.957-68); Carlos Alberto Nunes de Freitas (462.931.167-04); Celso Ferreira (011.553.507-15); Clóvis Harly de Deus Ribeiro (029.305.688-95); Dimas Fabiano Toledo (100.434.467-87); Expedito Carlos Barsotti (060.209.778-97); Fernando Sá de Sá Rego (160.900.207-53); Heitor Herberto Sales (164.111.377-49); Jose Roberto Cesaroni Cury (773.129.538-91); José Pedro Rodrigues de Oliveira (003.945.136-49); José Reginaldo de Castro Domingos (145.517.646-04); Julio Cezar de Cacio (297.136.507-78); Lucimar Altomar Guittler (385.252.837-20); Luiz Antônio Buonomo de Pinho (796.018.717-72); Luiz Carlos dos Santos (043.738.808-59); Luiz Fernando Silva de Magalhães Couto (098.637.967-00); Luiz José Bacha Rizzo (632.961.797-04); M.i. Montreal Informática Ltda. (42.563.692/0001-26); Marcelo Brandão Carneiro (487.661.517-91); Marcos Henrique Souza de Magalhães (433.479.087-91); Mario Jorge Toschi Lima Rocha (370.077.697-72); Mauro Arantes Júnior (006.879.457-63); Márcio Augusto Vasconcelos Nunes (316.283.207-10); Márcio Flório (310.819.327-91); Paulo Cezar Travassos de Mello Vaz (535.950.847-72); Roberto Mendonça Mansur (276.916.167-91); Rodrigo Botelho Campos (449.009.456-68); Rogerio Brant Martins Chaves (296.968.287-72); Rosângela Rodrigues (179.658.961-68); Rui Costa Van Der Putt (742.489.528-15); Tadeu Rigo (613.363.199-68); Vanderlei Mário Muniz (360.774.107-72); Vera Christina Beiruth Prado (667.362.857-04)

Interessado: Furnas Centrais Elétricas S.A. - Grupo Eletrobras – Ministério das Minas e Energia - MME (23.274.194/0001-19)

Advogados constituídos nos autos: João Geraldo Piquet Carneiro (OAB/DF 800-A); Arthur Lima Guedes (OAB/DF nº 18.073); Luís Justiniano de Arantes Fernandes (OAB/DF nº 2.193/A); Eduardo Rodrigues Lopes (OAB/DF nº 29.283); Douglas Fernandes de Moura (OAB/DF nº 24.625); Eduardo Stênio Silva Sousa (OAB/DF nº 20.327); Mabel Lima Tourinho (OAB/DF 16.486); Antonio Henrique Medeiros Coutinho (OAB/DF 34.308) e outros.

SUMÁRIO: RELATÓRIO DE AUDITORIA CONVERTIDO EM TOMADA DE CONTAS ESPECIAL. IRREGULARIDADES REFERENTES A DIGITALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS. CITAÇÃO. ACOLHIMENTO DAS ALEGAÇÕES DE DEFESA DE PARTE DOS RESPONSÁVEIS. REJEIÇÃO DE OUTRAS ALEGAÇÕES. MULTA. DETERMINAÇÕES. RECOMENDAÇÕES. RETORNO DOS AUTOS À NATUREZA

1





número de protocolo 0000461968512, reproduzindo, desta feita, a mesma tabela exibida nas fls. 40/41 do Anexo 17 (Anexo 17, fls. 114/115);

7.3 Julio Cezar de Cacio, com referência ao Ofício de citação 2323/2011-TCU/Secex/RJ/D2, também reiterou totalmente suas alegações de defesa já autuadas nas fls. 77/102 do Anexo 17, as quais receberam o número de protocolo 0000461968147, declarando não haver, no momento, novos elementos de defesa a acrescentar (Anexo 17, fls. 116);

7.4 M.I. Montreal Informática Ltda., referindo-se ao Ofício 2323/2011-TCU/Secex/RJ/D2, reiterou os argumentos de defesa apresentados em 25/7/2011 e em 3/8/2011, autuados nas fls. 02/34 e 103/113 do Anexo 17 (Anexo 17, fls. 117).

8. Assim, cumprido na forma regular o procedimento de citação dos responsáveis, deu-se prosseguimento ao feito, consoante a instrução às fls. 604/623 – Volume 3, da qual transcrevo a seguir, excerto contendo a análise das alegações de defesa apresentadas.

*“ALEGAÇÕES DE DEFESA DE AILTON GOMES MONTEIRO FILHO*

8. *Em alegações, preliminarmente, o Sr. Ailton Gomes Monteiro Filho invocou os eventos processuais ocorridos entre a entrega do Ofício 2224/2011-TCU/Secex/RJ/D2 (fls. 561) e o deferimento do seu pedido de prorrogação de prazo (fls. 601) para sustentar a tempestividade da apresentação da sua peça de defesa (Anexo 17, fls. 118-119).*

9. *Em seguida afirmou que ao assinar o Contrato 13.883 não causou prejuízo ou dano ao Erário porque não existe divergência entre o edital, a proposta vencedora e o contrato; que a especificação dos serviços e a estimativa orçamentária foram de responsabilidade do órgão requisitante, no caso, o Departamento de Desenvolvimento de Pessoal - DPP.G; que, na época dos fatos, chefiava o Departamento de Aquisição - DAQ.G e elaborou o edital com base nas informações que constavam da requisição do DPP.G; que a requisição foi homologada pela Diretoria da empresa obedecendo a Norma Interna de Competência, a qual previa o nível de competência de Diretoria Colegiada em razão do valor orçado de R\$ 8.250.000,00 para a aquisição dos serviços; que o edital foi examinado e aprovado pela Consultoria Jurídica, pela Assessoria de Coordenação e Análise Financeira e pelo requisitante, o Departamento de Desenvolvimento de Pessoal (Anexo 17, fls. 119-120).*

10. *Prosseguiu, alegando que foram cumpridas as formalidades pertinentes, com a realização do certame registrado em Ata de Pregão assinada pelos participantes; com adjudicação pelo menor preço à empresa M.I. Montreal Informática Ltda.; com submissão do resultado ao Diretor de Administração e Suprimentos ao qual se subordinavam o pregoeiro e o Departamento de Aquisição; e com a homologação do resultado pela Diretoria Executiva da Furnas S.A. por meio da Resolução de Diretoria RD 002/2091, cabendo ao defendente a verificação da conformidade entre o instrumento contratual e as disposições do edital, da ata/relatório do pregão, e da Resolução de Diretoria, quando da assinatura do Contrato 13.883. Alegou também que agiu levando em conta documentos exarados pelas demais esferas da empresa e que assinou o contrato 13.883 por delegação de competência, com as cautelas devidas. Também transcreveu trecho do Relatório precedente ao Acórdão 364/2003-TCU-Plenário que versa sobre a homologação de adjudicações pela autoridade superior (Anexo 17, fls. 120-121).*

11. *Reproduziu, em seguida, a página da minuta de contrato integrante do edital de pregão PR.DAQ.G.0002.2001 e a correspondente página do Contrato 13.883, ambas contendo as cláusulas 7ª e 8ª, afirmando que, sob o aspecto econômico, a redação da minuta de contrato era a mesma do*

3





18. Sob o aspecto contábil, é possível que as duas diferenças redacionais acima indicadas não tenham ocasionado diretamente o prejuízo que se apurou nesse contrato, uma vez que a medição dos serviços, se fosse feita por milheiros efetivamente trabalhados, na forma contratual, ou se fosse contabilizada em valores com duas casas decimais teria pouca influência sobre os pagamentos devidos. No entanto, conforme será tratado adiante nesta instrução (a partir do tópico 41.), os pagamentos dos serviços não obedeceram à forma estipulada no Contrato 13.883, havendo, no processo, indícios de que as medições de serviços jamais ocorreram, porque foram consideradas inviáveis, e os pagamentos foram feitos por estimativa, com base nos relatórios de produção apresentados pela empresa contratada.

19. O formulário "MODELO DE PROPOSTA COMERCIAL" que acompanha o edital de pregão e serviu de modelo para a proposta comercial vencedora estipulou uma razão percentual, proporcional ao milheiro de páginas, para os quantitativos sobre os quais incidiriam as diferentes etapas dos serviços e previu, com redação também discrepante do edital e do contrato, a cotação de preços das etapas por "VALOR UNITÁRIO DO MILHEIRO DE PÁGINAS" (fls. 162 e 404 do processo 008.465/2006-2 apensado). Conjugadas com as demais divergências descritas no tópico 17., as discrepâncias encontradas no formulário "MODELO DE PROPOSTA COMERCIAL" tornaram obscuras e imprecisas as condições avençadas, mediante a previsão de diferentes formas de apreamento no edital, na proposta e no contrato, e desatendendo à regra do art. 54, §1º, conjug. c/ o art. 55 da Lei 8.666/1993:

"Art. 54. ...

§ 1º. Os contratos devem estabelecer com clareza e precisão as condições para sua execução, expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e da proposta a que se vinculam.

...

Art. 55. São cláusulas necessárias em todo contrato as que estabeleçam:

...

III - o preço e as condições de pagamento, os critérios, data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

...

XI - a vinculação ao edital de licitação ou ao termo que a dispensou ou a inexigiu, ao convite e à proposta do licitante vencedor;

..."

20. A alegação do responsável no sentido de que os percentuais que constaram do formulário "MODELO DE PROPOSTA COMERCIAL" e da proposta vencedora tiveram como finalidade apenas a equalização das propostas não se harmoniza com os textos do Edital PR.DAQ.G.0002.2001 e do Contrato 13.883 porque estes documentos previram, na CLÁUSULA 2ª - DOCUMENTOS COMPLEMENTARES, que os suplementos do edital e a proposta comercial são consideradas peças integrantes do contrato, para melhor caracterização do objeto (fls. 111, 162, 390 e 404 do processo 008.465/2006-2 apensado). Vale dizer que os percentuais indicados no formulário "MODELO DE PROPOSTA COMERCIAL" e na proposta comercial da empresa vencedora, por incidirem sobre os quantitativos de serviços, serviram para caracterizar o objeto e os preços para a sua execução e não apenas para equalizar as propostas.

21. Contrariando as alegações do responsável, inexistente, no edital, qualquer referência à utilização dos percentuais indicados no formulário "MODELO DE PROPOSTA COMERCIAL" para fins de equalização das propostas. A licitação para o contrato 13.883 foi realizada na modalidade de Pregão





<i>m</i>				(RS)	
1	Análise, Preparo e Recuperação física dos documentos	100%	20.000.000	0,07	1.400.000,00
2	Microfilmagem dos documentos em 16mm	75%	15.000.000	0,16	2.400.000,00
3	Digitalização dos documentos microfilmados	75%	15.000.000	0,07	1.050.000,00
4	Digitalização dos documentos em papel	25%	5.000.000	0,10	500.000,00
6	Aplicação de filtros para melhoria das imagens	50%	10.000.000	0,05	500.000,00
7	Digitação das bases de dados (indexação)	100%	20.000.000	0,11	2.200.000,00
8	Carga das imagens e índices nas bases de Furnas	100%	20.000.000	0,01	200.000,00
					8.250.000,00

24. Fica claro, portanto, que as referências de percentuais das etapas do serviços serviram para dimensionamento e caracterização do objeto licitado, e para a formação do preço global do Contrato 13.883, falecendo, também por esse motivo, todo o alegado no sentido de que os percentuais do formulário "MODELO DE PROPOSTA COMERCIAL" representaram apenas um instrumento para equalização das propostas. Ademais, considerando-se que o serviço, pela sua natureza, não poderia ser adjudicado por itens ou etapas do serviço a diversos competidores, a ponderação em percentuais desses itens já renunciava, no orçamento, os pagamentos por estimativa de quantitativos de serviços que, de fato, mais tarde ocorreram na execução do contrato.

25. Ao tempo em que afirma que foram cumpridas as formalidades pertinentes, inclusive exame do edital pela Consultoria Jurídica, o responsável admite que era sua incumbência a verificação da conformidade entre o instrumento contratual e as disposições do edital quando da assinatura do Contrato 13.883. Argumenta, porém, no sentido de redirecionar a responsabilidade que lhe é imputada para a autoridade homologante, com base em excerto do Relatório precedente ao Acórdão 364/2003-TCU-Plenário que versa sobre a homologação de adjudicações pela autoridade superior (Anexo 17, fls. 120-121). Ora, o procedimento formal de homologação, entendido como a aprovação dada por autoridade a certos atos para que produzam os efeitos que lhes são próprios, não absorve as irregularidades cometidas por agentes subalternos, incumbidos de realizar regularmente os demais procedimentos administrativos preparatórios do ato homologado. É o que se lê no dispositivo do art. 80, §2º, do Decreto-lei 200/1967:

"§ 2º O ordenador de despesa, salvo conviência, não é responsável por prejuízos causados à Fazenda Nacional decorrentes de atos praticados por agente subordinado que exorbitar das ordens recebidas."

26. Acerca da evocação de parte das alegações de defesa da M.I. Montreal Ltda., relacionadas à utilização do Valor Total Comparativo (VTC) como preço do Contrato 13.883 (Anexo 17, fls. 124-125), o assunto será examinado adiante (no tópico 76.), na oportunidade da análise dos argumentos apresentados pela referida empresa.

27. No que tange à suscitação da IN-TCU 56/2007 para dispensa de instauração de TCE, tem-se por afastada a hipótese, uma vez que não se verificou o decurso decenal desde o fato gerador (pagamento irregular de parcela de serviços em 6/2/2002) até a citação do responsável em 29/9/2011. A esse respeito, também elucidativo é o Acórdão 2709/2008-TCU-Plenário (Proc. n. 005.378/2000-2), Relator Min. Benjamin Zymler, Ata 50/2008-Plenário, Sessão Ordinária de 26/11/2008:

7





aplicação de filtros para melhoria de imagens; alegou ainda que houve um equívoco de interpretação por parte da Equipe de Auditoria do TCU ao apontar sobrepreço, pois os percentuais estipulados na licitação estavam corretos de acordo com o VTC e já incluíam os correspondentes redutores percentuais; que a proposta apresentada pela M.I. Montreal Ltda. foi no valor de R\$ 567,24 e a contratada venceu o certame oferecendo um desconto, resultando no valor contratual de R\$ 509,00; que o sobrepreço apontado pela Equipe do TCU decorreu da aplicação dos redutores percentuais em duplicidade (Anexo 17, fls. 39-41).

34. Concluiu suas alegações declarando que não houve medições indevidas ou pagamentos superfaturados nos Contratos 13.883 e 15.334, uma vez que os serviços pagos foram aqueles efetivamente executados; que o enriquecimento sem causa em favor da Furnas S.A. não encontra abrigo na legislação pátria, e que espera a revisão da proposta de encaminhamento da Equipe do TCU porque o defendente não deu causa a qualquer prejuízo contra o Erário (Anexo 17, fls. 41-42).

35. Anexou às suas alegações de defesa os documentos Doc. I a Doc. IX (Anexo 17, fls. 43-76).

#### ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DE DEFESA DE MARCELO BRANDÃO CARNEIRO

36. Ao Sr. Marcelo Brandão Carneiro foi atribuída responsabilidade solidária por ter assinado os Aditamentos números 1, 2 e 3 derivados do Contrato 13.883 e por ter assinado o Contrato 15.334, em desacordo com os editais e propostas vencedoras, contribuindo, dessa forma, para a ocorrência de medições indevidas e pagamentos superfaturados, nos termos do Ofício de citação n. 2322/2011-TCU/Secex/RJ/D2 (fls. 574-577).

37. Alega, o Sr. Marcelo Brandão Carneiro, que lhe cabia, por ocasião das assinaturas dos Aditamentos n. 1, 2 e 3, verificar se os mesmos aditivos estavam em consonância com o Contrato 13.883 e com a Lei de Licitações. Nessas ocasiões (29/7/2003, 25/3/2004 e 27/8/2004), o responsável ressuscitou por duas vezes a execução contratual, por períodos semestrais, e efetuou três acréscimos ao valor contratual, que somaram o valor histórico de R\$ 4,3 milhões, elevando o valor originalmente contratado de R\$ 8.180.015,00 para R\$ 12.480.015,00 (fls. 121-126 do processo 008.465/2006-2 apensado).

38. O Contrato 13.883 foi assinado em 14/12/2001, com prazo de vigência por 12 meses, contado a partir da data de assinatura. A assinatura do Aditamento n. 1, em 29/7/2003, reutilizando o contrato a partir de 1/8/2003, encerrou ilegalidade, contrária ao art. 66 da Lei 8.666/1993, pelo fato de que, sete meses antes, desde 15/12/2002, o Contrato 13.883 se encontrava com o prazo de vigência expirado. A correspondência C.J.P.I.225.2003, datada de 11/6/2003, reproduz a notícia de que os serviços objeto do Contrato 13.883 estiveram sendo executados até então sem cobertura contratual (fls. 120 do processo 008.465/2006-2 apensado):

“3. Contudo, alega a M.I. Montreal Informática na carta ora examinada que nunca foram interrompidos, por completo, os serviços objeto do ajuste em pauta, apesar de formalmente suspenso o Contrato.

3.1. Acrescenta que a continuidade dos serviços pode ser confirmada através dos relatórios de produção emitidos, pelas folhas de ponto de seus empregados, pelos relatórios das catracas de FURNAS do período relativo à suspensão onde constarão registradas as entradas e saídas do pessoal dela (Contratada) e, ainda, por e-mails trocados até 16.05.2003, através dos quais esta Concessionária solicita a execução de alguns serviços à Montreal.”





digitalização de, pelo menos, 1,6 milhão de documentos, conforme o cálculo abaixo (fls. 84, 92, 97 e 103 do processo 008.465/2006-2 apensado):

---


$$(RS\ 160.982,85 + RS\ 400.834,00 + RS\ 238.183,15) / RS\ 0,49 = 1.632.653\ documentos$$


---

44. Também as modificações na execução dos serviços objeto do Contrato 13.883, com a introdução de mais um procedimento de análise e com a alteração dos percentuais de digitalização e de aplicação de filtros (Anexo 17, fls. 37-39), foram feitas à margem da lei, descumprindo as condições do edital e sem a devida formalização das correspondentes alterações no instrumento contratual, sendo, portanto, ilegais, nulas e sem efeito, por desrespeitarem os preceitos dos arts. 41, 60, parágrafo único, e 66 da Lei 8.666/1993:

“Art. 41. A Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada.

...

Art. 60. ...

Parágrafo único. É nulo e de nenhum efeito o contrato verbal com a Administração, salvo o de pequenas compras de pronto pagamento, assim entendidas aquelas de valor não superior a 5% (cinco por cento) do limite estabelecido no art. 23, inciso II, alínea "a" desta Lei, feitas em regime de adiantamento.

...

Art. 66. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas desta Lei, respondendo cada uma pelas conseqüências de sua inexecução total ou parcial.”

45. Com o ressuscitamento ilegal do Contrato 13.883, o responsável reeditou as irregularidades anteriormente perpetradas, perseverando nas sobrepagas durante a execução dos ditos Adilamentos, uma vez que, exceto pelos prazos e preços, repactuou as demais condições inicialmente estabelecidas no contrato original, não obstante a alegada inviabilidade de medição dos serviços (Vide tópico 41.) e os pagamentos efetuados sem medição e fora das previsões pactuadas.

46. Constata-se, diante da declaração do responsável sobre a inviabilidade da medição (Anexo 17, fls. 38), que os serviços foram atestados e pagos irregularmente, sem a devida verificação das quantidades efetivamente prestados, com base apenas em estimativas de valores e em quantidades declaradas pela empresa prestadora dos serviços.

47. Em relação ao Contrato 15.334, pode-se afirmar que a contratação seguiu a mesma linha de irregularidades do contrato anterior (Contrato 13.883), considerando que tratou, igualmente, de modo discrepante a forma de apreamento dos serviços no edital, na proposta e no próprio Contrato 15.334 (fls. 620, 691, 706 e 716 do processo 008.465/2006-2 apensado). Por conseqüência, também nesse caso constata-se o descumprimento da disposição do art. 54, §1º, conjug. c/ o art. 55 da Lei 8.666/1993, à semelhança do exposto no tópico 19. desta análise.

48. A respeito da estimativa de preço para o milheiro de documentos trabalhados, alega o responsável que o sobrepreço apontado pela Equipe do TCU decorreu da aplicação dos redutores percentuais em duplicidade. De fato, apesar de não se referir aos redutores percentuais (devido à falta de clareza e precisão), exibindo a mesma redação utilizada no Contrato 13.883, a cláusula de preços do Contrato 15.334 registrou, porém, os valores para as diversas etapas do serviço já





quadro do Arquivo Central da Furnas S.A. era composto por cinco pessoas no atendimento/arquivamento e três pessoas no controle e aplicação normativa; que os serviços eram frequentemente interrompidos para atender a solicitações dos órgãos de fiscalização; e que, devido ao ineditismo do trabalho e às demais dificuldades, desde o início da execução ficou patente a inviabilidade da medição, por milheiro de documentos, de cada serviço contratado conforme fora previsto na licitação (Anexo 17, fls. 78-79).

53. Prosseguiu com sua defesa, declarando que todos os atos praticados pelo defendente adotaram a sistemática prevista nos documentos contratuais aos quais a equipe de auditoria teve acesso; que as medições efetuadas nos contratos 13.883 e 15.334 seguiram a mesma metodologia adotada pela equipe de auditoria; que a contratante Furnas S.A. verificou a inaplicabilidade dos termos contratuais e optou pelo prosseguimento do ajuste alterando as especificações do serviço, amparada pelo art. 65 da Lei 8.666/1993; que a documentação a ser trabalhada não estava adequadamente organizada e, por essa razão, a partir do sétimo mês a contratante passou a considerar, entre os serviços, a rotina de verificação da conformidade dos documentos já adotada desde o início, conforme documentos anexos; que, por iguais motivos (inaplicabilidade dos termos contratuais), a contratante validou a alteração dos percentuais dos serviços de digitalização, passando a considerar 70% dos documentos em papel, 30% em microfimes e com aplicação de filtros em 100% dos documentos, contra a previsão contratual de 25%, 75% e 50%, respectivamente (Anexo 17, fls. 79-81).

54. Com relação ao contrato 15.334, o defendente alegou razões semelhantes às indicadas pelo Sr. Marcelo Brandão Carneiro, no sentido de que o sobrepreço apontado pela Equipe do TCU decorreu da aplicação dos redutores percentuais em duplicidade, e articulou iguais conclusões, conforme resumido nos tópicos 19 e 20 antecedentes (Anexo 17, fls. 81-83).

55. Juntou às suas alegações os documentos Anexo 1 e Anexo 2 (Anexo 17, fls. 84-102).

#### ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DE DEFESA DE JULIO CEZAR DE CACIO

56. O Sr. Júlio Cesar de Cacio foi citado para responder solidariamente com os demais responsáveis pelos débitos apurados nestes autos porque, na condição de gestor dos Contratos 13.883 e 15.334 da Furnas Centrais Elétricas S.A., atestou a medição dos serviços contratados de maneira não prevista e em desacordo com os editais licitatórios, com os contratos e com as propostas vencedoras, contribuindo para a efetivação de pagamentos superfaturados.

57. Em sua defesa, o responsável declarou que não tinha competência para assinar documentos de contratação, para autorizar pagamentos ou para elaborar editais, e que não foi designado como gestor dos contratos em questão, nem liberou os pagamentos respectivos aos serviços. Contrariando tais alegações, os documentos dos autos evidenciam que o responsável, de fato, participou da elaboração dos editais, participou dos pregões e atuou como representante e responsável técnico da empresa contratante, agindo como interlocutor junto à contratada, atestando o recebimento dos serviços para liberação de pagamentos e praticando os demais atos de gestão durante a execução dos Contratos 13.883 e 15.334 da Furnas S.A. (Vide fls. 64-65, 143, 181-183, 198-199, 225-228, 329, 339, 344-345, 414-426, 436, 440, 451, 461, 472, 520-521, 582, 584, 590, 592, 594, 596, 601, 604-605, 631, 634, 641, 644-647, 651-652, 659-660, 662-663, 667, 719, 734, 752, 785, 794-795, 799, 805-808, 845, 928 e 1014-1015 do processo 008.465/2006-2 apensado).

58. Considerando a declaração do responsável no sentido de que não detinha a competência nem fora designado para a prática dos atos que menciona, depreende-se que praticou tais atos de forma irregular, inclusive assinando com as titularidades de "Responsável Técnico/Administrador" do





66. Alegou, a empresa responsável, que o Valor Total Comparativo (VTC) adotado pela Unidade Técnica do TCU para cálculo e imputação dos débitos relativos a pagamentos efetuados a maior, nos contratos 13.883 e 15.334 da Furnas S.A., com valores históricos de R\$ 3.033.294,29 e R\$ 709.785,39, respectivamente, foi um instrumento concebido no primeiro certame licitatório apenas para viabilizar a equalização e a comparação das propostas e, na segunda licitação, passou a ser utilizado como preço contratual.

67. Explicou, desse modo, os tratamentos distintos dispensados ao VTC no primeiro e no segundo certame, registrados nas cláusulas contratuais firmadas, especialmente no item/cláusula 2.2 dos Termos de Referência de ambos os editais. Na primeira licitação (contrato 13.883) a Furnas S.A. teria avaliado que, do acervo de documentos a digitalizar, 75% estaria disponível em microfilme e 25% em papel; na segunda licitação (contrato 15.334), inverteu a estipulação dos percentuais estabelecendo 25% do acervo em microfilme e 75% em papel (Anexo 17, fls. 6-7).

68. A empresa defendente alegou ainda que o edital e a minuta do primeiro contrato (contrato 13.883) previam preços unitários, de acordo com a proposta, sem aplicação de redutores; que por ser parte integrante do edital, nos termos do art. 40, § 2º, III, da Lei 8.666/93, a minuta não pode ser desconsiderada; que, no segundo contrato, ao constatar a impossibilidade de medir a prestação dos serviços, utilizou-se o VTC como critério de medição, já inserindo os redutores nos preços contratados; que não houve desvinculação do contrato ao edital ou qualquer violação à lei de licitações (Anexo 17, fls. 7).

69. Prosseguiu, a empresa, alegando que a Furnas S.A. estava contratando um serviço inédito e, dessa forma, não antecipou as dificuldades para medição dos serviços na forma prevista pela licitação; que os percentuais adotados no procedimento licitatório eram impróprios; que todos os documentos digitalizados em papel também foram microfilmados; que o serviço de aplicação de filtros para melhoria de imagens abrangeu todos os documentos, não estando tais serviços incluídos na estimativa inicial; que, uma vez constatada a inviabilidade de medir efetivamente os serviços prestados, a contratante Furnas S.A. optou por fixar um valor estimado para o milheiro trabalhado (Anexo 17, fls. 8-11).

70. Levantou, a Montreal Ltda., diversas hipóteses acerca de possíveis linhas ideais de atuação da contratante Furnas S.A., reproduzindo trechos da doutrina contratual e de acórdãos do Plenário do TCU, e opinando sobre o descompasso surgido entre os serviços contratados e os efetivamente realizados, bem como sobre a inadequação das medições inicialmente previstas em face dos serviços introduzidos após a primeira contratação (Contrato 13.883), sendo estes os motivos que conduziram a contratante a remunerar o contrato sem qualquer redutor percentual após o mês de julho de 2002 (Anexo 17, fls. 11-19).

71. Com relação ao segundo contrato, a Montreal Ltda. alegou que o critério de medição ocorreu nos exatos termos indicados no edital, considerando-se o valor do VTC aplicado ao milheiro trabalhado já com a incidência dos redutores percentuais previstos no segundo contrato (Contrato 15.334). Entende a defendente que as conclusões da UT foram impróprias, porquanto o sobrepreço apontado equivaleria à aplicação dos redutores percentuais em duplicidade (Anexo 17, fls. 20-22).

72. Concluiu, a Montreal, no sentido de que não há qualquer irregularidade ou débito nos contratos em exame, requerendo o julgamento da TCE pela regularidade e quitação aos responsáveis (Anexo 17, fls. 22-23).





responsáveis pela emissão, e, portanto, não se constituem em meio de prova válido. Contudo, se forem levados em consideração, apenas reforçam a assertiva do tópico anterior (tópico 80.) sobre as alterações informais e ilegais introduzidas na execução dos contratos.

82. Com relação às alegações sobre a execução do segundo contrato (Contrato 15.334), cabe a análise já explanada nos tópicos 47. a 50. desta informação, tendente à descaracterização do débito imputado por superfaturamento nos pagamentos do serviço, não obstante persistirem as irregularidades semelhantes àquelas levantadas no contrato anterior, inclusive a inviabilidade de medição na forma contratual.

83. Verificou-se, neste exame, que a M.I. Montreal Informática Ltda. foi a beneficiária direta dos pagamentos superfaturados levados a efeito na execução do Contrato 13.883, compactuando alterações na execução e na mensuração dos serviços sem a devida formalização e sem amparo na lei, prestando serviços sem a devida cobertura contratual e repactuando sem licitação, mediante Aditamentos ilegais, a prestação dos serviços após a expiração do prazo de validade do contrato. Com relação ao Contrato 15.334, a empresa contratada pactuou a continuidade da execução do mesmo tipo de serviço objeto do Contrato 13.883, em condições idênticas de inviabilidade da medição dos serviços.

#### CONCLUSÕES DA ANÁLISE

84. Esta Tomada de Contas Especial foi instaurada em decorrência das apurações havidas no processo 012.177/2005-5, que subsidiou os trabalhos das Comissões Parlamentares de Inquérito do Congresso Nacional denominadas "CPMI dos Correios", "CPMI do Mensalão" e "CPI dos Bingos".

85. Da instrução procedida à vista dos novos elementos autuados resultou a proposta de acolhimento das razões de justificativa apresentadas pelo Sr. Expedito Carlos Barsotti, em favor da sua isenção de responsabilidade na gestão dos contratos de publicidade firmados por entidades do SICOM - Sistema de Comunicação de Governo do Poder Executivo Federal (fls. 479-480).

86. Com relação ao Contrato 13.883 da Furnas Centrais Elétricas S.A. e seus aditamentos, constatou-se que a prestação dos serviços não obedeceu à forma estipulada na licitação e no instrumento contratual. Os elementos processuais evidenciam o descumprimento dos arts. 2º, 41, 54, §1º, 60, parágrafo único, e 66 da Lei 8.666/1993, com a previsão de diferentes formas de apreçamento no edital, na proposta e no contrato; com alterações promovidas na execução dos serviços sem a correspondente formalização contratual; com a execução de serviços sem cobertura contratual; e com a firmatura de aditamentos após encerrada a vigência do contrato, levando à recontração dos serviços sem licitação. Esse conjunto de irregularidades compôs o cenário para a ocorrência de pagamentos superfaturados em prejuízo da estatal Furnas Centrais Elétricas S.A.

87. A segunda contratação, que resultou na execução do Contrato 15.334, seguiu a mesma linha de irregularidades do contrato anterior (Contrato 13.883), mediante redações e procedimentos similares, com a diferença de que, nesse Contrato 15.334, a soma dos preços das etapas do serviço correspondeu ao valor arrematado no Pregão correspondente. Por consequência, também nesse caso constatou-se o descumprimento das disposições legais indicadas no tópico anterior (tópico 86.), a despeito de não se ter comprovado o superfaturamento dos serviços.

88. De todo o conjunto, constata-se que, uma vez ultrapassada a fase licitatória e afastados os demais competidores do certame, as partes contratuais agiram à revelia da lei, do contrato e do edital, promovendo alterações ilegais na execução do contrato, com reflexos patrimoniais,





RS 327.355,44	2/12/2002	
RS 109.118,16	1/1/2003	
RS 55.694,65	3/3/2003	

Tabela II

Valor	Data	Responsáveis solidários
RS 117.987,40	1/10/2003	M.I. Montreal Informática Ltda., Marcelo Brandão Carneiro e Julio Cezar de Cacio
RS 135.119,28	1/11/2003	
RS 176.173,11	4/12/2003	
RS 120.889,01	31/12/2003	
RS 162.290,39	5/4/2004	
RS 155.300,98	6/5/2004	
RS 94.088,80	3/6/2004	
RS 96.296,68	5/7/2004	
RS 92.248,78	4/8/2004	
RS 82.895,42	30/9/2004	

90.4 Com base nos arts. 16, inc. III, alíneas b e c, e § 2º; 19 e 57 da Lei 8.443/1992, conjug. c/ arts. 209, inc. II e III, e § 4º; 210 e 267 do RI-TCU, julgar IRREGULARES as contas do Sr. **Marcelo Brandão Carneiro, CPF 487.661.517-91**, condenando o responsável ao pagamento do débito demonstrado na tabela II abaixo, decorrentes de superfaturamentos nos pagamentos referentes ao Contrato 13.883, celebrado entre Furnas Centrais Elétricas S.A. e M.I. Montreal Informática Ltda., solidariamente com os demais responsáveis indicados na tabela, atualizando-se monetariamente os débitos e acrescendo-se os juros de mora, condenando também, o responsável, individualmente, ao pagamento da multa prevista na lei:

Tabela II

Valor	Data	Responsáveis solidários
RS 117.987,40	1/10/2003	M.I. Montreal Informática Ltda., Ailton Gomes Monteiro Filho e Julio Cezar de Cacio
RS 135.119,28	1/11/2003	
RS 176.173,11	4/12/2003	
RS 120.889,01	31/12/2003	
RS 162.290,39	5/4/2004	
RS 155.300,98	6/5/2004	
RS 94.088,80	3/6/2004	
RS 96.296,68	5/7/2004	
RS 92.248,78	4/8/2004	
RS 82.895,42	30/9/2004	

90.5 Com base nos arts. 16, inc. III, alíneas b e c, e § 2º; 19 e 57 da Lei 8.443/1992, conjug. c/ arts. 209, inc. II e III, e § 4º; 210 e 267 do RI-TCU, julgar IRREGULARES as contas do Sr. **Júlio Cesar de Cacio, CPF 297.136.507-78**, condenando o responsável ao pagamento dos débitos demonstrados nas tabelas I e II abaixo, decorrentes de superfaturamentos nos pagamentos referentes ao Contrato 13.883, celebrado entre Furnas Centrais Elétricas S.A. e M.I. Montreal Informática Ltda., solidariamente com os demais responsáveis indicados em cada tabela, atualizando-se monetariamente





RS 73.433,04	5/5/2002	Ailton Gomes Monteiro Filho
RS 84.288,58	2/6/2002	
RS 84.289,17	4/7/2002	
RS 80.074,30	1/8/2002	
RS 221.425,34	1/9/2002	
RS 243.568,06	1/10/2002	
RS 272.796,20	1/11/2002	
RS 327.355,44	2/12/2002	
RS 109.118,16	1/1/2003	
RS 55.694,65	3/3/2003	

Tabela II

Valor	Data	Responsáveis solidários
RS 117.987,40	1/10/2003	Julio Cesar de Cacio,
RS 135.119,28	1/11/2003	
RS 176.173,11	4/12/2003	Marcelo Brandão Carneiro e Ailton Gomes Monteiro Filho
RS 120.889,01	31/12/2003	
RS 162.290,39	5/4/2004	
RS 155.300,98	6/5/2004	
RS 94.088,80	3/6/2004	
RS 96.296,68	5/7/2004	
RS 92.248,78	4/8/2004	
RS 82.895,42	30/9/2004	

90.7 Com base no art. 58, inciso II, da Lei 8.443/1992, conjug. c/ art. 268, inc. II, do RI-TCU, aplicar multa, individualmente, aos responsáveis **Ailton Gomes Monteiro Filho, CPF 046859627-53, Marcelo Brandão Carneiro, CPF 487.661.517-91, e Júlio Cesar de Cacio, CPF 297.136.507-78**, em decorrência da não observância aos arts. 2º, 41, 54, §1º, 60, parágrafo único, e 66 da Lei 8.666/1993, quando da gestão dos Contratos 13.883 e 15.334, celebrados entre Furnas Centrais Elétricas S.A. e M.I. Montreal Informática Ltda.

90.8 Com base no art. 25 da Lei nº 8.443/92, que sejam notificados, os responsáveis **Ailton Gomes Monteiro Filho, Marcelo Brandão Carneiro, Júlio Cesar de Cacio e M.I. Montreal Informática Ltda.**, para comprovarem o recolhimento da importância devida em novo e improrrogável prazo de 15 (quinze) dias;

90.9 Nos termos do art. 28, inciso II, da Lei nº 8.443/92, que seja autorizada, desde logo, a cobrança judicial das dívidas, caso não atendidas as notificações; e

90.10 Com fundamento no § 3º do art. 16 da Lei 8.443/1992 e no § 6º do art. 209 do RI-TCU, determinar a remessa de cópia da documentação pertinente ao Ministério Público da União, para as providências cabíveis.”

#### PRONUNCIAMENTO DA SUBUNIDADE

9. O diretor responsável apresentou o parecer às fls. 624/635 – Volume 3 com as seguintes ponderações:

21





10.1 com relação à proposta inserta no parágrafo 90.10, fls. 623, este Tribunal, por intermédio do item 9.5 do Acórdão 354/2006 – P, já encaminhara o relatório preliminar da equipe de auditoria à Procuradoria-Geral da República, conforme comprovante às fls. 311 e 313, cabendo, desta forma, alertar a PGR acerca da medida anterior quando do envio da presente instrução, acompanhada do Relatório, Voto e Acórdão que vier a ser proferido;

10.2 considerar, no julgamento de mérito dos presentes autos, além das questões afetas aos contratos firmados entre Furnas Centrais Elétricas S.A. e a empresa MI Montreal Ltda., bem como a gestão do Sr. Expedito Carlos Barsotti, no que tange aos contratos de publicidade firmados por entidades do Sistema SICOM, consolidadas na instrução de fls. 604-623, os demais encaminhamentos referentes às outras matérias tratadas no presente processo, particularmente às proposições constantes do Despacho de fls. 420-433, especificamente no seu parágrafo 12, itens I-XXI, que contou com o parecer do MP/TCU às fls. 440-443;

10.3 acatar as justificativas apresentadas pelos responsáveis elencados às fls. 495, parágrafo 79 (instrução de fls. 479-497), isentando-os de responsabilidade com relação às questões tratadas nos itens 9.3 – 9.3.2.2 do Acórdão 354/2006 – Plenário; e,

10.4 o item 9.4.40 do Acórdão 354/2006 – Plenário foi tratado neste Tribunal no âmbito do Processo 030.863/2007-2, que analisou a ilegalidade dos repasses efetuados por Furnas S.A. à CAEFE, ante a inexistência de amparo legal (art. 1º do Decreto n.º 99.509/1990) e ausência de prestação de contas.

11. Feitas essas considerações, e aduzindo também os ajustes técnicos decorrentes da intervenção do MP/TCU, fls. 440-443, e, ainda, outras adequações na proposição de encaminhamento que se fizeram oportunas, cabe o envio dos autos ao gabinete do Ministro-Relator, RAIMUNDO CARREIRO, após oitiva regimental do Ministério Público junto ao TCU, para análise da seguinte proposta de mérito dos presentes autos:

- I) **rejeitar, em parte**, as alegações de defesa apresentadas pelos responsáveis Ailton Gomes Monteiro Filho, Marcelo Brandão Carneiro, Júlio Cesar de Cacio e a empresa M.I. Montreal Informática Ltda., com relação às questões tratadas nos itens 9.3 – 9.3.2.2 do Acórdão 354/2006 – Plenário;
- II) **rejeitar** as razões de justificativas apresentadas pelos responsáveis, em resposta aos itens 9.4.1 a 9.4.3; 9.4.5 a 9.4.10; 9.4.12; 9.4.14 a 9.4.17; 9.4.19; 9.4.21 a 9.4.27; 9.4.29 a 9.4.39; 9.4.41 a 9.4.53; 9.4.55 a 9.4.57 do Acórdão 354/2006-P;
- III) **acatar** as alegações de defesa apresentadas pelos responsáveis, Srs. Rodrigo Botelho Campos, Roberto Mendonça Mansur, Aristides Leite França, Heitor Herberto Sales, Marco Aurélio Gadelha Souza, Sandra Maria Ituassu Frota e Jorge Luiz Monteiro de Freitas, com relação às questões tratadas nos itens 9.3 – 9.3.2.2 do Acórdão 354/2006 – Plenário;
- IV) **acolher** as razões de justificativas apresentadas pelos responsáveis, em resposta aos itens 9.4.4, 9.4.11, 9.4.13, 9.4.15, 9.4.18, 9.4.20, 9.4.28, e 9.4.54 do Acórdão 354/2006-P;
- V) **acolher** as alegações de defesa apresentadas pelo Sr. Expedito Carlos Barsotti, em resposta ao item 9.4.8 do Acórdão 354/2006-P;





IX.3) Sr. Mário Lima Rocha, Superintendente da Área de Comunicação Social – CO.P, com base no art. 58, incisos II e III da Lei 8.443/1992, c/c o art. 268, incisos II e III do RI-TCU, em razão das ocorrências relatadas: (i) no parágrafo 61, item 9.4.8 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 354-356; e, (ii) no parágrafo 113, item 9.4.12 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 362-363.

IX.4) Sr. Expedito Carlos Barsotti, Secretário de Publicidade da SECOM-PR, com base no art. 58, inciso II da Lei 8.443/92, c/c art. 268, inciso II, do Regimento Interno do TCU, conforme relatado no parágrafo 61, item 9.4.8 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 354-356.

IX.5) Sr. Luiz Carlos Santos, ex-Diretor-Presidente de Furnas Centrais Elétricas S.A., com base no art. 58, incisos II e III da Lei 8.443/1992, c/c o art. 268, incisos II e III do RI-TCU, em razão das ocorrências relatadas: (i) no parágrafo 145, item 9.4.17 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 368-369; e, (ii) no parágrafo 288, itens 9.4.43-9.4.46 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 394-397.

IX.6) Sr. Heitor Herberto, ex-Diretor de Administração e Suprimentos, com base com base no art. 58, inciso III, da Lei 8.443/92, c/c art. 268, inciso III, do Regimento Interno do TCU, conforme relatado no parágrafo 145, item 9.4.17 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 368-369.

IX.7) Sr. Rodrigo Botelho Campos, ex-Diretor de Gestão Corporativa, nos termos do art. 58, inciso II da Lei 8.443/92, c/c art. 268, inciso II do Regimento Interno/TCU, conforme relatado no parágrafo 201, item 9.4.25 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 377-378.

IX.8) Sr. Marcelo Brandão Carneiro, responsável pela coordenação da licitação CO.DAQ.G 009.2004 e chefe do Departamento de Aquisição - DAQ.G, com base no art. 58, inciso II da Lei 8.443/92, c/c art. 268, inciso II do Regimento Interno/TCU, conforme relatado nos parágrafos 207 e 212, respectivamente itens 9.4.26 e 9.4.27 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 378-379 e 379-380.

IX.9) Sr. Márcio Florio, Chefe de Assessoria, com base no art. 58, inciso VII da Lei 8.443/92, c/c art. 268, inciso VII do Regimento Interno/TCU, conforme relatado no parágrafo 226, itens 9.4.29-9.4.31 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 381-384.

IX.10) Sr. Lucimar Altomar Güttler, responsável pela assinatura do contrato 15.831, com base no art. 58, inciso VII da Lei 8.443/92, c/c art. 268, inciso VII do Regimento Interno/TCU, conforme relatado no parágrafo 226, itens 9.4.29-9.4.31 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 381-384.

IX.11) Sr. Roberto Mendonça Mansur, Superintendente de Recursos Humanos, com base no art. 58, incisos VI e VII da Lei 8.443/92, c/c o art. 268, incisos VI e VII do Regimento Interno/TCU, em razão das ocorrências relatadas: (i) no parágrafo 235, item 9.4.33 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 385-386; (ii) no parágrafo 238, item 9.4.34 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 386; e, (iii) no parágrafo 249, item 9.4.37 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 388.

IX.12) Sr. Luiz Fernando Silva de Magalhães Couto, ex-Chefe da Consultoria Jurídica, com base no art. 58, inciso VII da Lei 8.443/92, c/c art. 268, inciso VII do Regimento Interno/TCU, conforme relatado no parágrafo 258, item 9.4.39 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 390.

IX.13) Srs. José Reginaldo C. Domingos, ex-chefe do Departamento de Construção de Geração Corumbá – DGB.T, Clovis H. D. Ribeiro, chefe do Departamento de Construção de Geração Corumbá – DGB.T, Breno Marinho Junqueira, ex-chefe do Departamento de Construção de Geração Térmica – DGE.T, e Luiz Antônio B. de Pinho, chefe do Departamento de Construção de Geração Térmica – DGE.T, com base no art. 58, inciso II da Lei 8.443/92, c/c art. 268, inciso II do Regimento Interno/TCU, conforme relatado no parágrafo 288, itens 9.4.43-9.4.46 do Acórdão 354/2006 – P, fls. 394-397.





- a) discrepâncias entre os valores fornecidos pelo setor de orçamentos da Estatal (DOR.F), para determinados programas de trabalho, e os constantes do somatório dos valores dos contratos entregues por Furnas, conforme relatado pela equipe de auditoria no item 9.4.57, parágrafos 336-345, fls. 404-406;
- b) utilização, pela Estatal, da sistemática de pagamentos via Aceitação de Compromissos Diversos – ACD, que se constituem em pagamentos com deficiência de suporte em documentação formal comprobatória da prestação do serviço ou aquisição de bens (“pagamentos não formais”), consistindo em valores materialmente relevantes, conforme tabela referencial dos exercícios de 2002 a 2005, sendo que, a exemplo do exercício de 2002, esses valores superaram, inclusive, os pagamentos considerados formais, ou seja, que seguiram o rito contábil ordinário, conforme tratado em capítulo específico no relatório constante às fls. 1 – 205.

XVII) **determinar**, nos termos do art. 12, inciso IV, 43, inciso I, e 45 da Lei nº 8.443/1992:

XVII.1) a **Furnas Centrais Elétricas S.A.**, encaminhando cópia dos volumes principal, 1, 2 e 3, bem como do Relatório, Voto e Acórdão que vier a ser proferido, que:

a) 30 (trinta) dias após a ciência do acórdão que vier a ser proferido, providencie e informe a este Tribunal, encaminhando documentação comprobatória, as medidas porventura adotadas quanto:

a.1) à instauração de Tomada de Contas Especial no tocante ao apontado no item 9.4.6, parágrafo 30, fls. 351-353, consoante arts. 8 e 43, inciso I, da Lei nº 8.443/1992, c/c o art. 249, inciso II do Regimento Interno/TCU;

a.2) ao resultado dos trabalhos realizados pela Comissão de Sindicância instaurada em 22/07/2004, por meio da DP.I 142.2004, de 22/07/2004, item 9.4.5, parágrafo 17, fls. 350-351;

a.3) ao efetivo recolhimento do INSS por parte da empresa Hot Line Construções Ltda., por força do Contrato CT 14319, firmado em 30.08.2002, tendo em vista que consulta ao Sistema CNIS, referente aos Srs. Antônio Sérgio Oshiro e Edson Severino Correia, na condição de empregados terceirizados de Furnas Centrais Elétricas, apresenta indícios de falta do devido recolhimento;

a.4) à prestação de contas da aplicação dos recursos financeiros transferidos à Leo Júnior Participações por força dos Convênios nº 13.979, assinado em 30/01/2002, no valor de R\$ 296.569,00, e nº 14.626, assinado em 01/08/2003, no valor de R\$ 302.328,00, ambos alusivos ao apoio de Furnas ao “Projeto Júnior”, devidamente acompanhadas dos documentos fiscais, inclusive os referentes a pagamento de pessoal, e da cópia de extrato bancário referente à conta corrente aberta especificamente para a movimentação dos recursos;

a.5) à prestação de contas da aplicação dos recursos financeiros transferidos ao Instituto de Qualidade Social - IQUAL, por força do Convênio nº 14.750, assinado em 19.12.2003, no valor de R\$ 1 712 000,00, referente ao Apoio de Furnas ao Projeto “Jovens do Rio”, devidamente acompanhada dos documentos fiscais das despesas efetivadas, e da cópia de extrato bancário, referente a conta corrente aberta especificamente para a movimentação dos recursos;





a.17) aos ajustes realizados nos seus cadastros específicos de pessoal, haja vista a verificação de inconsistências, tais como a (i) inclusão, no cadastro de inativos, do funcionário de matrículas nºs 018291-6 e 019077-1; (ii) manutenção, na base de inativos, de pessoas falecidas; (iii) rescisão do funcionário Edilson Vera Matos, matrícula 019858-9, cadastrado na base de inativos, com data de desligamento igual a de admissão; (iv) manutenção, na base de inativos, dos funcionários Miguel Henrique da Cruz Veras, CPF 102.606.337-04, Hortencia Vieira, CPF 296.259.127-20, Eliza Maria Vaz Serra, CPF 384.081.207-00 e Valdir Soares Malaquias, CPF 444.283.757-00 que também possuem matrículas de ativos; e (v) situação cadastral do Sr. Fernando Caram Guimarães, constante da base de inativos e já falecido, itens 9.4.51-9.4.53 e 9.4.55-9.4.56, parágrafos 320, 323, 326, 332 e 335, fls. 402-404.

a.18) aos estudos realizados para adequação dos sistemas e bancos de dados da empresa, discriminando os recursos necessários, as ações a serem desenvolvidas e o cronograma de execução, de modo a possibilitar o gerenciamento centralizado dos ativos de informação, garantindo a observância dos requisitos da disponibilidade e da integridade das informações corporativas, confiando, assim, maior segurança e celeridade às tomadas de decisões por parte dos gestores, bem como subsidiar todo o sistema de controle com informações fidedignas e tempestivas, considerando que no decurso do trabalho de auditoria, além de ter havido delonga no atendimento de várias solicitações, foram detectadas inconsistências nas informações apresentadas no tocante às bases de pessoal, fornecedores, contratos e pagamentos, tais como a falta de mecanismos que permitam a identificação única dos processos de pagamento, ausência de vinculação de pagamentos às respectivas obrigações, duplicidade e erros de cadastramento e registros armazenados sem verificação de consistência de campos obrigatórios, como o CPF, e que a autonomia excessiva dos sistemas e das bases e a ausência de documentação fidedigna dos modelos pode facilitar o uso indevido e a fraude;

a.19) à contratação direta efetuada junto ao Grupo Canal Energia e Internet S/C, em 1/7/2004, com enquadramento indevido na inexigibilidade prevista no art. 25, inciso I, da Lei nº 8.666/93, e outros firmados com a mesma empresa, diante do ferimento aos Princípios da Impessoalidade, Isonomia e Moralidade, consoante os arts. 251, caput e § 1º, inciso III, 250, § 2º, inciso IV, e 268, inciso II, do Regimento Interno/TCU, c/c art. 58, inciso II da Lei nº 8.443/92, item 9.4.47, parágrafo 293, fls. 397-398.

**XVII.2) ao Ministério da Saúde que:**

a) adote as devidas providências quanto ao fato de constar ou ter constado de seus quadros, contrariando o disposto no art. 117, inciso X, da Lei nº 8.112/90, o servidor Rogério Brant Martins Chaves, concomitantemente servidor daquele Ministério e sócio-administrador da empresa R.B.M.C. Comunicação e Arte Ltda., participante de licitação em Furnas Centrais Elétricas S.A. e vencedora de alguns certames, e informe ao Tribunal, **em até 60 (sessenta) dias a contar desta decisão**, acerca das medidas adotadas (item 9.4.7, parágrafo 42, fls. 353-354).

**XVII.3) à Corregedoria-Geral da União no Estado do Rio de Janeiro – CGU/RJ**, encaminhando cópia dos relatórios de fls. 01-205 e 349-410, bem como do Relatório, Voto e Acórdão que vier a ser proferido, que:

a) quando do exame das futuras contas de Furnas Centrais Elétricas S.A., verifique o cumprimento das determinações emanadas por este Tribunal no acórdão que vier a ser proferido, especificamente quanto:





- atender ao princípio de controle de segregação de funções e permitindo o aprimoramento do controle interno;
- b) à observância rigorosa do disposto nos artigos 73 e 74 da Lei n.º 8.666/93, fazendo constar dos processos constituídos demonstração clara de que os serviços contratados foram corretos e adequadamente prestados, item 9.4.10, parágrafo 105, fls. 360-361;
- c) à necessidade de fazer constar dos documentos que compõem seus autos explicações claras e específicas que não deixem margem a dúvidas quanto ao tipo de serviço contratado e prestado no âmbito de cada processo (Princípio da Motivação dos Atos), de forma a que qualquer leitor consiga compreender integralmente o respectivo conteúdo, conforme achado descrito no item 9.4.11, parágrafo 108, fls. 361-362;
- d) à apresentação, de forma clara e transparente, nas justificativas para futuras contratações de serviços de publicidade, do porquê das eventuais alterações nos percentuais de valores contratados, item 9.4.13, parágrafo 117, fls. 363-364;
- e) à necessidade de fazer constar dos contratos a indicação do crédito orçamentário pelo qual corre a despesa, com a informação da classificação funcional programática, da categoria econômica e do valor alocado em cada um, nos casos em que forem indicados mais de um crédito orçamentário, conforme o art. 55, inciso V, da Lei 8.666/93, item 9.4.21, parágrafo 171, fls. 372;
- f) à necessidade, durante a execução contratual, de se abster da utilização de recursos financeiros de programas de trabalhos diferentes daqueles indicados no instrumento contratual, observando que a natureza da despesa deve harmonizar-se com a classificação funcional-programática do crédito orçamentário na qual se insere, em atenção aos arts. 55, V, da Lei n.º 8.666/93 e 12 e 75, III, da Lei n.º 4.320/64, bem como à Lei Orçamentária Anual, item 9.4.22, parágrafo 179, fls. 373-374;
- g) à necessidade de inclusão, em todos os Compromissos firmados e suas espécies, Convênios, Contratos, Autorizações de Serviços ou outros congêneres, de cláusula exigindo a prestação de contas detalhada daqueles que utilizem recursos financeiros recebidos da Estatal a título de apoio a projeto social, cultural ou análogos, de forma a certificar o integral cumprimento daquilo que foi pactuado;
- h) à abstenção de exigir, nos editais de licitação, em caráter eliminatório, declaração de solidariedade de fabricante de produto, em atenção ao disposto nos arts. 3º, §1º, I, e 27 a 31 da Lei n.º 8.666/93;
- i) à previsão, em sua política de pessoal, da obrigação de transferência de expertise entre seus chefes, eventuais substitutos e demais empregados do setor, haja vista o quantitativo de ex-funcionários prestando serviços de consultoria sob o fundamento da transmissão de conhecimentos, gerando, com isso, a prática, muita das vezes, de atos antieconômicos;
- j) ao disposto no artigo 24, inciso XIII, da Lei 8.666/1993, no sentido de abster-se de contratar, por inexigibilidade ou dispensa de licitação, com base nesse dispositivo, a Fundação Comitê de Gestão Empresarial – FUNCOGE e/ou outras instituições análogas, conforme jurisprudência deste Tribunal (Decisões 252/99-P, 346/99-P, 30/2002-P e Acórdãos 1.349/2003-P, 1.614/2003-P, 125/2005-P), sem prejuízo da adoção das medidas cabíveis com relação a outras contratações semelhantes por ventura existentes;
- k) à formalização, em seus processos, de numeração de folhas em ordem cronológica e rubricas dos responsáveis pelas inserções de documentos, de forma a não permitir manuseio indevido de informações, ocorrência essa relatada inclusive por um





*A mudança de entendimento da unidade, ou melhor, a mudança na forma de apuração do débito, decorreu, principalmente, do acolhimento das justificativas inicialmente apresentadas, notadamente no que se refere à consideração, nos cálculos, do volume de documentos trabalhados e, não mais, do número de imagens armazenadas. Essa mudança, registre-se, acarretou significativa redução no valor do débito.*

*Não resta dúvida acerca da razoabilidade da sistemática de apuração anteriormente adotada pela Secex-RJ, a qual foi aprovada pelo Ministério Público junto ao TCU, conforme parecer de folhas 440-443. Ela partia do pressuposto de que já se sabia, desde a licitação, que o pagamento seria por imagem carregada no sistema e que os documentos eventualmente tratados e não aproveitados não seriam pagos. Ocorre que não há evidência cabal de tal fato, o que poderia gerar questionamentos futuros.*

*A apuração ora realizada é calculada a partir da quantidade de documentos tratados, informada pela própria empresa contratada. Para algumas tarefas do processo de digitalização, correspondentes aos itens da planilha contratual, considerou-se a totalidade dos documentos. Para outros, porém, limitou-se a quantidade aos percentuais previstos na proposta comercial. Dessa forma, para cada milheiro de documentos trabalhados, independentemente da quantidade real de documentos que passaram por cada etapa do processamento e de quantos chegaram a ser carregados no sistema, foi pago o Valor Total Comparativo (VTC). A diferença entre as quantidades pagas e as obtidas a partir dos percentuais previstos é que caracteriza e serve de base para o cálculo do débito.*

*Os responsáveis questionam essa interpretação do contrato, afirmando que os percentuais serviram apenas para equalizar as propostas, quando da licitação, não vinculando as quantidades a serem executadas e medidas.*

*Embora a expressão "equalizar" não seja a mais adequada, podendo levar à interpretação dada pelo Auditor na última instrução, de que isso é vedado pela Lei de Licitações, de fato a aplicação de percentuais tinha por objetivo possibilitar a comparação de propostas. A partir da aplicação dos percentuais é que foi possível chegar ao Valor Total Comparativo (VTC), o qual, como o nome diz, serviu para comparar as propostas. Sem isso, haveria apenas propostas de valores unitários, os quais não indicariam a melhor proposta, a menos que alguma licitante ofertasse o menor preço em todos os itens.*

*O mesmo efeito teria sido obtido se, em vez de percentuais, se aplicassem quantidades absolutas, levando a um valor global, o qual seria tomado para comparação. E é aí que fica claro, ao contrário do que alegam os responsáveis, que havia diferentes quantidades estimadas de documentos que seriam submetidos a cada etapa do processo de digitalização. Ora, se havia essa estimativa, ela será, sim, referência na execução do contrato, ainda que se admitam variações nas quantidades efetivamente executadas. Não há que se falar que essa estimativa (seja percentual ou absoluta) tenha servido apenas para julgamento de propostas. E o que a metodologia ora aplicada faz é exatamente tomar essa estimativa como parâmetro de medição do contrato.*

*Caso se rejeite a interpretação da Secex-RJ de que o pagamento deveria ser feito com base no VTC, acolhendo a alegação dos responsáveis de que o pagamento deveria ser feito pelas quantidades efetivamente executadas em cada etapa e pelos seus valores unitários, ainda assim restará caracterizado um débito, a ser quantificado, pois que demonstrado à exaustão a existência de pagamentos indevidos. Ainda nessa hipótese, porém, a aferição dos valores devidos pela metodologia ora proposta mostrar-se-ia a mais adequada, razoável e em perfeita consonância com o art. 210, § 1º, inciso II, do Regimento Interno, o qual preconiza que, na impossibilidade de fixar o exato valor do débito, deve o Tribunal buscar, por meios confiáveis, a apuração da quantia que seguramente não excederia o real valor devido.*

*É possível afirmar isso pelos seguintes motivos:*





avaliação. O acompanhamento da gestão da empresa, auditorias e análise de contas posteriores poderão fornecer subsídios importantes à análise do cumprimento das determinações.

Dessa forma, divergindo apenas da condenção do Sr. **Ailton Gomes Monteiro Filho**, como exposto anteriormente, encaminho os autos ao Ministro-Relator, ouvindo-se antes a D. Procuradoria.

### PARECER DO MINISTÉRIO PÚBLICO JUNTO AO TCU

11. Por fim, transcrevo no excerto a seguir a parte essencial do parecer do Ministério Público junto ao Tribunal, representado pelo Procurador Marinus Eduardo De Vries Marsico (fls. 643/647 – Volume 3):

“(…)

#### II

*Tendo exposto, de maneira resumida, os pontos que consideramos mais relevantes, passamos a tecer algumas considerações.*

*O aspecto mais grave apurado no curso dos autos, sem sombra de dúvida, é a condução do Contrato 13.883, o que, segundo a Secex/RJ, acarretou dano de elevado valor aos cofres de Furnas Centrais Elétricas S.A.*

*Não há concordância entre a Unidade Técnica e as pessoas responsabilizadas quanto à metodologia empregada na identificação de dano, muito menos em relação à existência de prejuízo.*

*A convicção apresentada pela secretaria está amparada no confronto entre os valores faturados mensalmente e a aplicação do Valor Total Comparativo (VTC), no caso do Contrato 13.883 R\$ 409,00, em relação à quantidade de milheiros de imagens trabalhadas. A metodologia está amplamente demonstrada na instrução de fls. 479-497 do volume principal, ocasião em que os débitos foram indicados em seus números finais.*

*Destacamos, da referida instrução, o trecho a seguir:*

*34. Esse chamado valor total comparativo foi criado com base em experiências anteriores, pois se sabia que nem todos os documentos passariam por todas as etapas. Já era do conhecimento de Furnas, por exemplo, que nem todas as imagens produzidas receberiam tratamento para melhoria de imagens. Os documentos microfilmados já constantes dos arquivos de microfimes de Furnas não passariam pelas etapas “análise, preparo e recuperação física”, “microfilmagem de documento em 16 mm” e “digitalização de documentos em papel”. Também, os documentos em papel não passariam pela etapa de digitalização de microfimes, mas sim pela etapa de digitalização dos documentos em papel.*

*35. Diante da inviabilidade de se controlar com exatidão todo o processo que envolve as etapas descritas, segundo informação do fiscal dos contratos, Sr. Julio Cesar de Cacio, e de se realizar medições contabilizando a quantidade de documentos efetivamente submetidos a cada etapa, optou-se pelo estabelecimento de um valor estimado para o processo como um todo, a que se deu o nome de valor total comparativo. (negritamos)*

*Fica patente que o VTC foi definido com espreque em experiências anteriores e em razão da incapacidade de Furnas controlar com exatidão os quantitativos executados.*

*Trazemos igualmente à colação excerto do pronunciamento da unidade autuado às fls. 636-638:*

*A apuração ora realizada é calculada a partir da quantidade de documentos tratados, informada pela própria empresa contratada. Para algumas tarefas do processo de digitalização, correspondentes aos itens da planilha contratual, considerou-se a totalidade dos documentos. Para outros, porém, limitou-se a quantidade aos percentuais previstos na proposta comercial. Dessa forma, para cada milheiro de documentos trabalhados, independentemente da quantidade real de documentos que passaram por cada etapa do processamento e de quantos chegaram a ser*





*Outro fator que interfere na produtividade e composição das produções mensais é o estado de conservação dos documentos, ponto que também não foi abordado no processo.*

*Em face dos aspectos que levantamos nos parágrafos anteriores, concluímos que a falta de um efetivo controle da digitalização por etapas, na forma definida no contrato, trouxe sérios prejuízos à capacidade de Furnas saber se efetivamente estava pagando o valor justo. Criar metodologia para inferir o suposto dano, correndo o risco de estar trazendo sérios prejuízos ao equilíbrio da relação contratual, é procedimento a ser evitado.*

*A criação de percentuais amparados em experiências anteriores não confere certeza à composição indicada, prestando-se tão somente de referencial com potencial de auxiliar o controle da execução, sem o condão de substituir a efetiva fiscalização.*

*Mesmo sendo forte a possibilidade de que tenha havido dano, ponto veementemente defendido pela Secex/RJ, a incerteza quanto ao valor do débito, inclusive aproximado, recomenda cautela quanto a uma possível condenação em débito.*

*De outra parte, permanece em relação aos gestores a responsabilidade pelas irregularidades cometidas na fase da licitação e da execução da avença. Condutas a serem avaliadas e valoradas nas contas anuais.*

*A respeito dos outros aspectos analisados no processo, anotamos que o Diretor incorporou em sua consolidação (fls. 625-634, v. p.) as sugestões que fizemos às fls. 440-443 do volume principal, levando-nos a anuir, relativamente ao mérito, as propostas alvitradas com as sugestões apresentadas pelo Secretário da Secex/RJ (fls. 636-638, v. p.) e os reflexos advindos do afastamento do dano.*

*Na esteira da jurisprudência criada em razão dos Acórdãos 1.723/2009 e 2.303/2009, ambos do Plenário, em razão da ausência de dano, sendo esse o entendimento a prosperar, propomos o retorno do processo a sua natureza original de relatório de auditoria.*

### III

*Feitos esses esclarecimentos e ponderações, somos favoráveis a que o Tribunal decida da seguinte forma:*

*a) aceite as alegações de defesa apresentadas pelos responsáveis Ailton Gomes Monteiro Filho, Marcelo Brandão Carneiro e Júlio Cesar de Cacio e pela empresa M.I Montreal Informática Ltda., com relação aos possíveis danos relacionados no item 9.1 e 9.3 do Acórdão 354/2006 – TCU – Plenário e seus subitens;*

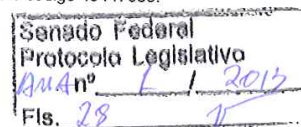
*b) determine o retorno do processo a sua natureza original de relatório de auditoria; ressalvados os itens I, VI, VII e XIII da proposta de fls. 625-634 do volume principal, sejam acolhidos os encaminhamentos da Unidade Técnica, lendo-se no item XVII “Controladoria-Geral da União no Estado do Rio de Janeiro – CGU/RJ”, em substituição a “Corregedoria-Geral da União no Estado do Rio de Janeiro – CGU/RJ”.*

É o relatório.





11. Os novos documentos apresentados pela M.I. Montreal Informática Ltda., os quais ensejaram a reinstrução dos autos pela unidade técnica, dizem respeito à forma de medição dos serviços prestados. Enquanto a empresa defende que o correto seria considerar o milheiro de papel trabalhado, a Secex/RJ entende que, por se tratar de digitalização, o serviço deve ser mensurado em função dos milheiros carregados no sistema de Furnas. A empresa, além disso, assevera que foram carregadas 21.203.147 imagens nos sistema de Furnas, e não as 17.514.744 indicadas pela Secex/RJ. Outras questões foram rebatidas pela unidade técnica, que indicou a necessidade de citar novamente a M.I. Montreal Informática Ltda., Júlio Cesar de Cacio e Marcelo Brandão Carneiro, incluído posteriormente Ailton Gomes Monteiro Filho, esse último por ter assinado o Contrato 13.883.
12. Em relação ao Sr. Expedito Carlos Barsotti, Secretário de Publicidade da SECOM-PR, a secretaria se convenceu da incompetência dele na execução dos contratos de publicidade de interesse da empresa. (fls. 479/480 – Volume 2)
13. Outrossim, por ocasião da análise das alegações de defesa (fls. 604/623 – Volume 3), a Secex/RJ acolheu os argumentos tendentes a justificar as irregularidades apontadas na execução do Contrato 15.334, persistindo o débito apenas em relação ao Contrato 13.883.
14. Por seu turno, o MP/TCU entende que o aspecto mais grave apurado no curso dos autos concerne, de fato, à condução do Contrato 13.883 (peça 84), uma vez que anuiu à conclusão da unidade técnica pela descaracterização do débito concernente ao Contrato 15.334, conforme demonstrado nos itens 48-50 da instrução de fls. 604/623 – Volume 3.
15. Consoante destacado pelo **Parquet** especializado junto ao TCU, quanto ao referido Contrato 13.883, não há concordância entre a Unidade Técnica e as pessoas responsabilizadas quanto à metodologia empregada na identificação de dano, muito menos em relação à existência de prejuízo. A convicção apresentada pela secretaria está amparada no confronto entre os valores faturados mensalmente e a aplicação do Valor Total Comparativo (VTC), no caso do Contrato 13.883 R\$ 409,00, em relação à quantidade de milheiros de imagens trabalhadas. A metodologia está amplamente demonstrada na instrução de fls. 479/497 - Volume 2, ocasião em que os débitos foram indicados em seus números finais.
16. No entanto, conforme muito bem elucidou o MP/TCU, não há elementos nos autos suficientes para justificar a imposição de débito, sobretudo porque, ao analisar os elementos acostados aos autos, fica patente que o VTC foi definido com espreque em experiências anteriores e em razão da incapacidade de Furnas de controlar com exatidão os quantitativos executados.
19. Em seu último parecer (peça 84), o MP/TCU consigna que, após detida reflexão sobre os argumentos que os responsáveis trouxeram, pode-se concluir que a forma de pagamento sugerida pela Unidade Técnica não é a mais adequada, pois o fato de a contratante (Furnas) não ter recursos para fiscalizar o processo, não autoriza concluir que a empresa contratada não possuía meios de identificar a quantidade de documentos processados mensalmente por atividade e, por conseguinte, de mensurar os serviços efetivamente prestados.
20. Neste ponto, aliás, destaco que a Unidade Técnica, muito embora tenha proposto a responsabilização da contratada e demais responsáveis, deixou bem claro que a medição dos serviços em questão se mostrava inviável (vide fls. 614 – Volume 3, item 51), razão pela qual alinhei-me ao parecer do MP/TCU pela impossibilidade de imposição de débito no caso vertente.
21. Não é demais lembrar que o objeto do contrato analisado é flexível, indicando nesse propósito o fato de os editais que suportaram os Contratos 13.883 (fls. 404 do TC 008.465/2006-2) e 15.334 (fls. 706, TC 008.465/2006-2) trazerem previsões de composições percentuais distintas, o que milita em favor dos responsáveis, tendo em vista que as medições devem refletir a realidade dos serviços executados, sob pena de haver enriquecimento sem causa da Administração.



**5**

**PARECER Nº      , DE 2013**

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Aviso nº 17, de 2013, do Tribunal de Contas da União (nº 491-Seses-TCU-Plenário, de 17 de abril de 2013, na origem), que encaminha cópia do Acórdão nº 935/2013 – TCU – Plenário, proferido nos autos do processo nº TC024.747/2012-2, acompanhado do Relatório e do Voto que o fundamentam, referente ao acompanhamento da operação de crédito relativa às obras de reforma e ampliação do Estádio Beira-Rio, em Porto Alegre, formalizada entre o BNDES, a SPE Holding Beira Rio S/A, o Banco do Brasil e o Banco do Rio Grande do Sul – Banrisul.



SF/13494.22565-13

**RELATORA: Senadora ANA RITA****I – RELATÓRIO**

Submete-se ao conhecimento desta Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) o Aviso da CMA (AMA) nº 17, de 2013, do Tribunal de Contas da União (TCU) (nº 491-Seses-TCU-Plenário, de 17 de abril de 2013, na origem), cujo objeto é discriminado em epígrafe.

O TCU, na qualidade de órgão que presta auxílio ao Congresso Nacional no exercício do controle externo da administração pública, regulamentou procedimentos internos destinados a atender às demandas que lhe são encaminhadas pelo Parlamento, no cumprimento de suas competências constitucionais. Trata-se, pois, de dar ciência ao Senado Federal de atividade fiscalizadora exercida pelo TCU.

## II – ANÁLISE

O instrumento destina-se, exclusivamente, a dar conhecimento da aprovação do normativo interno daquela Corte de Contas. Nessa condição, até porque ao TCU é garantida autonomia administrativa, nada há o que ser feito por este Colegiado.

Entretanto, consideramos oportuno transcrever as principais determinações do TCU no acórdão:

9.1. dispensar o BNDES, com relação à operação de crédito realizada para financiar a obra de reforma e ampliação da Arena Beira-Rio, em Porto Alegre/RS, de apresentar o projeto executivo ao TCU, com posterior parecer positivo desta Corte, como requisito para liberação de parcelas superiores a 20% dos créditos contratados, condição estabelecida no Acórdão 845/2011-Plenário, tendo em vista que os recursos financeiros, os ativos e passivos patrimoniais, envolvidos na operação, incluindo-se aí as garantias prestadas tanto pela Postulante do crédito como pela sua Interviente controladora, serem privados;

9.2. determinar ao BNDES, com base no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, para que, com relação à operação de crédito contratada para o financiamento das obras na Arena Beira-Rio, em Porto Alegre/RS:

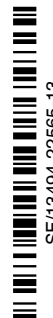
9.2.1. verifique a necessária aprovação do projeto executivo da Arena pelo Comitê Organizador Local da FIFA; e

9.2.2. avalie a necessidade de proceder os devidos ajustes no contrato de financiamento a ser firmado com a SPE Holding Beira Rio S/A, como, por exemplo, o limite de 75% do valor financiado em relação ao valor total dos investimentos, tendo em vista que houve a habilitação da empresa responsável pela construção do estádio para o recebimento de isenções tributárias provenientes do Recopa (Lei 12.350/2011) e, conseqüentemente, potencial redução do valor primeiramente avaliado pelo Banco;

9.3. determinar à SecexEstataisRJ, com base no art. 157, caput c/c art. 241 e 242 do Regimento Interno do TCU, que dê continuidade ao acompanhamento das ações do BNDES para o financiamento da Arena Beira-Rio, em Porto Alegre/RS;

9.4. encaminhar cópia desta deliberação, acompanhada do relatório e do voto que fundamentam:

9.4.1. ao BNDES;



SF/13494.22565-13

9.4.2. à SPE Holding Beira Rio S/A;

9.4.3. ao Sport Club Internacional;

9.4.4. ao Ministério do Esporte;

9.4.5 ao Coordenador do Grupo de Trabalho "Copa do Mundo" da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal;

9.4.6. ao Presidente da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados; ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados; e ao Presidente da Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle do Senado Federal.

9.5. arquivar os presentes autos.

### III – VOTO

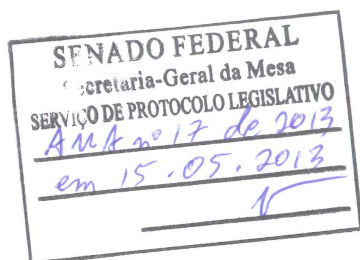
À luz do exposto, opinamos pelo **arquivamento** do Aviso nº 17, de 2013, do Tribunal de Contas da União, juntamente com os documentos que o acompanham.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora





Aviso nº 491-Seses-TCU-Plenário

Brasília-DF, 17 de abril de 2013.

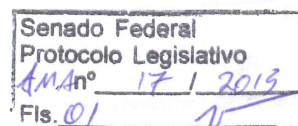
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para conhecimento, cópia do Acórdão proferido nos autos do processo nº TC 024.747/2012-2, pelo Plenário desta Corte na Sessão Ordinária de 17/4/2013, acompanhado do Relatório e do Voto que o fundamentam.

Atenciosamente,

  
JOÃO AUGUSTO RIBEIRO NARDES  
Presidente

A Sua Excelência, o Senhor  
Senador BLAIRO MAGGI  
Presidente da Comissão de Meio Ambiente,  
Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle - CMA  
Praça dos Três Poderes, Senado Federal, Anexo II,  
Ala Senador Nilo Coelho, Sala 4-B  
Brasília - DF





## ACÓRDÃO Nº 935/2013 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC-024.747/2012-2
2. Grupo I, Classe de Assunto V- Relatório de Acompanhamento
3. Entidades: Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)
4. Interessado: Tribunal de Contas da União
5. Relator: Ministro Valmir Campelo
6. Representante do Ministério Público: não atuou
7. Unidade Técnica: SecexEstataisRJ
8. Advogado constituído nos autos: não há

## 9. ACÓRDÃO:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de relatório de acompanhamento tendente a avaliar a regularidade da operação de crédito realizada entre o BNDES, a SPE Holding Beira Rio S/A, o Banco do Brasil e o Banco do Rio Grande do Sul – Banrisul, necessários à reforma e ampliação do Estádio Beira-Rio, em Porto Alegre/RS, como parte dos empreendimentos necessários para a realização da Copa do Mundo de 2014.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator em:

9.1. dispensar o BNDES, com relação à operação de crédito realizada para financiar a obra de reforma e ampliação da Arena Beira-Rio, em Porto Alegre/RS, de apresentar o projeto executivo ao TCU, com posterior parecer positivo desta Corte, como requisito para liberação de parcelas superiores a 20% dos créditos contratados, condição estabelecida no Acórdão 845/2011-Plenário, tendo em vista que os recursos financeiros, os ativos e passivos patrimoniais, envolvidos na operação, incluindo-se aí as garantias prestadas tanto pela Postulante do crédito como pela sua Interviente controladora, serem privados;

9.2. determinar ao BNDES, com base no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, para que, com relação à operação de crédito contratada para o financiamento das obras na Arena Beira-Rio, em Porto Alegre/RS:

9.2.1. verifique a necessária aprovação do projeto executivo da Arena pelo Comitê Organizador Local da FIFA; e

9.2.2. avalie a necessidade de proceder os devidos ajustes no contrato de financiamento a ser firmado com a SPE Holding Beira Rio S/A, como, por exemplo, o limite de 75% do valor financiado em relação ao valor total dos investimentos, tendo em vista que houve a habilitação da empresa responsável pela construção do estádio para o recebimento de isenções tributárias provenientes do Recopa (Lei 12.350/2011) e, conseqüentemente, potencial redução do valor primeiramente avaliado pelo Banco;

9.3. determinar à SecexEstataisRJ, com base no art. 157, caput c/c art. 241 e 242 do Regimento Interno do TCU, que dê continuidade ao acompanhamento das ações do BNDES para o financiamento da Arena Beira-Rio, em Porto Alegre/RS;

9.4. encaminhar cópia desta deliberação, acompanhada do relatório e do voto que a fundamentam:

9.4.1. ao BNDES;

9.4.2. à SPE Holding Beira Rio S/A

9.4.3. ao Sport Club Internacional;

9.4.4. ao Ministério do Esporte;

9.4.5 ao Coordenador do Grupo de Trabalho "Copa do Mundo" da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal;

9.4.6. ao Presidente da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados; ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados; e ao



Presidente da Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle do Senado Federal.

9.5. arquivar os presentes autos.

10. Ata nº 13/2013 – Plenário.

11. Data da Sessão: 17/4/2013 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-0935-13/13-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Aroldo Cedraz (na Presidência), Valmir Campelo (Relator), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, Raimundo Carreiro e José Jorge.

13.2. Ministros-Substitutos presentes: Augusto Sherman Cavalcanti, Marcos Bemquerer Costa, André Luís de Carvalho e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)  
AROLDO CEDRAZ  
na Presidência

(Assinado Eletronicamente)  
VALMIR CAMPELO  
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)  
LUCAS ROCHA FURTADO  
Procurador-Geral

**GRUPO I – CLASSE V – Plenário****TC 024.747/2012-2****Natureza:** Relatório de Acompanhamento**Entidade:** Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)**Interessado:** Tribunal de Contas da União (SecexEstataisRJ).**Advogado constituído nos autos:** não há.

**Sumário:** COPA DO MUNDO DE 2014. ACOMPANHAMENTO DA OPERAÇÃO DE CRÉDITO RELATIVA À REFORMA E AMPLIAÇÃO DO ESTÁDIO BEIRA RIO. VALOR DA OBRA DE R\$ 382,2 MILHÕES, DOS QUAIS R\$ 275,1 MILHÕES PROVÊM DE EMPRÉSTIMO COM O BNDES. SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICA CONSTITUÍDA PARA EXECUTAR A OBRA E EXPLORAR COMERCIALMENTE O ESTÁDIO, POR VINTE ANOS. OPERAÇÃO MISTA. UM TERÇO A SER CONTRATADO DIRETAMENTE COM A SPE E DOIS TERÇOS COM O BANCO DO BRASIL S/A E O BANRISUL. EMPRÉSTIMO APROVADO PELO BNDES. DESEMBOLSOS AINDA NÃO EFETUADOS. NECESSIDADE DE CONTRATAR UMA ROBUSTA ESTRUTURA DE GARANTIAS EM RAZÃO DE UMA AVALIAÇÃO DE VIABILIDADE ECONÔMICA EFETUADA EM CENÁRIO OTIMISTA. SALVAGUARDAS ADICIONAIS ESTABELECEndo OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS PARA A SPE E O ACIONISTA CONTROLADOR (ANDRADE GUTIERREZ S.A.) COM INTUITO DE MITIGAR O RISCO DE CRÉDITO. OPERAÇÃO PRIVADA. MODIFICAÇÃO DAS REGRAS DE DESEMBOLSO RELATIVAS À NECESSIDADE DE ENCAMINHAMENTO E APROVAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO AO TCU. AUSÊNCIA DE MANIFESTAÇÃO DA FIFA A RESPEITO DO PROJETO EXECUTIVO DA ARENA. PROJETO HABILITADO PELO RECOPA APÓS A AVALIAÇÃO DOS CUSTOS DO EMPREENDIMENTO PELO BNDES. NECESSIDADE DE REAVALIAR IMPACTO DO NOVO VALOR DA OBRA NO FINANCIAMENTO. PROVIDÊNCIAS INTERNAS. COMUNICAÇÕES. ARQUIVAMENTO.

**RELATÓRIO**

Cuidam os autos de relatório de acompanhamento tendente a avaliar a regularidade da operação de crédito realizada entre o BNDES para financiar o projeto de reforma e ampliação do estádio Arena Beira-Rio, em Porto Alegre/RS, que se insere no esforço para realização da Copa do Mundo de Futebol de 2014.

2. Transcrevo, com as adaptações na forma que entendo adequadas, o relatório de acompanhamento elaborado pela SecexEstataisRJ, que contou com a anuência do corpo dirigente da unidade (peças 15 a 17):



*"Trata-se de acompanhamento de conformidade da operação de crédito relativa ao projeto da Arena Beira Rio, Porto Alegre – RS, realizada entre o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDES (subcrédito direto); o Banco do Brasil e o Banco do Rio Grande do Sul – Banrisul (como agentes financeiros, responsáveis pela intermediação do subcrédito indireto); e a SPE Holding Beira Rio S/A, como parte dos empreendimentos necessários para a realização da Copa do Mundo de 2014, no Brasil.*

2. *O presente trabalho visa ao cumprimento do Acórdão 2.298/2010 - Plenário, que resultou do levantamento realizado pela 9ª SECEX (TC 010.721/2010-0), com o objetivo de conhecer as ações do BNDES ligadas ao financiamento de projetos para a realização da Copa do Mundo de 2014. O referido Acórdão, além de determinações e recomendações ao Banco, determinou a autuação de acompanhamentos individuais para cada operação de financiamento dos estádios e do corredor T5, que é a única obra de mobilidade urbana financiada pelo BNDES para a Copa do Mundo de 2014.*

3. *A partir daí, a cada ano, a 9ª SECEX, atual SecexEstataisRJ, vem realizando acompanhamento de regularidade nos procedimentos para a concessão dos respectivos financiamentos. Desse modo, o presente trabalho de fiscalização ocorreu no BNDES, entre 25/2/2013 e 15/3/2013.*

## **II. CONDIÇÕES PARA APROVAÇÃO DO FINANCIAMENTO**

4. *A Resolução 3.801/2009 do Conselho Monetário Nacional (CMN) fixou limite de R\$ 400.000.000,00 para financiamento da construção e reforma dos estádios escolhidos para a realização da Copa do Mundo, bem como para o seu entorno.*

5. *Por sua vez e em cumprimento às condições estabelecidas pela Resolução CMN 3.801/2009, o Programa ProCopa Arenas do BNDES, criado pela Resolução BNDES 1.888/2010, de 12/1/2010, e disciplinado atualmente pela Resolução BNDES 2.205/2011, de 27/12/2011, tem por finalidade apoiar os projetos de construção e reforma das arenas e a urbanização do entorno, com objetivo de realização da Copa do Mundo de 2014.*

6. *O Programa permite, portanto, financiar os entes da Federação e as empresas privadas comprometidas com o evento, nas diferentes formas de contratação e parcerias entre o público e o privado, inclusive com condições financeiras e de prazo semelhantes, à exceção das peculiaridades de risco de crédito de cada agente.*

7. *Há que se ressaltar, no entanto, as condições especiais estabelecidas no ProCopa Arenas, que têm por objetivo mitigar riscos de subestimativa nos orçamentos e prazos das obras. São, portanto, condicionantes específicas do Programa:*

- a) *Aprovação do projeto da Arena pela FIFA;*
- b) *Sustentabilidade ambiental;*
- c) *Existência de um plano de viabilidade econômica e operacional da arena; e*
- d) *Auditoria independente da execução físico-financeira das obras a ser contratada pelo tomador dos recursos;*
- e) *Apresentação de iniciativas de urbanização dos entornos a fim de permitir a inserção das arenas no contexto urbano das cidades.*

## **III. CARACTERÍSTICAS GERAIS DA OPERAÇÃO DE FINANCIAMENTO**

### **III.1. DO ENQUADRAMENTO E DA MODALIDADE DE OPERAÇÃO**

8. *Em 9/4/2012, por ocasião da 367ª reunião do Comitê de Enquadramento e Crédito do BNDES, foi aprovada a operação de financiamento para reforma e modernização do estádio José Pinheiro Borda (Complexo Beira Rio), doravante denominado Arena Beira Rio, para fins de recebimento dos jogos da Copa FIFA 2014.*

9. *A operação 4.004.364 teve seu enquadramento aprovado no montante de R\$ 277.000.000,00 (duzentos e setenta e sete milhões de reais), como parte do investimento total de R\$ 376.000.000,00 (trezentos e setenta e seis milhões de reais), sob a modalidade operacional do BNDES – Finem direto, no segmento de operação clássica (Peça 8).*

10. *Neste ponto, cabe apontar a peculiaridade desta operação, que apesar de ter sido enquadrada na modalidade de operação direta, na verdade, tornou-se, com a evolução das suas negociações, operação mista, em que o valor da colaboração financeira será dividido em três partes: um terço será contratado diretamente com o BNDES e dois terços, com o consórcio a ser formado entre o Banco do Brasil S/A e o Banco do Estado do Rio Grande do Sul S/A (Peça 7, p. 03).*

11. *Cabe destacar também que, da etapa de enquadramento para a aprovação do projeto, conforme será explicitado no item III.5, o investimento total evoluiu do valor inicial de R\$ 376.000.000,00 (trezentos e setenta e seis milhões de reais) para o valor de R\$ 382.200.000,00 (trezentos*



e oitenta e dois milhões e duzentos mil reais), num incremento de 1,6%. Por outro lado, o valor aprovado para a operação, conforme decisão de diretoria, foi de R\$ 275.100.000,00 (duzentos e setenta e cinco milhões e cem mil reais), inferior, portanto, aos R\$ 277.000.000,00 (duzentos e setenta e sete milhões de reais) submetidos inicialmente.

12. Ainda, o Comitê de Enquadramento e Crédito - CEC recomendou verificar, durante a análise, a possibilidade de incluir financiamento a projetos sociais. Entretanto, não foram contemplados projetos sociais para esta operação (Peça 8).

13. Finalmente, cabe ressaltar que, excepcionalmente, em relação à contratação dos financiamentos da Arena Beira Rio – RS e da Arena Itaquera – SP, foi prorrogado para 31/12/2013 o prazo de encerramento do Programa BNDES ProCopa Arenas, cujo termo formal ocorreu em 31/12/2012, conforme decisão de diretoria 1.459/2012, de 26/12/2012 (Peça 14).

### III.2. DO POSTULANTE

14. A postulante é a sociedade de propósito específico – SPE Holding Beira Rio S/A, cujo controle pertence ao grupo Andrade Gutierrez S/A, interveniente na operação.

15. A SPE foi criada com o objetivo de executar o projeto de reforma e modernização da Arena Beira Rio e, em contrapartida ao custeio das obras, explorar comercialmente determinadas áreas do empreendimento por um prazo de 20 anos.

16. A Andrade Gutierrez S/A (grupo AG) detém 96% do seu capital votante, conforme tabela a seguir:

**Tabela 1: Participação societária na SPE Holding Beira Rio S/A (Posição em 12/12/2012)**

Participante	Ações Ordinárias	Participação (%)
Andrade Gutierrez S.A	4.800	96%
Luis Otávio Mourão	100	2%
Pedro Berto da Silva	100	2%
Total	5.000	100%

Fonte: BNDES. Relatório de Análise AS/DEURB 012/2012

17. Há a possibilidade de alteração da composição acionária da SPE, segundo o relatório de análise AS/DEURB 012/2012 (Peça 7, p. 12). Uma das propostas, segundo consta no referido relatório, seria a criação de um Fundo de Investimento Imobiliário – FII, que daria 100% de participação na SPE, e suas cotas seriam repartidas à proporção de 25% entre o grupo AG, o Banco BTG Pactual e dois fundos de pensão. Alternativamente, há possibilidade de reestruturação societária, havendo uma redistribuição das ações à base de 50% para o grupo AG e 50% para o Banco BTG Pactual.

18. Em reunião técnica com a equipe da AS/DEURB, BNDES, foi obtida informação de que a segunda opção, atualmente, é a mais provável.

19. Cabe ressaltar que, segundo o item 1.7.10, “a”, da decisão de diretoria 1.383/2012 (Peça 10, p. 10) e do item I, da cláusula décima terceira da minuta do contrato, decisão de diretoria 1.382/2012 (Peça 9, p. 19), é uma das obrigações da interveniente, controladora, submeter à aprovação do BNDES ato que intencione modificar a atual configuração da SPE Holding Beira Rio S/A, ou que altere a qualidade do acionista controlador, nos termos do art. 116 da Lei 6.404/1976.

20. Uma decorrência disso consta na decisão de diretoria 263/2013, de 26/2/2013 (Peça 13), que autorizou a alteração da garantia e taxa de risco de crédito aprovados para a operação, tendo em vista a substituição de 50% da garantia do crédito, que, a priori, seria dada por fiança bancária, pela fiança corporativa do grupo BTG Pactual Holding S/A, conforme será detalhado mais adiante neste relatório.

21. Cabe ressaltar, no entanto, que a substituição da fiança bancária pela fiança corporativa do grupo BTG Pactual Holding S/A diz respeito à primeira parte das garantias, aquelas que garantem a parcela do financiamento até a conclusão das obras da Arena Beira Rio. Após isso, tais garantias devem ser liberadas pelo BNDES, sendo substituídas e/ou complementadas por outras modalidades de garantia, quais sejam a cessão fiduciária de direitos, alienação fiduciária de ações e alienação fiduciária de direito real de superfície. Tais garantias serão melhor detalhadas no item 0 deste relatório.



22. A SPE Holding Beira Rio S/A ainda não possui relacionamento com o BNDES. Entretanto, o grupo AG, controlador da SPE, apresenta um amplo histórico de operações diretas com o BNDES. Segundo consta no relatório de análise (Peça 7, p. 13), o saldo devedor atual do grupo AG, em operações diretas, é de R\$ 2,6 bilhões.

23. Segundo o relatório AC/DERISC 1.381/2012, de 19/10/2012, a exposição atual do BNDES à Andrade Gutierrez S.A. é de R\$ 2,65 bilhões e a margem disponível é de R\$ 2,2 bilhões, já considerando no cálculo as fianças prestadas, o saldo a liberar dos contratos e as amortizações previstas nos financiamentos junto ao BNDES.

24. Na análise da operação pelo BNDES, os indicadores econômico-financeiros da Andrade Gutierrez S/A foram levados em consideração, em substituição à da SPE, tendo em vista que esta última ainda está em fase pré-operacional, sendo que as demonstrações contábeis do grupo AG foram auditadas pela Deloitte, à exceção do 1º semestre de 2012, que, à época da análise, ainda não havia sido auditado. Os indicadores econômico-financeiros apresentados foram os seguintes:

**Tabela 2: Indicadores Econômico-Financeiros - Andrade Gutierrez SA (Valores em R\$ mil)**

Indicadores	jun/12	dez/11	dez/10	dez/09
Ativo Total	29.561.327	29.748.630	31.385.213	27.719.903
Patrimônio Líquido	6.613.430	7.903.221	7.724.980	6.982.333
Dívida líquida	9.789.711	7.607.355	8.893.432	6.966.199
Receita Operacional Líquida	6.095.985	13.171.888	14.142.960	14.932.429
EBITDA	891.283	3.062.004	3.639.303	3.628.817
Lucro líquido	-193.571	1.514.050	775.370	951.530
Margem EBITDA	14,60%	23,20%	25,70%	24,30%
Margem líquida	-3,20%	11,50%	5,50%	6,40%
Dívida Líquida / EBITDA	4,0	2,5	2,4	1,9

Fonte: BNDES. Relatório de Análise AS/DEURB 012/2012

### III.3. DA ESTRUTURAÇÃO FINANCEIRA DA OPERAÇÃO

25. A estrutura financeira da operação encontra-se modelada, conforme a Figura 1, possuindo os seguintes elementos principais:

a) *Contas de livre movimentação (na SPE):* contas de movimentação da própria SPE Holding Beira Rio S/A com objetivo de girar as disponibilidades financeiras em virtude da operação da empresa. Nelas, além dos pagamentos a fornecedores e de clientes, entre outros, fluem também os desembolsos provenientes dos bancos financiadores (fluxo 2), os aportes de recursos em contrapartida dos controladores, além do recebimento de dividendos e juros sobre o capital próprio (fluxo 1) e o pagamento das prestações do principal e juros da dívida dos contratos de financiamento (fluxo 3);

b) *Conta Centralizadora (na SPE):* conta de movimentação restrita e administrada por um agente fiduciário, constituída exclusivamente para o projeto. Cabe a esta conta concentrar todos os recebíveis da SPE, incluindo, mas não se limitando aos provenientes da operação da Arena Beira Rio. Todos os recebíveis da SPE, que compõem parcela das garantias relativas à cessão fiduciária de direitos, conforme explicitado na alínea "b" do subitem III.4.2 deste relatório, serão cedidos aos três bancos financiadores. Não será permitido oferecer recebíveis em garantia a terceiros sem anuência destes bancos. Haverá um contrato de compartilhamento de garantias que regerá este e outros compartilhamentos;

c) *Conta Reserva (na SPE):* conta de movimentação restrita e administrada pelo agente fiduciário, sendo constituída como instrumento de garantia de pagamento das obrigações da SPE aos bancos. Durante o prazo de amortização do principal, seu saldo será equivalente à 6 (seis) prestações seguintes de principal e juros da dívida decorrente dos contratos de financiamento. Os recursos da Conta Reserva poderão ser utilizados nos seguintes casos: (1) inadimplemento das obrigações financeiras da SPE, incluindo prestações de principal e juros, bem como quaisquer obrigações decorrentes dos contratos de financiamento, a exemplo de comissões, multas e despesas; (2) outros casos em que se mostre possível e adequada a utilização desses recursos para pagamentos devidos pela SPE aos bancos financiadores;

d) *Recebíveis da SPE:* títulos de crédito provenientes da operação da SPE Holding Beira Rio S/A;

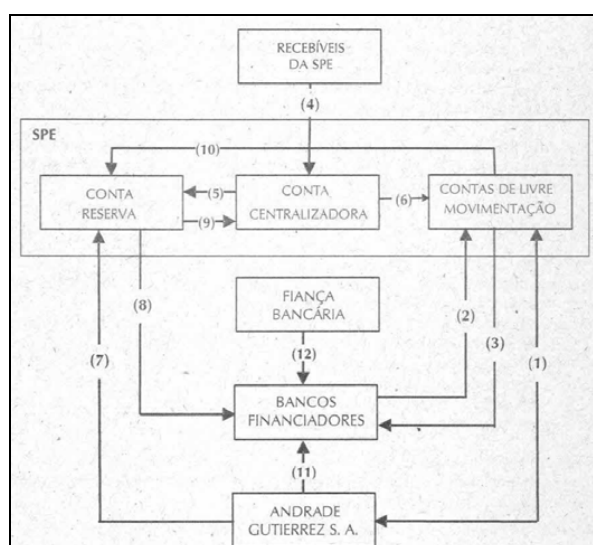
e) *Bancos financiadores:* BNDES, Banco do Brasil S/A e Bannrisul S/A;

f) *Andrade Gutierrez:* controladora da SPE Holding Beira Rio e interveniente das operações

de financiamento;

g) *Fiança bancária: garantia prestada por instituição financeira de primeira linha. A indicação desta instituição constará como condição prévia à contratação da operação e a carta de fiança bancária será condição para utilização da primeira parcela do crédito. Cabe ressaltar que nas operações indiretas (realizadas com o consórcio BB/Barrisul) a prestação da fiança bancária, assim como a corporativa, proveniente do grupo AG, será condição para utilização da primeira parcela do crédito.*

**Figura 1: Fluxograma Financeiro da Operação**



Fonte: BNDES. Relatório de Análise AS/DEURB 012/2012

26. Neste ponto, cabe tecer comentário a respeito da contrapartida da operação. Ela será aportada progressivamente ao projeto, sendo considerada uma das condições de utilização de cada parcela do crédito, o que, segundo informação da equipe técnica da AS/DEURB, é uma inovação em relação aos financiamentos das outras Arenas, por que evitará o descasamento entre o fluxo financeiro do financiamento e o fluxo do aporte de recursos por parte dos acionistas da SPE. Em outras palavras, o aporte acumulado da contrapartida deverá ser em montante suficiente para que a participação dos bancos financiadores não supere nunca o aporte geral de recursos no projeto, segundo o que está previsto entre itens financiáveis e não financiáveis do Quadro de Usos e Fontes - QUF, apresentado no item 0, a seguir.

27. O aporte de contrapartida, segundo o QUF, será de R\$ 119.200.000,00 (cento e dezenove milhões e duzentos mil reais). Caso haja necessidade de aumento do valor orçado (seja por caso fortuito, força maior, alteração do projeto devido a exigências da FIFA, variações de preço ou quantidade de insumos, etc.), a contrapartida será ampliada no montante de aumento do orçamento. Neste caso, o QUF será alterado a fim de que o aporte progressivo da contrapartida respeite a nova distribuição proporcional das fontes do projeto.

28. Ainda, em relação ao aporte da contrapartida, apesar da sua obrigação ser integralmente dos acionistas da SPE, segundo condições estabelecidas na operação, poderá haver eventualmente anuência por parte dos bancos financiadores quanto à substituição desta obrigação, desde que respeitada a integralização de capital mínima de 10% dos investimentos previstos, no caso capital mínimo integralizado de R\$ 38.900.000,00 (trinta e oito milhões e novecentos mil reais).

29. Em caso de aumento do valor orçado de investimentos, a exigência de capital integralizado dos acionistas será mantida como participação mínima de 10% do total dos investimentos previstos. A redução de capital dos acionistas integralizado na SPE e a alteração do controle acionário, como dito anteriormente, somente poderão ocorrer com a anuência dos bancos financiadores (Peça 7, p. 35).

#### **III.4. CONDIÇÕES DO FINANCIAMENTO**

30. As principais condições do financiamento são:



Condições	Subcrédito A	Subcrédito B	Subcrédito C
	(BNDES)	(BB)	(BANRISUL)
Valor	R\$ 91.700.000,00	R\$ 91.700.000,00	R\$ 91.700.000,00
Origem dos Recursos	Ordinários	Ordinários	Ordinários
Custo Financeiro	TJLP	TJLP	TJLP
<b>Remuneração Total do BNDES</b>	<b>1,71%</b>	<b>1,40%</b>	<b>1,40%</b>
Rem. Básica do BNDES	0,90%	0,90%	0,90%
Rem. de Risco do BNDES	0,81%	-	-
Taxa de Interm. Financeira	-	0,50%	0,50%
<b>Rem. da Instituição Financeira</b>		<b>Até 4%</b>	<b>Até 4%</b>
Prazo Total	180 meses	180 meses	180 meses
Utilização	15 meses	15 meses	15 meses
Carência	24 meses	24 meses	24 meses
Amortização	156 meses	156 meses	156 meses
Objetivo	Reforma e modernização do Estádio José Pinheiro Borda ("Complexo Beira Rio"), no município de Porto Alegre (RS), para utilização na Copa do Mundo de 2014.		

Fonte: BNDES. Relatório de Análise AS/DEURB 012/2012

31. Em relação ao subcrédito A, proveniente da parte da contratação direta como BNDES, tendo em vista a mudança da composição societária da SPE Holding Beira Rio S/A, com a entrada do grupo BTG Pactual Holding S/A, houve alteração no risco de crédito do respectivo subcrédito, o que conduziu à majoração da remuneração total do BNDES a subir de 1,71% para 2,10%, nos termos da decisão de diretoria 263/2013 (Peça 13, p. 2).

#### III.4.1. RISCO DE CRÉDITO

32. A Área de Crédito do BNDES emitiu o Relatório de Classificação de Risco 751 AC/DERISC, de 11/12/2012, atribuindo classificação de risco corporativo da interveniente da operação e, também, controladora da SPE Holding Beira Rio S/A, Andrade Gutierrez S/A compatível com a presente operação de financiamento, como consta do Relatório de Análise AS/DEURB 012/2012 (Peça 7, p. 46).

33. Paralelamente, foram estabelecidas obrigações contratuais para a SPE e o acionista controlador com intuito de mitigar o risco de crédito. Desse modo, entre as condições para utilização de cada parcela do crédito, a SPE deve comprovar:

a) O aporte de contrapartida no projeto de modo que se obtenha, após a liberação, percentual acumulado de contrapartida aportada igual ou superior ao percentual acumulado de desembolsos, considerando-se os valores previstos no Quadro de Usos e Fontes; e

b) A integralização de capital social de modo que se obtenha, após a liberação, percentual acumulado de capital social integralizado igual ou superior ao percentual acumulado de desembolsos.

34. O objetivo de tais condicionantes é estabelecer uma convergência entre a dinâmica de liberação do crédito e o cronograma de aplicação da contrapartida de investimentos e da integralização do capital social da beneficiária.

35. Ainda, segundo o BNDES, visando reforçar esta dinâmica, foram estabelecidas outras salvaguardas em termos de obrigações especiais, conforme Peça 7, p. 46, in verbis:

- O capital social mínimo integralizado pelos acionistas na SPE será de 10% do total dos investimentos previstos, conforme Quadro de Usos e Fontes;

- Em caso de aumento dos usos do projeto previstos no QUF, independente do motivo: (i) o valor exigido de contrapartida será ampliado no mesmo montante do aumento dos usos; (ii) o aporte de contrapartida exigido para a liberação do crédito respeitará a nova distribuição de fontes do projeto; e (iii) a exigência de capital social integralizado será ajustada de modo que seja mantida a participação mínima prevista no item acima,

- Os acionistas controladores serão obrigados a aportar capital na SPE quando houver necessidade de: (i) complementar o capital da empresa em montante suficiente para finalizar o projeto,



*coabrindo frustração de fontes e acréscimos de orçamento não equacionados por outras fontes; e (ii) cobrir insuficiências de recursos na Conta Reserva.*

36. *Já dentre as obrigações especiais da interveniente, controladora da SPE Holding Beira Rio S/A, cabe assegurar a vigência do direito real de superfície, além da integridade da alienação fiduciária em garantia do referido direito em favor do BNDES, isso até o final da liquidação de todas as obrigações assumidas pela Postulante no contrato de financiamento.*

### **III.4.2. GARANTIAS DA OPERAÇÃO**

#### **a) Fiança Corporativa**

37. *A cláusula Décima Sétima do contrato de financiamento direto com o BNDES (Peça 9, p. 24), relativo ao subcrédito A do funding total da operação, estabelece a obrigação de garantia na modalidade de fiança corporativa por parte da Andrade Gutierrez S/A, qualificada como fiadora e principal pagadora, responsabilizando-se limitadamente por até 50% (cinquenta por cento) da dívida relativa a este subcrédito perante o Banco.*

38. *Por sua vez, o item 1.7.4 da decisão de diretoria 1.383/2012 (Peça 10, p. 14), que cuida das normas relativas às parcelas dos subcréditos B e C, atinentes aos contratos de financiamento indiretos, realizados com os agentes financeiros, autorizados a operar pelo BNDES, prevê como obrigação da Interveniente, também, o grupo Andrade Gutierrez S/A, a garantia na modalidade de fiança corporativa, na qualidade de fiadora e principal pagadora, responsabilizando-se limitadamente por até 50% (cinquenta por cento) da dívida relativa aos subcréditos B e C com o Banco do Brasil e com o Banrisul.*

39. *Inferre-se com isso, portanto, que 50% (cinquenta por cento) do funding total da operação está garantido através de fiança corporativa da Andrade Gutierrez S/A.*

40. *Visando mitigar ainda mais o risco, tanto a minuta do contrato da operação direta como as contratações indiretas com os agentes financeiros prevêem, nas regras estabelecidas pelas referidas decisões do BNDES 1.382 e 1.382/2012 (Peça 9, p. 24, e Peça 10, p. 14), a obrigação, na qualidade de responsabilidade solidária, de 50% da dívida ser garantido pelo grupo AG, por parte de instituição financeira através de fiança bancária.*

41. *Recentemente, porém, houve alteração quanto a esta última obrigação, quando a decisão de diretoria 263/2013, de 26/2/2013 (Peça 13, p. 2), permitiu a substituição da fiança bancária pela fiança corporativa da BTG Pactual Holding S/A, sendo que, segundo o item 1 desta última decisão, a Andrade Gutierrez S/A e a BTG Pactual Holding S/A, responsabilizar-se-ão por metade da dívida, cada uma.*

42. *Cabe ressaltar, entretanto, que, na prática, houve uma alteração na configuração das garantias fiduciárias, pois, antes, a cobertura restringia-se a 50% do total da dívida, tendo a previsão da responsabilidade solidária entre os agentes, no caso, a Andrade Gutierrez e, potencialmente, a instituição financeira.*

43. *Agora, depois desta alteração, o que se tem é que cada uma das empresas garantirão até metade da dívida, sem, contudo, haver a responsabilidade entre elas. Entende-se, portanto, que 100% (cem por cento) da dívida passa a estar garantida, sem haver, entretanto, solidariedade entre elas.*

44. *Tal interpretação pode ser depreendida também do relatório de análise AS/DEURB 012/2012 (Peça 7, p. 48), que à época previa apenas o instituto da fiança bancária, como transcrito a seguir:*

*Serão prestadas duas fianças, que terão, cada uma, responsabilidade limitada a 50% da dívida: fiança corporativa da Andrade Gutierrez S.A. e fiança bancária por instituição financeira de primeira linha. A indicação da instituição financeira que prestará a fiança bancária constará como condição prévia à contratação da presente operação e a apresentação da carta de fiança bancária será condição de utilização da primeira parcela do crédito. Nas operações indiretas, a prestação das fianças bancária e corporativa constarão como condições de utilização da primeira parcela do crédito. (grifo nosso)*

#### **b) Cessão fiduciária de direitos**

45. *Segundo informação do relatório de análise AS/DEURB 02/2012, haverá cessões fiduciárias de direitos em favor do BNDES e dos agentes financeiros, conforme a seguir:*

a) *Direito ao recebimento da integralidade da receita da Postulante nos termos do Contrato de Construção, Renovação e Operação do Complexo Beira-Rio, firmado em 19 de março de 2012;*

b) *Direito de receber todos e quaisquer valores que, efetiva ou potencialmente, sejam ou venham a se tornar exigíveis e pendentes de pagamento à Postulante, relativos à prestação de serviço que constitui o objeto do Contrato de Construção, Renovação e Operação do Complexo Beira-Rio, firmado em 19 de março de 2012, firmado entre o Sport Club Internacional, a SPE Holding Beira Rio*



S.A. e a Construtora Andrade Gutierrez S.A., incluindo, mas não se limitando a, todas as indenizações cabíveis que lhe forem devidas, nos casos previstos em lei, no edital e no próprio Contrato;

c) *Direito de receber todos e quaisquer valores que, efetiva ou potencialmente, sejam ou venham a se tornar exigíveis e pendentes de pagamento à Postulante, relativos à prestação de serviço que constitui o objeto do Contrato de Engenharia, Suprimento e Construção de Obras de Reforma e Modernização do Estádio Beira-Rio, firmado em 20 de março de 2012, firmado entre o Sport Club Internacional, a SPE Holding Beira Rio S.A. e a Construtora Andrade Gutierrez S.A., incluindo, mas não se limitando a, todas as indenizações cabíveis que lhe forem devidas, nos casos previstos em lei, no edital e no próprio Contrato:*

d) *Todos os direitos creditórios detidos pela Postulante contra o Banco Depositário da Conta Reserva e da Conta Centralizadora, relativos aos depósitos a serem realizados nestas contas;*

e) *Todos os direitos creditórios detidos pela Postulante em outras contas de sua titularidade destinadas a operacionalizar a cessão fiduciária dos direitos cedidos.*

46. *Será feita celebração de um contrato de Cessão Fiduciária de Direitos e Outras Avenças entre o BNDES, os agentes financeiros envolvidos e o banco depositário. A apresentação deste contrato firmado e registrado é uma das condições para utilização da primeira parcela do crédito contratado com o BNDES e com os agentes financeiros. Além disso, será exigida comprovação da ciência do Sport Club Internacional em relação à constituição da cessão fiduciária dos direitos relacionados nas letras “a”, “b” e “c”.*

**c) Alienação fiduciária de ações**

47. *Está prevista nesta operação, também como garantia, a alienação fiduciária de todas as ações da SPE Holding Beira Rio S/A em favor do BNDES.*

48. *Para tal, haverá a celebração de um contrato de Alienação Fiduciária de Ações entre o BNDES, os agentes financeiros envolvidos, a SPE e seus acionistas. A apresentação deste contrato firmado e registrado é uma das condições para utilização da primeira parcela do crédito contratado com o BNDES e com os agentes financeiros.*

**d) Alienação fiduciária do Direito Real de Superfície**

49. *Outra garantia prevista no empreendimento da Arena Beira Rio e que será alienada ao BNDES e aos agentes financeiros por meio da alienação fiduciária de direitos é a própria alienação fiduciária do direito real de superfície do imóvel objeto da matrícula 6.258 do Ofício da Quinta Zona de Registro de Imóveis da Comarca de Porto Alegre – RS, que foi cedido à SPE Holding Beira Rio.*

50. *Todavia, como será mostrado a seguir, existem algumas restrições jurídicas contingentes, a partir de averbações ocorridas no assento do registro do referido imóvel, conforme descrição feita a seguir, com apoio de transcrição de trecho do relatório de análise AS/DEURB 012/2012 (Peça 7, p 51-52), item 6.4, in verbis:*

*De acordo com o Contrato de Construção, Renovação e Operação do Complexo Beira-Rio, firmado entre o Sport Club Internacional e a SPE Postulante, o imóvel no qual será construída a Arena é aquele registrado sob a matrícula nº 6258 do Ofício de Registro de Imóveis da 5ª Zona de Porto Alegre. A matrícula foi apresentada, comprovando a titularidade do imóvel por parte do Sport Club Internacional. Todavia, constam nela as seguintes averbações:*

a) *a penhora, em favor da União Federal, datada de 09 de maio de 1995 (processo nº 94.0016608-7);*

b) *a penhora, em favor da União Federal, datada de 06 de novembro de 1997 (processo nº 96.0025339-0);*

c) *a penhora, em favor do Banco Central do Brasil, datada de 15 de julho de 2004 (processo nº 2003.71.09.039805-0);*

d) *o arrolamento do bem feito pela Delegacia da Receita Federal, em 17 de abril de 2006;*

e) *as penhoras, em favor do FGTS, datadas de 26 de abril de 2006 e 18 de julho de 2006;*

*Questionado com relação a estas execuções, a Beneficiária encaminhou relatório de riscos jurisdicionais produzido pela Tozzini Freire Advogados, em 11 de outubro de 2011.*

*De acordo com o relatório, as penhoras realizadas e apontadas nos itens 'a', 'b' e 'e' acima derivam de execução fiscal em face do Sport Clube Internacional, que têm como objetos cobranças de Imposto de Renda Retido na Fonte e Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. A dívida foi parcelada nos termos da Lei nº 11.345/2006. Por conta do parcelamento, a dívida está com sua exigibilidade suspensa, na forma do art. 151, VI, do Código Tributário Nacional. Como o Clube encontra-se regular*



no pagamento da dívida parcelada, o escritório apontado avalia como "remoto" o risco de execução das garantias.

A penhora em favor do Banco Central do Brasil, no âmbito da execução fiscal apontada no item 'c', cuida da cobrança de valores resultantes da aplicação da sanção administrativa prevista pelo artigo 6º, caput, do Decreto nº 23.258/1933 por supostas práticas ilícitas de natureza cambial, quando da negociação de passes de atletas entre 31 de agosto de 1990 e 31 de dezembro de 1994. Com relação a esta aplicação de multa, o montante de débito não prescrito atualmente supera R\$ 9 milhões e a execução encontra-se em recurso especial. O escritório pondera que, caso o recurso especial do Clube não seja provido, ainda há a possibilidade de interpor recurso extraordinário para o STF, onde o entendimento atual considera que negociação de passes de jogador de futebol não configura operação de câmbio.

Já o arrolamento de bens é medida prevista no art. 64 da Lei nº 9.532/97, quando os débitos tributários são superiores a 30% do patrimônio conhecido do devedor. Em 2006, a Receita Federal do Brasil procedeu ao arrolamento, diante dos débitos do Clube no âmbito do 'Timemania'. O arrolamento, em tese, não constitui vedação à disposição do bem, mas tão somente determina que o devedor, quando alienar ou dispor do bem, comunique tal fato à Receita Federal do Brasil. Em caso de dúvida quanto à manutenção da adimplência do contribuinte, pode a Receita ajuizar medida cautelar fiscal, buscando evitar a alienação do bem.

51. Nesse ponto, cabe destacar que há, sim, risco de perda do imóvel por parte Sport Club Internacional. Para tal, previu-se como medida mitigadora a previsão contratual da Andrade Gutierrez, interveniente na operação, assegurar até a liquidação final de todas as obrigações assumidas pela Postulante, a vigência do direito real de superfície, além da integridade da garantia fiduciária prestada, conforme assevera a segunda parte transcrição do referido relatório, (Peça 7, p 51-52), item 6.4, abaixo:

Ainda que o parcelamento das dívidas tributárias esteja regular e o arrolamento de bens em si não configure vedação à cessão do direito real de superfície, vislumbra-se risco de perda do imóvel onde se está executando o projeto, caso o Clube pare de pagar o parcelamento tributário existente e não tenha patrimônio disponível para pagar a dívida exigível.

Para mitigar o risco de perda do imóvel e consequente dissolução do direito real de superfície constituído, constituirá obrigação especial da Andrade Gutierrez - que figurará no instrumento contratual como interveniente controladora - assegurar, até a final liquidação de todas as obrigações assumidas pela Postulante no Contrato, a vigência do direito real de superfície constituído, bem como a integridade da alienação fiduciária em garantia do referido direito em favor do BNDES.

52. Ainda, cabe apontar que, segundo o mesmo relatório de análise, a cessão do direito real de superfície ainda não se encontra plenamente constituída, pois apesar de ter sido celebrado por meio de Escritura Pública de Constituição de Direito Real de Superfície e Outras Avenças, firmada em 19 de março de 2002 e que foi aditada em 11 de outubro de 2012, esta ainda não havia sido registrada, sendo a exigência de averbação da matrícula do referido imóvel incluída como condição prévia à utilização da primeira parcela do crédito.

**e) Compartilhamento de garantia**

53. A fim de disciplinar a proporção do compartilhamento entre as garantias reais oferecidas ao BNDES e aos agentes financeiros envolvidos na operação, além da forma de sua execução e liquidação, haverá um contrato de Compartilhamento de Garantias entre os credores acima relacionados. Desse modo, a assinatura e o registro do referido Contrato é condição para utilização da primeira parcela do crédito tanto contratado com o BNDES como o dos agentes financeiros.

**III.5. USOS E FONTES, CUSTO GLOBAL E VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA DO PROJETO**

54. O projeto de reforma e modernização da Arena Beira Rio foi orçado em R\$ 383.200.000,00 (trezentos e oitenta e três milhões e duzentos mil reais), sendo que, de acordo com o Quadro de Usos e Fontes, Tabela 3, abaixo, os investimentos financiáveis pelo BNDES corresponderiam R\$ 367.700.000,00 (trezentos e sessenta e sete milhões e setecentos mil reais). A diferença de R\$ 15.500.000,00 (quinze milhões e quinhentos mil reais) equivale à aquisição de máquinas/equipamentos importados, no caso, a membrana da cobertura da Arena, não financiável pelo BNDES.

**Tabela 3 - Quadro de Usos e Fontes**

Valores em R\$ mil

Itens	Total do projeto	%
<b>USOS</b>	<b>383.200</b>	<b>100,0%</b>
<b>1 - Invest. Financiáveis (FINEM)</b>	<b>367.700</b>	<b>96,0%</b>
Invest. Fixo e Máq./Equip. Nacionais	335.489	87,5%
Despesas Pré-Operacionais	32.211	8,4%
<b>2 - Investimentos Não Financiáveis</b>	<b>15.500</b>	<b>4,0%</b>
Máq./Equip. Importados	15.500	4,0%
<b>FONTES</b>	<b>383.200</b>	<b>100,0%</b>
<b>1 - Contrapartida</b>	<b>108.100</b>	<b>28,2%</b>
Recursos Próprios	43.100	11,2%
Dívida Subordinada	65.000	17,0%
<b>2 - Recursos BNDES</b>	<b>275.100</b>	<b>71,8%</b>
BNDES (parcela direta)	91.700	23,9%
Banco do Brasil	91.700	23,9%
Banrisul	91.700	23,9%

Fonte: BNDES. Relatório de Análise AS/DEURB 012/2012

55. Do total financiável, segundo as normas do Programa ProCopa Arenas, que delimita o valor de financiamento à 75% dos itens financiáveis, sob o teto de até R\$ 400 milhões, os recursos do BNDES a serem disponibilizados para o projeto correspondem a R\$ 275.100.000,00 (duzentos e setenta e cinco milhões e cem mil reais), correspondendo a 74,8% do total financiável, ou a 71,8% do custo total do projeto.

56. O restante dos recursos, correspondente à contrapartida da SPE Holding Beira Rio S/A, é igual a R\$ 108.100.000,00 (cento e oito milhões e cem mil reais), divididos em: R\$ 43.100.000,00 (quarenta e três milhões e cem mil reais) como recursos próprios da SPE; e R\$ 65 milhões provenientes da captação de dívida subordinada pela SPE.

57. Segundo o relatório de análise AS/DEURB 012/2012 (Peça 7, p. 28), a dívida subordinada a ser colocada no mercado terá as seguintes condições:

Valor: até R\$ 65 milhões

Remuneração: até CDI + 3,0% a.a.;

Comissão de Estruturação: até 0,5%.

58. Cabe ressaltar que se o valor da dívida captada for menor do que o previsto, a diferença será coberta por aporte de recursos próprios da SPE.

59. Em termos de custo global do projeto da Arena Beira Rio, inicialmente, cabe destacar que o custo por assento foi estimado em R\$ 7 mil, a partir da repartição do valor do investimento, desconsiderando as despesas pré-operacionais, de R\$ 351 milhões pela capacidade do estádio, que é de 50.024 lugares.

60. Conforme a análise feita pelo BNDES, por se tratar de uma obra de reforma e ampliação do estádio, mas não de uma nova construção, o custo por assento encontra-se dentro dos parâmetros de referência estabelecidos para o Programa ProCopa Arenas (Peça 7, p. 28-29).

61. Tratando-se da viabilidade econômica do projeto da Arena Beira Rio, é preciso saber que sua exploração será a principal fonte de receita da Postulante desta operação, a SPE Holding Beira Rio. Sendo assim, o BNDES realizou a análise da viabilidade econômico-financeira do projeto com base no estudo comercial entregue pela SPE.

62. Desse estudo e respectiva análise, pode-se destacar que a maior parte da receita operacional da Arena Beira Rio advém dos contratos de longo prazo. A partir de 2015, quando o estudo prevê uma média de ocupação da Arena de 95 a 100%, cerca de 70,6% dos R\$ 89,6 milhões de receita é composto pelas vendas de contratos de longo prazo. O restante virá das vendas spot de ingressos, eventos, marketing, estacionamento e das lojas do complexo.

63. Segundo o relatório de análise AS/DEURB 012/2012 (Peça 7, p. 41), as receitas de longo prazo são divididas em três segmentos, segundo o direcionamento para públicos alvos específicos. São elas, a partir de 2015: 66 camarotes (R\$ 270 mil/ano por unidade), totalizando receita anual de R\$ 10,8 milhões (cerca de 12% da receita total); 55 skyboxes (R\$ 444 mil/ano por unidade), totalizando R\$ 25,6



milhões (cerca de 29% da receita total); e 3.550 cadeiras VIP (R\$ 7.600,00 por cadeira ao ano), totalizando R\$ 26,9 milhões (cerca de 30% da receita total).

64. Em relação às despesas, elas podem ser divididas em despesas de comissão sobre as vendas de longo prazo, despesas administrativas, despesas de operação do estádio, e despesas logísticas (alimentos, bebidas e vagas de estacionamento) por conta dos assentos comercializados nos contratos de longo prazo. Desse modo, as despesas previstas com a operação da Arena, a partir de 2015, são estimadas em R\$ 11,5 milhões.

65. Daí, pode-se inferir que a margem operacional estimada proveniente da exploração da Arena é de cerca de 87%, número bem otimista para esta tipo de negócio. A fim de reforçar tal percepção, cabe transcrever a conclusão a que chegou o grupo de análise do BNDES em relação aos números da projeção de viabilidade econômico-financeira do empreendimento:

Primeiramente, há de se considerar que o setor de gerenciamento de arenas esportivas, embora seja desenvolvido em diversos países, ainda é muito incipiente no Brasil. Assim, a transposição dos modelos desenvolvidos para arenas internacionais pode não ser adequada para o cenário nacional. O exemplo mais nítido diz respeito a questão dos Naming Rights, instrumento utilizado internacionalmente há dezenas de anos, mas que ainda não obteve sucesso no Brasil, em virtude, dentre outros, da resistência das emissoras em utilizar o nome comercial dos estádios e pelo hábito do torcedor em chamá-los pelo seu nome popular. Apenas a frustração na venda do Naming Rights já diminuiria a receita total da SPE em quase 10%.

Na mesma linha, a venda de pacotes de ingressos para todos os jogos de uma temporada (o season ticket), apesar de comum internacionalmente, não é uma prática usual na cultura esportiva brasileira. A experiência brasileira que mais se aproxima do season ticket, os programas de "sócio - torcedor", não modelam bem essa venda, pois, em geral, os planos são mais baratos, não garantem necessariamente acesso a todos os jogos e são extremamente dependentes da identificação do torcedor com o clube. Como exemplo, o atual plano de sócio - torcedor do Internacional custa, no máximo, R\$ 312 anuais. A SPE prevê vender cada uma das cadeiras VIP a aproximadamente R\$ 7.600 ano (valores de 2015).

Ademais, não há histórico no Brasil que fundamente grande parte das premissas adotadas. Há exemplos nos Estados Unidos e em alguns países europeus de alta taxa ocupação dos assentos a preços elevados, mas se tratam de países e ligas esportivas com realidades distintas da brasileira. No Brasil, as taxas de ocupação são baixas quando comparadas a estes países, mesmo com ingressos mais baratos.

Para efeito de referência, no modelo apresentado pela SPE, o torcedor que adquirir uma Cadeira VIP estaria disposto a pagar aproximadamente R\$ 225 por jogo, considerando-se um total de 34 jogos previstos por ano. Em 2011, a média do valor do ingresso nos jogos do SC Internacional foi de apenas R\$ 16 por partida. Assim, o torcedor que comprar uma Cadeira VIP estará pagando 14 vezes mais em 2015 do que em 2011 por jogo que assistir, sem ter um incremento tão considerável na qualidade do serviço prestado.

Além, disso, as taxas de ocupação dos estádios brasileiros são historicamente muito influenciadas pelo momento do clube nos campeonatos em que participa. Assim, é muito difícil sustentar a hipótese de que as taxas de ocupação se manterão elevadas por um horizonte tão amplo quanto 20 anos e que haverá uma quantidade de sete jogos (20% do total de jogos) com lotação esgotada todos os anos.

Dessa maneira, há grande incerteza, se a demanda prevista será de fato atingida, especialmente quando considerado que a média de público dos jogos do SC Internacional no Campeonato Brasileiro de 2011 foi de 18.188 e que o modelo da SPE prevê uma média de público de 29.360 pagantes, sendo 3.550 pagantes apenas nas Cadeiras VIP.

Apesar dos resultados obtidos nas projeções indicarem a viabilidade do projeto, o GAn entende que há um risco considerável nas premissas estabelecidas. pela SPE, em especial no tocante às receitas do estádio. Não foram elaborados cenários que flexibilizassem as premissas, já que não há base suficientemente robusta para tal exercício.

Quando se considera o elevado risco de demanda do projeto, para o qual não há mitigadores, e a imprevisibilidade do fluxo de recebíveis, tem-se a necessidade de se estabelecer mecanismos garantidores do crédito como condição imprescindível para aprovação do projeto.

Portanto, foi exigido à SPE que a operação seja garantida por fiança corporativa da Andrade Gutierrez S/A e por fiança bancária. (grifo nosso)



#### **IV. CONDIÇÕES E CLÁUSULAS ESPECÍFICAS RELATIVAS AO PROGRAMA PROCOPA ARENAS**

66. A Resolução CMN 3.801, de 28/10/2009 alterou a Resolução CMN 2.827, de 30/03/2001, acrescentando o art. 9º-Q, o qual autoriza o estabelecimento de uma linha de financiamento do BNDES para contratação de operações de crédito para construção e reforma de estádios da Copa 2014.

67. A priori, tal autorização, tendo em vista se situar no contexto da Resolução do Conselho Monetário Nacional, cujo escopo trata dos limites de contingenciamento de crédito ao setor público de estados, Distrito Federal e municípios, permitia a criação de mais uma exceção a estes limites, visando os preparativos para a Copa 2014.

68. Com o acréscimo do §5º ao art. 9º-Q da Resolução CMN 2.827, de 30/03/2001, a possibilidade de construção e reforma de estádios, passaram a ser concebidas no contexto das iniciativas de projetos contidas na Matriz de Responsabilidades celebrada entre a União, Estados, Distrito Federal e Municípios, para a realização da Copa do Mundo de 2014, in verbis:

§5º Só poderão ser contratadas operações de crédito para a execução das ações relacionadas na Matriz de Responsabilidades celebrada entre a União, Estados, Distrito Federal e Municípios, em 13 de janeiro de 2010, e posteriores termos aditivos (incluído pela Resolução nº 3.980, de 31/5/2011)

69. Entendemos, no entanto, que apesar da Resolução CMN 2.827, de 30/03/2001, e respectivas alterações, restringirem-se à regulamentação dos limites de contratação de operações de crédito com recursos públicos, provenientes do BNDES, no âmbito do Programa ProCopa Arenas, para os estádios disponibilizados pela iniciativa privada, como é o caso da Arena Beira Rio, tendo em vista a excepcionalidade do interesse público para realização do evento da Copa de 2014, o que, de fato, encontra-se materializado na inclusão destes empreendimentos na própria Matriz de Responsabilidades, celebrada entre os entes da Federação.

70. Já no contexto do Programa ProCopa Arenas, o BNDES fixou um conjunto de condicionantes, visando dar maior racionalidade aos investimentos previstos para a Copa de 2014 e também possibilitar a mitigação de risco de aumentos no custo e no prazo das obras.

71. Sendo assim, relacionamos abaixo considerações a respeito do atendimento do presente projeto a essas condições do Programa.

##### **IV.1. CONDIÇÕES PARA ANÁLISE DO PROJETO PELO BNDES**

72. Dentro do Programa, as condições necessárias para a análise do projeto por parte do BNDES são as seguintes:

- a) Projeto básico da arena aprovado pela FIFA, que contemple aspectos relacionados à sustentabilidade ambiental, acompanhado de memórias de cálculo e orçamento completo;
- b) Estudo de viabilidade econômica da arena, com foco de sustentabilidade financeira no longo prazo e na solução de gestão;
- c) Estudo de impacto de vizinhança e de impacto no trânsito nas adjacências da arena; e
- d) Descrição dos projetos de intervenção no entorno da arena, com os respectivos orçamentos.

73. Em relação à aprovação do projeto básico, a FIFA, por meio do Ofício 2014/000.385, de 12/9/2012, informou à Coordenação da sede de Porto Alegre que o projeto do estádio Beira Rio encontrava-se em consonância com os requerimentos da FIFA (Peça 7, p. 23).

74. Em termos do estudo de viabilidade econômica da arena, conforme já apontado no subitem 0, acima, a SPE Holding Beira Rio apresentou o estudo de viabilidade econômica, detalhando as receitas e os custos relevantes para a exploração da Arena (Peça 7, p. 25).

75. No tocante ao estudo de impacto de vizinhança – EIV e de impacto do trânsito nas adjacências da Arena, o relatório de análise AS/DEURB 012/2012 (Peça 7, p. 23-24) asseverou que tal estudo não foi realizado pelo fato de que ele não era exigido pelo município de Porto Alegre. Ademais, a Lei Municipal Complementar 695, de 1/6/2012 condiciona a implementação deste instrumento à reestruturação da equipe funcional para análise e fiscalização dos EIV.

76. Alternativamente, para avaliar os impactos gerados pelo empreendimento, o município de Porto Alegre utiliza-se de uma variedade de instrumentos de análise, visando apontar medidas mitigadores. No presente projeto, foram utilizados o Relatório de Impacto Ambiental – RIA, o Estudo de Impacto de Tráfego e o Estudo de Viabilidade Urbanística, que em seu conjunto, segundo o BNDES, supririam a falta do Estudo de Impacto da Vizinhança – EIV.



77. Em relação aos projetos de intervenção no entorno da Arena, a Diretoria do BNDES aprovou sem ressalvas a Informação Padronizada - IP AS/DEURB 032/2012, reconhecendo que a Matriz de Responsabilidades é o instrumento centralizador da previsão e acompanhamento das obras do entorno dos estádios da Copa de 2014.

78. Isso posto, adveio a decisão de diretoria 830/2012 (Peça 11, p. 3) que permitiu alteração dos contratos de financiamento das arenas já em andamento, propondo a seguinte alteração na condição do item “d”, acima:

*Inexistência de comunicação formal emitida pelo Grupo Executivo da Copa do Mundo FIFA 2014 – GECOPA, informando o descumprimento dos compromissos relativos ao entorno do empreendimento apoiado, conforme pactuados na Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo FIFA 2014.*

79. Desse modo, no presente contexto, o grupo de análise do BNDES propôs adequar a exigência em relação aos projetos do entorno da Arena Beira Rio de forma a convergir com o que foi decidido no âmbito da referida decisão de diretoria (Peça 7, p.25).

#### **IV.2. CONDIÇÕES PARA LIBERAÇÃO DE PARCELA SUPERIOR A 20% DO CRÉDITO**

80. Para liberação de parcela de recursos superior a 20% do crédito, segundo as normas do Programa, a Postulante deverá apresentar (Peça 7, p. 56):

a) Contrato firmado com entidade certificadora de qualidade ambiental reconhecida internacionalmente e/ou creditada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, com vistas à obtenção de certificação para o projeto;

b) Contrato firmado com empresa independente para auditar a execução físico-financeira dos investimentos;

c) Projeto executivo da arena aprovado pela FIFA e pelo TCU; e

d) Descrição dos projetos básicos e contratação das obras de intervenção do entorno.

81. Segundo consta do relatório de análise AS/DEURB 012/2012 (Peça 7, p. 56), os itens “a” e “b” já foram cumpridos pela SPE. O item “d”, conforme consta do tópico anterior, sofrerá alteração em termos de obrigações contratuais, de acordo com a decisão de diretoria 830/2012 (Peça 11).

82. Resta, portanto, analisar o estágio de cumprimento da condição do item “c”, qual seja a aprovação do projeto executivo pela FIFA e pelo TCU.

##### **IV.2.1. APROVAÇÃO DO PROJETO DA ARENA PELA FIFA E EXIGÊNCIAS DO MPF**

83. Para fazer jus ao financiamento do Programa, o projeto precisa atender às condições para sediar jogos da Copa FIFA 2014. Para isso, o Comitê Local da FIFA tem emitido “cartas de posicionamento” em relação ao projeto executivo da Arena Beira Rio. Tal documento visa atender as necessidades de ajustes a serem cumpridos para que a Arena alinhe-se aos parâmetros como sede do evento.

84. Segundo consta do relatório de análise AS/DEURB 012/2012 (Peça 7, p. 56), o Comitê Organizador Local, até o fechamento daquele relatório, ainda não havia apresentado manifestação a respeito da consonância do projeto executivo da Arena Beira Rio com os requerimentos da FIFA.

85. Com base nas recomendações feitas por grupo de trabalho do Ministério Público Federal para o acompanhamento da aplicação dos recursos federais, nos projetos da Copa da FIFA 2014, a diretoria do BNDES passou a adotar, no âmbito do Programa ProCopa Arenas, exigências específicas quanto aos projetos básicos das licitações e aos projetos executivos, bem como das respectivas documentações, segundo o item 6.8.4 do Relatório de Análise (Peça 7, p. 58).

86. Sendo assim, cabe **determinar o BNDES que, por ocasião da liberação dos recursos em parcela superior a 20% do crédito, verifique a manifestação do Comitê Organizador Local da FIFA pela aprovação do projeto executivo da Arena, bem como se a documentação relativa ao referido projeto atende as exigências do Ministério Público Federal.**

##### **IV.2.2. APROVAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO PELO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO**

87. O Acórdão TCU 845/2011 – Plenário, de 06/04/2011, no item 9.2.4, estabeleceu, como condicionante à liberação dos recursos acima de 20% (vinte por cento) dos financiamentos destinados à Copa da FIFA 2014, a aprovação do projeto executivo pelo Tribunal de Contas da União, nos termos abaixo:

9.2. determinar ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, com fulcro no art. 250 do RI/TCU, que:

(...)



9.2.4. *somente libere recursos, que excedam 20% do total do financiamento concedido, referentes aos estádios da Copa do Mundo de Futebol de 2014, após análise dos projetos executivos a ser empreendida por esta Corte, por meio de suas secretarias de fiscalização de obras, pois poderá via a ser necessária eventual retificação de projetos, a exemplo do que ocorre com a Arena da Amazônia;*

88. *A fim de dar cumprimento à deliberação desta Corte de Contas, tal condição para liberação de parcelas acima de 20% do crédito, foi sugerida no relatório de análise AS/DEURB 012/2012 (Peça 7, p. 56) e incorporada ao item 4.2.2 das obrigações especiais da beneficiária no contrato de financiamento indireto com os agentes financeiros, objeto da decisão de diretoria BNDES 1383/2012 (Peça 10, p. 23), bem como na Cláusula Décima Sexta, II, “b”, do contrato de financiamento direto com o BNDES, conforme o anexo II da decisão de diretoria BNDES 1382/2012 (Peça 9, p. 22).*

89. *Neste ponto, cabe explicitar os motivos que levaram o TCU a adotar, entre outras medidas, a presente salvaguarda em termos de condicionantes e respectivos monitoramentos nos projetos de construção e/ou reforma dos estádios para a Copa do Mundo de 2014.*

90. *Como bem asseverou o relatório do Exmo. Sr. Ministro Relator, Valmir Campelo, no referido Acórdão, a fim de perseguir a boa e correta utilização dos recursos públicos envolvidos, bem como possíveis consequências que podem advir de eventual má administração desses recursos, coube estabelecer salvaguardas a serem monitoradas não apenas pelo BNDES, mas também pelos órgãos de fiscalização, conforme destaque do trecho abaixo do relatório do Acórdão 845/2011-P:*

24. *Verificou-se que o Contrato firmado entre o BNDES e o Estado do Mato Grosso cercou-se de salvaguardas satisfatórias.*

25. *No entanto, tendo em vista a **boa e correta utilização dos recursos públicos envolvidos, a própria imagem do País no exterior, bem como eventuais consequências indesejáveis**, que possam vir a ocorrer após a realização da Copa do Mundo 2014 (ex. aumento do endividamento público devido à má gestão dos recursos públicos), **essas salvaguardas devem ser bem monitoradas, não só pelo BNDES, como também pelos órgãos de fiscalização e controle.***

(...)

27. *Por fim, **consideramos que os alertas e as determinações constantes do processo de concessão de crédito de financiamento, pelo BNDES, para as obras de construção da Arena de Manaus são aplicáveis ao presente processo, sendo desnecessários alertas, recomendações ou determinações adicionais.** (grifo nosso)*

91. *Por sua vez, no caso das Parcerias Público-Privadas, o TCU flexibilizou o entendimento acima, alterando o mecanismo de verificação da regularidade do projeto executivo das obras, a partir do Acórdão 3.270/2011 – Plenário, conforme dispõe o subitem 9.1.1.2 do referido Acórdão:*

9.1.1. *para a utilização de parcela superior a 55% do crédito total financiado:*

9.1.1.1. *apresentação ao BNDES, por meio do Comitê Organizador Local – COL, do projeto executivo aprovado pela FIFA;*

9.1.1.2. ***encaminhamento do projeto executivo, pelo BNDES, ao Tribunal de Contas do Estado do Ceará, com antecedência mínima de 45 dias à data de liberação de novos recursos pelo Banco que virão a ultrapassar esse limite de 55% do crédito total financiado;***

9.1.1.3. *cumprimento das ações dispostas no item 9.1 do Acórdão TCU Plenário nº 845/2011 pelo BNDES;*

9.1.1.4. *caso apontadas irregularidades pelo Tribunal de Contas do Estado do Ceará, que envolvam dano ao Erário, no que tange a conteúdo e/ou execução do projeto executivo, como sobrepreços e superfaturamentos, novas parcelas do financiamento somente poderão ser liberada se as irregularidades constatadas vierem a ser elididas; (grifo nosso);*

(...)

9.2. *determinar ao BNDES e, no que couber, ao Banco do Nordeste do Brasil, que adote os procedimentos preconizados nos itens anteriores deste Acórdão também para os financiamentos dos estádios dos Estados da Bahia (Arena Fonte Nova), de Minas Gerais (Mineirão), do Rio Grande do Norte (Arena das Dunas) e de Pernambuco (Arena Pernambuco), todos com projetos contratados no modelo de parcerias público-privadas, observando que a flexibilização deve ser chancelada por decisão da Diretoria do BNDES, precedida da avaliação do corpo técnico do Banco, que estabeleça inclusive, a par das singularidades de cada empreendimento, o percentual de corte para desembolsos financeiros até a apresentação do projeto executivo, que deverá guardar coerência com a execução física do empreendimento, limitado a 65% do valor financiado;*



92. *É, no entanto, oportuno ponderar que, conforme as características específicas das contratações para a construção e/ou reforma tanto da Arena do Mato Grosso como da Amazônia, tratam-se de típicos certames públicos, sob a forma de concorrência pública, em que as contratantes diretas eram as próprias administrações públicas locais.*

93. *Ainda, não obstante, a partir do trabalho de fiscalização desta Corte de Contas em parceria com os demais órgãos de controle, foram detectados, em ambos os casos, evidência de sobrepreço nos custos diretos orçados para as obras.*

94. *Por outro lado, no tocante às parcerias público-privadas, o compartilhamento de riscos entre o parceiro público e o parceiro privado convergem para uma maior eficiência na orçamentação e gestão dos custos envolvidos, permitindo maior flexibilidade quanto a exigências que previnam o desperdício e a fraude.*

95. *Feitas tais ponderações, cabe argumentar que, no caso em questão do projeto da Arena Beira Rio, ele distingue-se dos outros projetos pelo fato de os recursos financeiros, os ativos e passivos patrimoniais, envolvidos na operação, incluindo-se aí as garantias prestadas tanto pela Postulante do crédito como pela sua Interveniante controladora, serem privados. Desse modo, a lógica de gestão dos recursos é diversa daquela que respaldou a prevenção ao desperdício e ineficiência em termos de controle e monitoramento dos projetos executivos das demais arenas, especialmente as do Mato Grosso e da Amazônia.*

96. *Ainda, é bom destacar que a presente operação de crédito assemelha-se bastante às demais operações de financiamento típicas do BNDES, cujos mecanismos operacionais convencionais do próprio Banco são suficientes para mitigar ou evitar riscos de desvios da finalidade econômico e social a que se destinam os recursos emprestados.*

97. *Diferentemente, portanto, das motivações dos Acórdãos 845/2011 e 3.270/2011 – Plenário, não há necessidade de encaminhamento do projeto executivo da Arena Beira Rio nem para o TCU, nem para o Tribunal do Estado do Rio Grande do Sul, extinguindo-se a vinculação da liberação de determinada parcela de crédito à condição de aprovação do respectivo projeto por um destes organismos de controle.*

98. *Sendo assim, cabe determinar ao BNDES que, acaso mantidas as condições atualmente previstas para o financiamento da reforma e modernização do Estádio José Pinheiro Borda (Complexo Beira Rio), denominado Arena Beira Rio, para fins de recebimento dos jogos da Copa FIFA 2014, aprovado em 9/4/2012, por ocasião da 367ª reunião do Comitê de Enquadramento e Crédito do BNDES, que se distingue pelo fato de os recursos financeiros, os ativos e passivos patrimoniais, envolvidos na operação, incluindo-se aí as garantias prestadas tanto pela Postulante do crédito como pela sua Interveniante controladora, serem privados, proceda alteração no contrato que porventura vier a ser firmado, especificamente em relação à Cláusula Décima Sexta, II, “b”, da parcela de financiamento direto, conforme o anexo II da decisão de diretoria BNDES 1.382/2012, visando de desobrigar a beneficiária de apresentar pronunciamento favorável do TCU acerca do projeto executivo.*

99. *Cabe também determinar que o BNDES reveja a orientação aos agentes financeiros no sentido de desobrigar a previsão da condição especial contida no item 4.2.2 das obrigações especiais da beneficiária, objeto da decisão de diretoria BNDES 1.383/2012.*

#### **IV.3. ADESÃO AO REGIME DE TRIBUTAÇÃO RECOPA (DECRETO 7.319/2010 E IN RFB 1.176/2011)**

100. *O Regime Especial de Tributação para Construção, Ampliação, Reforma ou Modernização de Estádios de Futebol (Recopa), com utilização prevista nas partidas oficiais da Copa das Confederações FIFA 2013 e da Copa do Mundo FIFA 2014, vale para empresa contratada como titular para executar obra desses projetos, a chamada habilitada, ou para empresa contratada por essa titular, a coabilitada. O Recopa consiste, para as obras citadas, em suspensão da exigência:*

*I - da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre a receita auferida, decorrente da:*

- a) venda de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos;*
- b) venda de materiais de construção;*
- c) prestação de serviços, por pessoa jurídica estabelecida no País; e*
- d) locação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos;*



II - do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente na saída do estabelecimento industrial ou equiparado, para a aquisição no mercado interno de bens referidos nas letras "a" e "b" do item I acima;

III - da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação incidentes sobre:

a) máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos;

b) materiais de construção; e

c) o pagamento de serviços importados diretamente por pessoa jurídica habilitada ao regime;

IV - do IPI incidente na importação de bens referidos nas letras "a" e "b" do item III acima; e

V - do Imposto de Importação.

101. A Arena Beira Rio - RS, conforme consta da Nota AS/DEURB 009/2013 (Peça 07, p. 4), teve seu projeto aprovado pela Portaria 292, de 21/11/2012, do Ministério dos Esportes, nos moldes do Decreto 7.319 e da IN RFB 1.176. Por sua vez, a sua habilitação no RECOA deu-se pelo Ato Declaratório Executivo 141, de 11/12/2012. Ainda, houve a co-habilitação da empresa construtora Andrade Gutierrez S/A, no âmbito do mesmo projeto, segundo o Ato Declaratório Executivo 14, de 16/01/2013 (Peça 12, p. 4).

102. Apesar da habilitação do projeto da Arena da Baixada - PR no RECOA e segundo consta da Nota AS/DEURB 009/2013 (Peça 12, p. 4), não houve aditivo ao contrato, pelo menos até o momento, visando restabelecer seu equilíbrio econômico-financeiro.

103. Desse modo, cabe determinar ao BNDES que verifique a necessidade de proceder os devidos ajustes na operação, visando restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro em virtude da habilitação do projeto da Arena Beira Rio - RS ao Regime Especial de Tributação para Construção, Ampliação, Reforma ou Modernização de Estádios de Futebol (Recopa), conforme os atos declaratórios executivos da Receita Federal de habilitação e co-habilitação ADE 141, de 11/12/2012, e ADE 14, de 16/01/2013, respectivamente, nos termos da Portaria do Ministério dos Esportes 292, de 21/11/2012.

#### IV.4. DEMAIS CONDIÇÕES

104. Tendo em vista a dinamicidade do processo de aprovação e aceitação do projeto pela FIFA e sua evolução até a conclusão das obras, inclusive com a possibilidade de existência de novas demandas, incluir-se-á no contrato de financiamento a obrigação especial do beneficiário de encaminhar ao BNDES toda e qualquer documentação emitida pela FIFA que se relacione às obras do estádio, no prazo de até 15 (quinze) dias, contados do seu recebimento.

105. A fim de possibilitar o acompanhamento trimestral da execução do projeto e a verificação bimestral da ocorrência de eventos previstos no cronograma, segundo exigências da CGU perante o BNDES, ficará a SPE obrigada a encaminhar relatórios trimestrais do progresso físico-financeiro do projeto com análise qualitativa de desvios e de aspectos relevantes e críticos em seu andamento.

106. Além das obrigações contratuais convencionais oriundas dos critérios estabelecidos para o ProCopa Arenas e das obrigações especiais, acima relacionadas, a Postulante obriga-se, como condição essencial para utilização do crédito, a cumprir quaisquer manifestações desta Corte de Contas que repercutam no futuro do contrato de colaboração financeira, conforme consta da Cláusula Décima, inciso VI, "g", "i.", do Contrato, segundo o item 6.8.8 do Relatório de Análise (Peça 7, p. 60).

#### V. CONCLUSÃO

107. A análise empreendida sobre a operação não encontrou irregularidades, até o momento, quanto aos atos para concessão, liberação e acompanhamento do financiamento realizado pelo BNDES. No entanto, cumpre ressaltar que, até o fechamento deste trabalho de fiscalização, o contrato ainda não havia sido assinado.

108. Quanto às exigências para liberação dos créditos, em função das peculiaridades do presente projeto, tendo em vista ser empreendimento integralmente privado, cujos riscos são assumidos pela SPE Holding Beira Rio S/A e, de certa forma, compartilhados com o Sport Club Internacional de Porto Alegre, não há que se falar em análise e aprovação prévia do projeto executivo por parte dos órgãos de controle da administração pública, seja no âmbito federal, no caso das contratações sob o procedimento convencional de licitações, ou em âmbito estadual, no caso das Arenas administradas sob a forma de Parcerias Público-Privadas – PPP.

109. Nesta linha, portanto, restaria dispensado o entendimento exposto por este Tribunal no Acórdão 2.779/2011-P conjugado com o do Acórdão 3.270/2011-Plenário.



110. Há de se destacar ainda que, apesar da habilitação do projeto da Arena Beira Rio no Programa RECOPA e co-habilitação da contratadora Andrade Gutierrez terem ocorrido, respectivamente, conforme os atos declaratórios executivos da Receita Federal ADE 141, de 11/12/2012, e ADE 14, de 16/01/2013, nos termos da Portaria do Ministério dos Esportes 292, de 21/11/2012 em 30/08/2012, segundo informa a Nota Técnica AS/DEURB 009/2013 (Peça, p. R07), a priori, não houve os devidos ajustes no contrato relativos ao equilíbrio econômico-financeiro, em virtude de isenção fiscal concedida nesse Programa.

#### VI. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

111. Diante do exposto, submetemos os autos à consideração superior, alvitando o encaminhamento ao Gabinete do Ex. Sr. Ministro-Relator, Valmir Campelo, por via da Coordenação-Geral de Controle Externo da Área de Infraestrutura e da Região Sudeste - Coinfra, e propondo:

I) determinar ao BNDES que, com base no art. 250, II, do RI/TCU, em relação à liberação de parcelas do crédito superior à 20%, no âmbito do presente contrato de financiamento, objetivando a implantação da Arena Beira Rio - RS:

a) acaso mantidas as condições atualmente previstas para o financiamento da reforma e modernização do Estádio José Pinheiro Borda (Complexo Beira Rio), denominado Arena Beira Rio, para fins de recebimento dos jogos da Copa FIFA 2014, aprovado em 9/4/2012, por ocasião da 367ª reunião do Comitê de Enquadramento e Crédito do BNDES, que se distingue pelo fato de os recursos financeiros, os ativos e passivos patrimoniais, envolvidos na operação, incluindo-se aí as garantias prestadas tanto pela Postulante do crédito como pela sua Interviente controladora, serem privados, proceda alteração no contrato que porventura vier a ser firmado, especificamente em relação à Cláusula Décima Sexta, II, "b", da parcela de financiamento direto, conforme o anexo II da decisão de diretoria BNDES 1.382/2012, visando de desobrigar a beneficiária de apresentar pronunciamento favorável do TCU acerca do projeto executivo, em alteração ao entendimento anterior exarado no Acórdão 845/2011 – Plenário, de 06/4/2011;

b) reveja a orientação aos agentes financeiros no sentido de desobrigar a previsão da condição especial contida no item 4.2.2 das obrigações especiais da beneficiária, objeto da decisão de diretoria BNDES 1.383/2012, em alteração ao entendimento anterior exarado no Acórdão 845/2011 – Plenário, de 06/4/2011; e

c) por ocasião da liberação dos recursos em parcela superior a 20% do crédito, verifique a manifestação do Comitê Organizador Local da FIFA pela aprovação do projeto executivo da Arena, bem como se a documentação relativa ao referido projeto atende as exigências do Ministério Público Federal; e

d) verifique a necessidade de proceder os devidos ajustes no contrato de financiamento, a ser firmado com a SPE Holding Beira Rio S/A, visando manter seu equilíbrio econômico-financeiro por conta da habilitação do projeto da Arena Beira Rio - RS ao Regime Especial de Tributação para Construção, Ampliação, Reforma ou Modernização de Estádios de Futebol (Recopa), conforme os atos declaratórios executivos da Receita Federal de habilitação e co-habilitação ADE 141, de 11/12/2012, e ADE 14, de 16/01/2013, respectivamente, nos termos da Portaria do Ministério dos Esportes 292, de 21/11/2012;

II) encaminhar cópia do Acórdão que vier a ser proferido pelo Tribunal, acompanhado do Relatório e do Voto que o fundamentarem, para os seguintes destinatários: i) Casa Civil da Presidência da República; ii) Ministro de Estado do Esporte; iii) Controladoria Geral da União; iv) Procurador-Geral da República, para subsidiar as atividades do Grupo de Trabalho Copa 2014 instituído no âmbito do Ministério Público Federal; v) Governo do Estado Rio Grande do Sul; vi) Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul; vii) Comitê Gestor da Copa do Mundo FIFA 2014; e viii) Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social;

III) autorizar a SecexEstatais-RJ a dar continuidade ao acompanhamento das ações do BNDES de financiamento da Arena Beira Rio, Porto Alegre-RS, no âmbito do Programa Pró-Copa Arenas, consoante os art. 241 e 242 do RI/TCU; e

IV) arquivar os presentes autos, com fulcro no art. 250, I, do RI/TCU."

3. Feitos os registros próprios dos processos afetos à Copa do Mundo de 2014 na Coordenação da Área de Infraestrutura do Tribunal, os autos foram encaminhados ao gabinete do relator (peças 18 e 19).

É o relatório.



## VOTO

Trago à deliberação deste Plenário relatório de acompanhamento tendente a avaliar a regularidade da operação de crédito realizada entre o BNDES, a SPE Holding Beira Rio S/A, o Banco do Brasil e o Banco do Rio Grande do Sul – Banrisul, necessários à reforma e ampliação do Estádio Beira-Rio, em Porto Alegre/RS, como parte dos empreendimentos necessários para a realização da Copa do Mundo de 2014.

2. Trata-se de uma operação mista, envolvendo um crédito direto com a Sociedade de Propósito Específico (SPE), responsável pelas obras e futura exploração comercial do estádio, além de um crédito indireto, a ser pactuado com o Banco do Brasil e o Banrisul – que, por sua vez, contratarão empréstimo com a SPE.

3. A operação foi aprovada em meio a uma excepcionalidade. Como o encerramento do Programa ProCopa Arenas, que findaria em 31/12/2012, decisão da Diretoria do BNDES modificou a data de término do Programa para 31/12/2013, o que possibilitou a inclusão do projeto do Beira-Rio, como também a Arena Itaqueroão, em São Paulo/SP.

4. Segundo a operação aprovada, dos R\$ 382,2 milhões necessários à reforma e ampliação do estádio, R\$ 275,1 milhões provirão e empréstimos com o BNDES. Um terço desse valor será contratado com a SPE controladora da Arena. Outro terço será subscrito pelo Banco do Brasil e o outro com o Banco do Estado do Rio Grande do Sul.

5. Pelo arranjo societário inicial da SPE, a Andrade Gutierrez S/A (grupo AG) deteria 96% do seu capital votante. Existe, entretanto, grande possibilidade de modificação societária, com a entrada no negócio do Banco BTG Pactual, que contribuirá, também, para a composição das estruturas de garantia para a operação. O mais provável é que haja uma redistribuição das ações à base de 50% para o grupo AG e 50% para o novo sócio.

6. A remuneração total do BNDES com o contratante particular é de 1,71% a.a.. Com os outros bancos públicos é de 1,40% a.a.. Todas as pactuações terão prazo total de 180 meses. Importante que se diga, tendo em vista a provável mudança da composição societária da SPE Holding Beira Rio S/A, com a entrada do grupo BTG Pactual Holding S/A, o risco de crédito se modifica, subindo de 1,71% a.a. para 2,10% a.a..

7. A título de contrapartida, a SPE investirá R\$ 108,1 milhões, aportados proporcionalmente ao andamento da obra em conta específica de movimentação, como condição contratual de desembolso. Tal requisito é uma das medidas mitigadoras do risco da operação. Para utilização de cada parcela do financiamento, deverá ser comprovado o aporte de contrapartida no projeto de modo que se obtenha, após a liberação, percentual acumulado de contrapartida injetada igual ou superior ao percentual acumulado de desembolsos. Além disso, o capital social deverá ser integralizado de modo que se obtenha, após cada liberação, percentual acumulado integralizado igual ou superior ao percentual acumulado de repasses.

8. Mais: à SPE cabe assegurar a vigência do direito real de superfície, além da integridade da alienação fiduciária em garantia do referido direito em favor do BNDES; isso até o final da liquidação de todas as obrigações assumidas pela Postulante no contrato de financiamento. Isso porque a estrutura de garantias prevê, além de outras precauções, a alienação do direito de uso de superfície do Estádio ao ente financiador, em caso de inadimplência.

9. Também se exige, como garantia, a alienação fiduciária sobre os direitos de exploração do estádio, como também sobre ações da SPE, como pré-requisitos do primeiro desembolso. Haverá, além disso, uma fiança corporativa, relativa ao Subcrédito 'A' (com a SPE), estabelecendo, por parte da



Andrade Gutierrez S/A, qualificada como fiadora e principal pagadora, responsabilizando-se limitadamente por até 50% (cinquenta por cento) da dívida relativa a este Subcrédito perante o Banco.

10. Igualmente, no que se refere às normas relativas às parcelas dos Subcréditos B e C (com o Banco do Brasil e o Banrisul), o Grupo AG terá de garantir, mais uma vez sob fiança corporativa, na qualidade de fiadora e principal pagadora, até 50% da dívida. Quer dizer que metade do *funding* total da operação está garantido por meio de fiança corporativa da Andrade Gutierrez S/A.

11. Visando mitigar ainda mais o risco, tanto a minuta do contrato da operação direta como as contratações indiretas com os agentes financeiros preveem a obrigação, na qualidade de responsabilidade solidária, de 50% da dívida ser garantida pelo grupo AG, por parte de instituição financeira por meio de fiança bancária.

12. Como dito, com a modificação societária, permitiu-se a substituição da fiança bancária pela fiança corporativa da BTG Pactual Holding S/A, sendo que a Andrade Gutierrez S/A e a BTG Pactual Holding S/A responsabilizar-se-ão por metade da dívida, cada uma.

13. Na prática, houve uma alteração na configuração das garantias fiduciárias, pois, antes, a cobertura restringia-se a 50% do total da dívida, tendo a previsão da responsabilidade solidária entre os agentes, no caso, a Andrade Gutierrez e, potencialmente, a instituição financeira. Com a alteração societária, o que se tem é que cada uma das empresas garantirá até metade da dívida, sem, contudo, haver a corresponsabilidade entre elas. Cem por cento da dívida passa a estar afiançada.

14. Essa extensa gama de garantias foi reflexo da avaliação da viabilidade do negócio. De acordo com relatório do BNDES, mais de 70% da receita é composta pelas vendas de contratos de longo prazo, como contratações de camarotes, assentos VIP, skyboxes, etc.. Tal previsão foi tomada com base em uma margem operacional estimada proveniente da exploração da Arena de 87%, considerada bem otimista para esse tipo de negócio.

15. O Banco concluiu que há um risco considerável nas premissas estabelecidas pela SPE como estimativa de receita para o estádio não se confirmarem. Nesse cenário, quando se considera o elevado risco de demanda do projeto, para o qual não há mitigadores, além da imprevisibilidade do fluxo de recebíveis, existe a necessidade de se estabelecer mecanismos garantidores do crédito como condição imprescindível para aprovação do projeto.

16. No que se refere às cláusulas específicas do Programa ProCopa Arenas, alinhando-me à unidade instrutiva quando ajuíza não haver óbices no enquadramento da operação por se tratar ente mutuário privado. Na Resolução do Conselho Monetário Nacional nº 2.827/2011, em sua literalidade, regulamenta-se os limites de contratação de operações de crédito por parte dos entes públicos. Tendo em vista a excepcionalidade do interesse público para realização do evento da Copa de 2014, e avaliando, principalmente, que o empreendimento encontra-se disposto na matriz de responsabilidades, não entendo tal situação como óbice à assinatura do financiamento.

17. Sobre as regras então estabelecidas no Acórdão 845/2011-Plenário, tendentes a condicionar o repasse de créditos para os estádios que ultrapassem a 20% do total financiado à aprovação do projeto executivo pelo TCU, tenho tal requisito como desnecessário no presente caso. Como se sabe, tal regramento buscou coibir que, para os estádios da Copa, houvesse desvio de finalidade ou investimentos de bancos públicos vinculados a obras superfaturadas ou maculadas por irregularidades graves. Em se tratando de um empreendimento particular, não vislumbro a potencialidade de tais riscos para motivar o regramento.

18. No presente caso, pois, entendo que se deva dispensar o BNDES, com relação à operação de crédito realizada para financiar a obra de reforma e ampliação da Arena Beira-Rio, de apresentar o projeto executivo ao TCU, com posterior parecer positivo desta Corte, como requisito para liberação de parcelas superiores a 20% dos créditos contratados. Basta que o projeto executivo esteja



adequadamente aprovado pela FIFA – o que, diga-se, ainda não estava providenciado até o fechamento dos trabalhos de campo. Uma determinação específica ao BNDES deve ser impetrada para cuidar desse requisito de liberação de crédito.

19. Finalmente, com relação à isenção de tributos concedida pelo Recopa (Lei 12.350/2011), a SecexEstataisRJ asseverou que o projeto foi aprovado para a concessão dos benefícios fiscais posteriormente à aprovação da operação pelo BNDES. Em razão disso, haja vista que o Decreto 7.319/2011 e a IN- RFB nº 1.17/2011 estabeleceram como condição para usufruto das isenções que haja termo aditivo aos contratos de execução das obras, de modo a reestabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro em face dessa redução de encargos da contratada (art. 6º, § 2º, do Decreto 7.319/2011), a unidade técnica sugeriu determinar ao Banco que verifique a necessidade de proceder os devidos ajustes na operação, visando alterar o em virtude da habilitação do projeto da Arena Beira Rio - RS ao Recopa.

20. O regramento, contudo, busca coibir que, por meio das isenções, haja um enriquecimento sem causa das contratadas em detrimento de um empobrecimento do Estado, a consubstanciar um superfaturamento nas obras. Em contratos privados, mais uma vez, essas condições devem ser sopesadas e suportadas pelos entes particulares (*in caso*, o Sport Clube Internacional e a SPE contratada para construir e explorar o empreendimento). Nesses termos, não avalio que tal condição contratual entre aqueles privados se enquadre nos ditames do art. 6º, § 2º, da Decreto 7.319/2011.

21. Por outro lado, levando em conta o limite de 75% dos investimentos totais serem custeados por empréstimos do BNDES – regramento da linha de financiamento – poderá, sim, haver a necessidade de uma reavaliação do crédito. Afinal, a aprovação do projeto foi realizada anteriormente à habilitação da executora da obra no programa. Há de se verificar se os custos outrora orçados foram ou não considerados naquele primeiro orçamento apresentado. Outros reflexos na operação também devem ser avaliados.

22. Por isso, em adaptação pontual ao encaminhamento sugerido, avalio que se deva determinar ao BNDES, com base no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que, com relação à operação de crédito contratada para o financiamento das obras na Arena Beira-Rio, em Porto Alegre/RS, avalie a necessidade de proceder os devidos ajustes no contrato de financiamento a ser firmado com a SPE Holding Beira Rio S/A, como, por exemplo, o limite de 75% do valor financiado em relação ao novo valor total dos investimentos, tendo em vista a potencial redução do valor primeiramente examinado pelo Banco.

23. Em epílogo, além das comunicações processuais necessárias, ajuízo que se deva determinar à SecexEstataisRJ, com base no art. 157, caput c/c art. 241 e 242 do Regimento Interno do TCU, que dê continuidade ao acompanhamento das ações do BNDES para o financiamento da Arena Beira-Rio, em Porto Alegre/RS.

Ante o exposto, Voto no sentido de que o Tribunal adote o Acórdão que ora submeto a este Plenário.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 17 de abril de 2013.

VALMIR CAMPELO  
Ministro-Relator

6



Cabe a esta Comissão, de acordo com o art. 102-A do Regimento Interno do Senado Federal exercer de modo precípua a fiscalização e o controle dos atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta.

## II – ANÁLISE

Em cumprimento aos dispositivos legais, o Ministro Jorge Hage encaminha o relatório anual, que inclui dados estatísticos relativos aos pedidos de informação, às respostas fornecidas, aos recursos interpostos, aos órgãos mais demandados, bem como ao perfil dos solicitantes. Ressalta o Ministro, em seu ofício encaminhado ao Congresso Nacional, o “esforço e o empenho de todos os órgãos da Administração Federal para o êxito da implementação da Lei de Acesso à Informação brasileira, diploma legal de extraordinária importância para assegurar o exercício da cidadania, inibir e prevenir a corrupção e outros desvios de condutas, além de contribuir para a melhoria da gestão pública e da qualidade dos serviços prestados à população”.

Segundo o relatório, entre 16 de maio a 31 de dezembro de 2012, houve 55.214 pedidos de acesso à informação, que foram respondidos no prazo médio de 11,16 dias. Desses, foram concedidos 44.930 acessos integrais (81,4%) e 689 acessos parciais (1,2%) e negados 4.816 pedidos (8,7%). Ademais, não foram respondidos 660 pedidos (1,1%), outros 1.641 pedidos não correspondiam a informação existente (3%) ou o órgão não tinha competência para responder sobre o assunto (3,2%). Destes pedidos, 7% sofreram recursos ao chefe hierárquico, dos quais 33% chegaram por recurso à autoridade máxima. Por fim, chegaram 423 recursos à Controladoria-Geral da União.

Os motivos pela negativa do acesso foram o fato de envolverem dados pessoais (44%), informações sigilosas pela Lei de Acesso à Informação (6%) ou outra legislação (13%), necessidade de tratamento adicional de dados (8%), pedido incompreensível (14%) ou de caráter genérico (15%).

Os órgãos do Poder Executivo Federal mais demandados, por ordem, foram a Superintendência de Seguros Privados (6.890), o Instituto Nacional de Seguro Social (4.195), a Petróleo Brasileiro S.A. (2.689), o Banco Central do Brasil (2.249), a Caixa Econômica Federal (1.976), o



Ministério da Fazenda (1.494), o Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão(1.339), o Ministério do Trabalho e Emprego (1.336), o Ministério da Educação (1.232) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (1.200).

A origem dos pedidos foi 99,25% feitas do Brasil, sobretudo oriundas de São Paulo (11.736), Rio de Janeiro (8.014), Distrito Federal (7.774), Minas Gerais (4.938), Rio Grande do Sul (3.462) e Paraná (2.485). Tais pedidos foram feitos na maioria por pessoas físicas (95%) e, dentre os que identificaram sua formação (25.701), a maioria possui diploma superior (61% + 9% com mestrado/doutorado). Por fim, os que identificaram sua atividade (19.448), pela ordem, são sobretudo empregados do setor privado (22,7%), servidores públicos federais (17,5%), estudantes (13%), profissionais liberais ou autônomos (11,3%), servidores públicos estaduais (8,1%) e empresários (7,9%).

Conforme exsurge da documentação apresentada pela Ministro Chefe da Controladoria-Geral da União, cumpre-se o disposto no art. 41, inciso IV, da Lei nº 12.527, de 2011.

### III – VOTO

Em face do exposto, concluímos no sentido de que esta Comissão tome conhecimento da matéria, procedendo-se em seguida ao arquivamento da matéria.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL	
Secretaria-Geral da Mesa	
Serviço de Protocolo Legislativo	
OFIS Nº	33 DE 2013
Em	12 / 07 / 2013



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA  
Controladoria-Geral da União

SAS Quadra I, Bloco "A"- Ed. Darcy Ribeiro - 70070-905 - Brasília, DF - Telefone: (61) 2020-7242

Comissão de Meio Ambiente, Defesa do  
Consumidor e Fiscalização e Controle

Em 15 / 7 / 2013

(Ana Amélia)

Ofício nº 20.838 /2013/GM/CGU-PR

Brasília, 12 de julho de 2013.

A Sua Excelência o Senhor  
**Senador RENAN CALHEIROS**  
Presidente da Mesa Diretora do Senado Federal  
Edifício Principal – Gabinete da Presidência do Senado Federal  
70165-900 - Brasília - DF

Assunto: **Lei de Acesso à Informação – Relatório Anual.**

Senhor Senador,

Em cumprimento ao disposto no artigo 41, inciso IV, da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação – LAI), e no artigo 68, incisos IV e V, do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012, tenho a satisfação de passar às mãos de Vossa Excelência o Relatório Anual com informações atinentes à implementação da mencionada Lei no âmbito do Poder Executivo Federal.

2. Devo ressaltar o esforço e o empenho de todos os órgãos da Administração Federal para o êxito da implementação da Lei de Acesso à Informação brasileira, diploma legal de extraordinária importância para assegurar o exercício da cidadania, inibir e prevenir a corrupção e outros desvios de condutas, além de contribuir para a melhoria da gestão pública e da qualidade dos serviços prestados à população.

3. Além das providências adotadas para o cumprimento da LAI, o relatório apresenta, ainda, dados estatísticos relativos aos pedidos de informação, às respostas fornecidas, aos recursos interpostos, aos órgãos mais demandados, bem como ao perfil dos solicitantes.

Atenciosamente,

**JORGE HAGE SOBRINHO**

Ministro de Estado Chefe da Controladoria-Geral da União

Senado Federal	
Protocolo Legislativo	
OF "S" nº	33 / 2013
Fls.	01 / 2

Recebido em 12 / 7 / 13  
Hora: 10h54  
Carolina Monteiro D. Mourão  
Matrícula: 231013 - SCLSF/SGM

✓  
1204.13



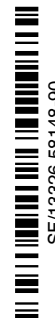
Dinheiro público é da sua conta

[www.portaldatransparencia.gov.br](http://www.portaldatransparencia.gov.br)

7

**PARECER N° , DE 2013**

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Projeto de Lei do Senado n° 278, de 2011, da Senadora Angela Portela, que altera a Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei n° 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo, e o Projeto de Lei do Senado n° 609, de 2011, do Senador Cícero Lucena, que altera a Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir crédito, em favor do passageiro, da franquia de bagagem não utilizada.



SF/13326.58148-90

RELATORA: Senadora ANA RITA

**I – RELATÓRIO**

Submetem-se a esta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) n° 278, de 2011, da Senadora Angela Portela, que altera a Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei n° 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo, e o PLS n° 609, de 2011, do Senador Cícero Lucena, que altera a Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir crédito, em favor do passageiro, da franquia de bagagem não utilizada.

O art. 1° do PLS n° 278, de 2011, altera a redação dos arts. 193 e 229 da Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

O art. 193 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), em vigor, estabelece que os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruínosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

A nova redação proposta para o dispositivo estabelece que:

– as empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular poderão explorar quaisquer linhas aéreas, mediante prévia autorização da autoridade aeronáutica, observada

exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado;

– a autorização para exploração de linha aérea regular será formalizada por meio de Horário de Transporte (HOTRAN), que indicará horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos;

– as normas estabelecidas no HOTRAN integram as Condições Gerais de Transporte vigentes entre a empresa e os passageiros;

– a desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, deverá ser comunicada à autoridade aeronáutica com antecedência mínima de três meses;

– a empresa que desistir da exploração de linha aérea não será autorizada a explorá-la novamente em prazo inferior a dois anos.

Nos termos do art. 229 do CBAer, *o passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.*

O projeto dá nova redação ao dispositivo, para dispor que o passageiro tem direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e ao reembolso do valor já pago do bilhete, se o transportador vier a cancelar a viagem.

O art. 2º do projeto acrescenta os §§ 2º, 3º e 4º ao art. 222 da mesma Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para estabelecer que:

– integram o contrato de transporte aéreo as Condições Gerais de Transporte, que serão fixadas pela autoridade aeronáutica.

– as Condições Gerais de Transporte especificarão os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos.

– a autoridade aeronáutica disciplinará e fiscalizará a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar propaganda enganosa quanto às tarifas, ou a inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia.

O art. 3º do PLS 278, de 2011, acrescenta o art. 49-A na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, dispondo que *é vedada a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência.*

Finalmente, o art. 4º estabelece que a lei que se originar da proposição entrará em vigor na data de sua publicação.

Na justificção do projeto, sua autora argumenta que algumas empresas fazem uso de expedientes condenáveis na busca do lucro, em prejuízo da população e da concorrência, como, por



exemplo, a interrupção abrupta de serviços, a suspensão de frequências, o cancelamento de vôos, a cobrança adicional por serviços essenciais e o abuso de poder de mercado. O objetivo da proposição é justamente combater essas práticas.

O PLS nº 609, de 2011, propõe a alteração dos arts. 227 e 234 do CBAer, para determinar que os contratos de transporte de passageiros e de transporte de bagagem sejam claramente separados. Se o passageiro quiser viajar sem bagagem, não será obrigado a pagar por uma franquia de que não fará uso.

Nos casos em que os contratos de transporte de passageiros incluam franquia de bagagem, caso o passageiro não a utilize, poderá usá-la em viagem posterior, no prazo de um ano, limitando-se, a utilização de franquias de bagagem, a duas por voo. Caso o passageiro não faça uso da franquia no prazo de um ano, a empresa aérea deverá ressarcí-lo, mediante pontuação em programa de fidelidade ou crédito na aquisição de passagens aéreas, em valor equivalente ao que lhe teria sido cobrado na hipótese de excesso de bagagem.

Não foram apresentadas emendas às proposições.

A matéria foi inicialmente apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), tendo o parecer concluído pela aprovação do PLS nº 278, de 2011, e pela rejeição do PLS nº 609, de 2011.

Após a análise desta Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), os projetos serão submetidos à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e, em caráter terminativo, à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

## II – ANÁLISE

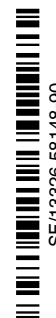
As proposições tratam de matéria inserida na competência da União, conforme dispõem o art. 22, I e X, e o art. 178 da Constituição.

Cabe ao Congresso Nacional dispor sobre a matéria e a iniciativa parlamentar é legítima, nos termos do disposto nos arts. 48 e 61 da Carta Magna.

Quanto à juridicidade, os projetos se afiguram irretocáveis, porquanto i) o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos (normatização via edição de lei) é o adequado, ii) o assunto neles vertido inova o ordenamento jurídico, iii) possuem o atributo da generalidade, iv) se afiguram dotados de potencial coercitividade e v) se revelam compatíveis com os princípios diretores do sistema de direito pátrio.

Não há dúvidas de que as proposições resultarão em uma proteção mais efetiva para o consumidor de serviços de transporte aéreo.

A redação proposta para o *caput* do art. 193 do CBAer, que assegura liberdade, às empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular, para explorar quaisquer linhas aéreas, é condizente com os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência, insculpidos no art. 170, *caput* e inciso IV, da Constituição.



Os consumidores de serviços de transporte aéreo também serão beneficiados com a medida, já que tende a resultar na diminuição dos preços dos serviços, em razão do incremento da concorrência.

O § 1º proposto para o mesmo art. 193 do CBAer também merece aprovação, pois tem por objetivo estabelecer rotinas a serem adotadas pelas empresas aéreas para que possam exercer o direito de explorar linhas aéreas que lhes é assegurado pelo projeto.

A exigência de comunicação à autoridade aeronáutica, com antecedência mínima de três meses, da desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, se justifica, pois evita a interrupção abrupta de serviços prestados ao usuário.

Também é oportuna a proibição, pelo prazo de dois anos, de exploração da mesma linha aérea da qual a empresa tenha desistido anteriormente. Essa medida tem por objetivo evitar condutas abusivas das empresas aéreas, que operam determinadas linhas com o fim exclusivo de eliminação da concorrência.

A alteração promovida no art. 229 do CBAer assegura ao passageiro, no caso de o transportador cancelar a viagem, além do reembolso do valor já pago do bilhete, o direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia.

Com essa medida, espera-se que as companhias aéreas sejam mais criteriosas ao decidir pelo cancelamento de viagens, que tem acontecido com muita frequência, causando muitos transtornos ao consumidor.

Os §§ 2º, 3º e 4º que o projeto acrescenta ao art. 222 da mesma Lei nº 7.565, de 1986, asseguram ao consumidor informações mais claras sobre os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, de forma a evitar, entre outros abusos, propaganda enganosa acerca das tarifas e a inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia.

O art. 3º da proposição tem por finalidade vedar a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, em consonância com o que estabelece o § 4º do art. 173 da Constituição.

De modo geral, as medidas propostas pelo PLS nº 278, de 2011, têm por finalidade aperfeiçoar a legislação no que diz respeito à proteção do consumidor de serviços aéreos; à repressão ao abuso do poder econômico por partes das empresas que exploram esses serviços; e à liberdade de iniciativa, com estímulo à concorrência, razão pela qual merecem aprovação.

Quanto ao PLS nº 609, de 2011, acreditamos que as medidas propostas – autorizar o passageiro a utilizar créditos de franquias de bagagem não utilizadas em viagem posterior e determinar que o passageiro seja ressarcido pela empresa aérea, mediante pontuação em programa de fidelidade ou crédito na aquisição de passagens aéreas, em valor equivalente ao que lhe teria sido cobrado na hipótese de excesso de bagagem, caso não faça uso da franquia no prazo de um ano – também resultarão em uma proteção mais efetiva para o consumidor, já que lhe assegurarão o aproveitamento de franquia de bagagem não utilizada. Se o consumidor é cobrado quando excede a franquia de bagagem, nada mais justo do que lhe conceder crédito quando não a utiliza integralmente.



Por essa razão, embora, por motivos regimentais, votemos pela rejeição do PLS nº 609, de 2011, aproveitamos o seu conteúdo no substitutivo apresentado ao final.

### III – VOTO

Em vista de todo o exposto, manifestamo-nos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 278, de 2011, na forma do substitutivo a seguir, e pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 609, de 2011.

#### EMENDA Nº – CMA (SUBSTITUTIVO) PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 278, DE 2011

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (*Código Brasileiro de Aeronáutica*), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que *cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências*, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Os arts. 193 e 229 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 193.** As empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular poderão explorar quaisquer linhas aéreas, mediante prévia autorização da autoridade aeronáutica, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado.

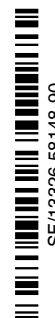
§ 1º A autorização para exploração de linha aérea regular será formalizada por meio de Horário de Transporte (HOTRAN), que indicará horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos.

§ 2º As normas estabelecidas no HOTRAN integram as Condições Gerais de Transporte vigentes entre a empresa e os passageiros.

§ 3º A desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, deverá ser comunicada à autoridade aeronáutica com antecedência mínima de três meses.

§ 4º A empresa que desistir da exploração de linha aérea não será autorizada a explorá-la novamente em prazo inferior a dois anos.” (NR)

“**Art. 229.** O passageiro tem direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa básica e ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.” (NR)



**Art. 2º** O art. 222 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2º, 3º e 4º, convertendo-se seu atual parágrafo único em § 1º:

“**Art. 222.** .....

§ 1º .....

§ 2º Integram o contrato de transporte aéreo as Condições Gerais de Transporte, que serão fixadas pela autoridade aeronáutica.

§ 3º As Condições Gerais de Transporte especificarão os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos.

§ 4º A autoridade aeronáutica disciplinará e fiscalizará a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar propaganda enganosa quanto às tarifas, ou a inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia.” (NR)

**Art. 3º** A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 49-A.** É vedada a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência.”

**Art. 4º** A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 227.** .....

*Parágrafo único.* É facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal como bagagem de mão.” (NR)

“**Art. 234.** Se o contrato de transporte de passageiro abranger franquia para transporte de bagagem, o transportador entregará ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e da data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 3º O transportador assegurará ao passageiro que viajar sem bagagem o uso da franquia não utilizada em outra viagem que realizar com o mesmo transportador no prazo de um ano, vedada a utilização de mais de duas franquias por voo.

§ 4º O passageiro que não fizer uso do crédito de franquia de bagagem de que trata o parágrafo anterior no prazo de um ano será ressarcido, em valor equivalente ao que lhe seria cobrado em caso de excesso de bagagem, mediante



pontuação em programa de fidelidade ou crédito na aquisição de passagens aéreas.” (NR)

**Art. 5º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora



**PARECER Nº           , DE 2012**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre os Projetos de Lei do Senado nº 609, de 2011, de autoria do Senador Cícero Lucena, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir crédito, em favor do passageiro, da franquia de bagagem não utilizada.”* e nº 278, de 2011, de autoria da Senadora Ângela Portela, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.”*

RELATOR: Senador **ROBERTO REQUIÃO**

RELATOR “AD HOC”: Senador **RICARDO FERRAÇO**

**I – RELATÓRIO**

São submetidos ao exame desta Comissão, tramitando conjuntamente por proporem alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica, em decorrência da aprovação do Requerimento nº 590/2012, os Projetos de Lei nº 609, de 2011, de autoria do Senador Cícero Lucena, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir crédito, em favor do passageiro, da franquia de bagagem não utilizada.”* e nº 278, de 2011, de autoria da Senadora Ângela Portela, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.”*

**Sobre o PLS nº 609/2011**

O PLS nº 609 tem as seguintes finalidades:

1. faculta ao passageiro conduzir objeto pessoal como bagagem de mão (proposta de redação para o parágrafo único do art. 227 do CBA);

2. exige que o transportador aéreo emita o tíquete (NOTA) de bagagem em duas vias, nos casos em que o contrato de transporte aéreo abranger franquias para transporte de bagagem (proposta de nova redação do art. 234 do CBA);

3. assegura ao passageiro que não usar da franquias de bagagem o direito de utilizar essa mesma franquias em outro voo do mesmo transportador, dentro de um ano (proposta de redação do § 3º do art. 234 do CBA);

4. dá ao passageiro o direito de crédito em valor para compra de passagens ou em pontos de programa de fidelidade, em caso da não utilização de franquias de bagagem em um ano. O cálculo seria feito em preço do quilo excedente (proposta de redação do § 4º do art. 234 do CBA).

Na CMA, o Projeto recebeu parecer do Senador Sérgio Souza, por sua rejeição. O parecer, todavia, não foi apreciado, em razão de a matéria ter sido objeto do requerimento nº 590/2012, que determinou sua apreciação conjunta com o PLS nº 278, iniciando, a partir de então, sua apreciação pela CAE.

### **Sobre o PLS nº 278/2011**

O PLS nº 278, de 2011, já foi submetido a esta Comissão, na qual foi aprovado, em 09/08/2011, parecer deste mesmo Relator com o mesmo conteúdo do presente parecer.

Este PLS nº 278, por sua vez, traz as seguintes propostas:

1. o art. 1º do projeto altera o art. 193 da Lei nº 7.565, de 1986, de forma a explicitar na lei a necessidade de

prévia autorização da autoridade aeronáutica para exploração por parte das empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular. Essa autorização será formalizada por meio de Horário de Transporte (HOTRAN), que indicará horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos. Adicionalmente, prevê-se que a desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, deverá ser comunicada à autoridade aeronáutica com antecedência mínima de três meses. No caso de a empresa desistir da exploração de linha aérea, não será autorizada nova exploração no prazo de dois anos;

2. o artigo 1º altera também o art. 229 da Lei nº 7.565, de 1986, ao prever que, no caso de cancelamento da viagem pelo transportador, além do reembolso do valor já pago pelo bilhete, o passageiro terá direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia;

3. o artigo 2º acrescenta três parágrafos ao art. 222 da Lei nº 7.565, de 1986, explicitando que integram o contrato de transporte aéreo as Condições Gerais de Transporte que serão fixadas pela autoridade aeronáutica. Tais condições deverão especificar os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos. Além disso, estabelece que a autoridade aeronáutica disciplinará e fiscalizará a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar qualquer tipo de propaganda enganosa quanto às tarifas, ou mesmo inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia;

4. o art. 3º acrescenta dispositivo à Lei nº 11.182, de 2005, que veda expressamente a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência;

Na justificativa do projeto, a autora da proposição chama a atenção para a ampliação recente do mercado consumidor de serviços

aéreos, o que tem estimulado algumas empresas a fazerem uso de expedientes condenáveis na busca do lucro, em prejuízo da população e da concorrência.

Como exemplos desse comportamento, cita: a interrupção abrupta de serviços, a suspensão das frequências, o cancelamento dos voos, a cobrança adicional por serviços essenciais e o abuso do poder econômico.

O projeto visa combater tais práticas, propondo alterações na legislação em vigor, de forma a proteger os usuários dos serviços de transporte aéreo. Segundo a autora, “a aviação civil tem prestado um grande serviço ao País, mas é preciso que o mercado aéreo seja adequadamente regulado, para que os interesses dos passageiros não sejam deixados em segundo plano”.

### **Sobre os dois PLS**

As matérias serão, ainda, apreciadas pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, pela Comissão de Serviços de Infraestrutura e, nos termos do art. 49, I, do Regimento Interno do Senado Federal, pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, conforme deliberação tomada quando da apreciação do Requerimento nº 590/2012.

Não foram oferecidas no prazo regimental emendas a nenhum dos dois projetos em apreço.

## **II – ANÁLISE**

Consoante o art. 99 (caput e inciso I) do Regimento Interno do Senado, cabe à CAE “opinar sobre proposições pertinentes ao (...) aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida por despacho do Presidente”.

### **Análise do PLS nº 609/2011**

Relativamente à faculdade que o PLS pretende dar ao passageiro de conduzir objetos pessoais como bagagem de mão, a proposição parecer inócua e injurídica. Inócua, porque a Convenção de Varsóvia já prevê, em seu art. 4.1, o direito de conduzir objetos de uso pessoal em mãos. Injurídica, porque a Convenção somente admite objetos PEQUENOS, o que não permitiria a condução, em mãos, de quaisquer objetos de uso pessoal.

Além disso, o conteúdo do parágrafo proposto já existe hoje no próprio CBA, como § 3º do art. 234 daquele Código:

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

No que se refere à exigência de que o transportador aéreo emita o tíquete (NOTA) de bagagem em duas vias, nos casos em que o contrato de transporte aéreo abranger franquia para transporte de bagagem (proposta de nova redação do art. 234 do CBA), deve-se ressaltar que a atual redação do o art. 234 já exige a entrega ao passageiro, da NOTA DE BAGAGEM, independentemente do contrato.

O projeto, por sua vez, está condicionando essa entrega apenas às situações em que o contrato abranger FRANQUIA DE TRANSPORTE DE BAGAGEM. Ora, se todos os contratos de transporte aéreo no Brasil já preveem a franquia, a disposição proposta afigura-se inócua, ao passo que, em ocorrendo a não previsão de franquia, o passageiro passa a não ter direito de receber a NOTA DE BAGAGEM que ele despachar pagando por ela.

No que tange à proposta de dispositivo que assegura ao passageiro que não usar da franquia de bagagem o direito de utilizar essa mesma franquia em outro voo do mesmo transportador, dentro de um ano (proposta de redação do § 3º do art. 234 do CBA), conclui-se, por um lado, que não há impedimento jurídico à norma; por outro lado, salvo melhor juízo, na forma como proposta, o dispositivo permitiria que um passageiro

obtivesse o crédito de bagagem em trechos de pequeno valor para utilizarem em trechos de grande valor, o que redundaria em uma injustiça cometida contra as empresas transportadoras.

Por fim, quanto à proposta de dar ao passageiro o direito de crédito em valor para compra de passagens ou em pontos de programa de fidelidade, em caso da não utilização de franquias de bagagem em um ano, em que o cálculo seria feito em preço do quilo excedente, há que se considerar: (i) que comumente as empresas cobram em torno de R\$ 6,00 por quilo excedente, com franquias de 23 quilos; (ii) que a aprovação da proposta significaria a constituição de um crédito de R\$ 138,00 por voo em que o passageiro não despachar bagagem; (iii) que tal medida tenderia a eliminar as ofertas especiais de passagens, como ocorre comumente, por exemplo, a R\$ 50,00 por trecho.

Isso ocorreria em razão da perda da relação custo versus benefícios para as empresas que ao venderem uma passagem a R\$ 50,00, teriam que oferecer um crédito de R\$ 138,00 de ressarcimento de franquias de bagagem, que poderia ser utilizado para compra de passagens em valor correspondente a 276% da receita auferida.

A proposta, portanto, muito ao contrário de trazer benefício aos passageiros, pode se tornar um mecanismo que afaste todas as hipóteses de promoções em benefício, especialmente, de usuários menos abastados.

Devem ser considerados, ainda, os argumentos expostos nos dois pareceres proferidos pelo Senador Sérgio Souza, oferecidos à CMA, que acrescentam razões à rejeição deste Projeto.

### **Análise do PLS nº 278/2011**

Relativamente ao PLS nº 278/2011, colaciono a análise que fiz sobre o mesmo projeto em parecer que já foi aprovado em 09 de agosto de 2011, por esta mesma CAE:

*Compete a esta Comissão de Assuntos Econômicos, nos termos do art. 99, inciso I, do Regimento*

*Interno, examinar a matéria sob o aspecto econômico e financeiro e sobre ela emitir parecer.*

*Vale assinalar, preliminarmente, que não há óbice de ordem constitucional ou jurídica à proposição, que atende aos requisitos de regimentalidade e de técnica legislativa, em especial, da Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a elaboração e redação das leis. Portanto, sob esse prisma, não vislumbramos óbices à aprovação da proposta.*

*Sob o aspecto econômico e financeiro, não vemos conflito com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), pois as alterações propostas na legislação não implicam em aumento de despesa pública ou renúncia de receitas, não afetando o equilíbrio das contas públicas.*

*Em relação ao mérito, julgamos a proposta pertinente e oportuna. De fato, houve recentemente crescimento expressivo do mercado de serviços de transporte aéreo, em função da maior concorrência entre as empresas aéreas, com o aumento da oferta de passagens e redução de preços. Além disso, o mercado aéreo passou a incorporar passageiros de classes inferiores de renda, dado o aumento do poder aquisitivo dessa camada da população. Com isso, muitas empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo passaram a se aproveitar dessa situação, cometendo falhas injustificadas e desrespeitando os usuários desses serviços, o que tem acarretado sérios prejuízos para os passageiros.*

*Com efeito, praticamente todos que precisam do transporte aéreo para se deslocar pelo Brasil e para o exterior já passaram por transtornos decorrentes de cancelamento de voos, cobranças indevidas por serviços adicionais, abusos decorrentes do poder econômico (como o overbooking), sem que haja a devida compensação pelos males causados por tais práticas.*

*As alterações legais propostas pelo projeto vão ao encontro da necessidade de se ter uma regulamentação mais eficaz do mercado de prestação de serviços aéreos de transporte regular, com instrumentos que permitam a*

*prevenção de práticas abusivas, bem como o adequado acompanhamento e fiscalização das atividades do setor.*

*Convém lembrar que o transporte aéreo regular é um serviço de utilidade pública e que os usuários desse serviço devem ter seus interesses resguardados pelo Estado face às disparidades entre a capacidade econômica do consumidor e as companhias de aviação, as quais não raro abusam da dependência econômica de seus usuários.*

*Nesse sentido, o projeto se coaduna com a Constituição Federal, que estabelece como princípio básico da ordem econômica a defesa do consumidor, conforme dispõe o inciso V do art. 170. A proposta ora sob análise é, portanto, meritória, pois está inserida nesse espírito de defesa do consumidor.*

### **III – VOTO**

Diante do exposto, opino pela **rejeição** do PLS nº 609, de 2011, e pela **aprovação** do PLS nº 278, de 2011.

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2012

Senador DELCÍDIO DO AMARAL, Presidente

Senador RICARDO FERRAÇO, Relator “ad hoc”



**SENADO FEDERAL**  
**Comissão de Assuntos Econômicos - CAE**  
**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 278, de 2011, QUE TRAMITA EM CONJUNTO COM: PLS**  
**609/2011**

ASSINAM O PARECER, NA 55ª REUNIÃO, DE 27/11/2012, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

**PRESIDENTE:** *[Assinatura]*

**RELATOR:** *[Assinatura]*

<b>Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)</b>	
Delcídio do Amaral (PT)	1. Zeze Perrella (PDT)
Eduardo Suplicy (PT)	2. Walter Pinheiro (PT)
José Pimentel (PT)	3. Anibal Diniz (PT)
Humberto Costa (PT)	4. Wellington Dias (PT)
Lindbergh Farias (PT)	5. Jorge Viana (PT)
Acir Gurgacz (PDT)	6. Cristovam Buarque (PDT)
Lídice da Mata (PSB)	7. Antonio Carlos Valadares (PSB)
Vanessa Grazziotin (PC DO B)	8. Inácio Arruda (PC DO B)
<b>Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)</b>	
Casildo Maldaner (PMDB)	1. Vital do Rêgo (PMDB)
Eduardo Braga (PMDB)	2. Sérgio Souza (PMDB)
Valdir Raupp (PMDB)	3. Romero Jucá (PMDB)
Roberto Requião (PMDB)	4. Ana Amélia (PP)
Eunício Oliveira (PMDB)	5. Waldemir Moka (PMDB)
Luiz Henrique (PMDB)	6. Clésio Andrade (PMDB)
Lobão Filho (PMDB)	7. Benedito de Lira (PP)
Francisco Dornelles (PP)	8. Ciro Nogueira (PP)
Ivo Cassol (PP)	9. Ricardo Ferraço (PMDB)
<b>Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)</b>	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)	1. Alvaro Dias (PSDB)
Cyro Miranda (PSDB)	2. Aécio Neves (PSDB)
Flexa Ribeiro (PSDB)	3. Paulo Bauer (PSDB)
José Agripino (DEM)	4. Lúcia Vânia (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	5. Wilder Moraes (DEM)
<b>Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)</b>	
Armando Monteiro (PTB)	1. Fernando Collor (PTB)
João Vicente Claudino (PTB)	2. Gim (PTB)
Antonio Russo (PR)	3. Cidinho Santos (PR)
João Ribeiro (PR)	4. Alfredo Nascimento (PR)
<b>PSD PSOL</b>	
Marco Antônio Costa	1. Randolfe Rodrigues

Comissão de Assuntos Econômicos  
 do Senado Federal  
 PLS Nº 278 DE 2011  
 FOLHA 130/2



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO

### Nº 278, DE 2011

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (*Código Brasileiro de Aeronáutica*), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que *cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências*, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Os arts. 193 e 229 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com as seguintes alterações:

**“Art. 193.** As empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular poderão explorar quaisquer linhas aéreas, mediante prévia autorização da autoridade aeronáutica, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado.

§ 1º A autorização para exploração de linha aérea regular será formalizada por meio de Horário de Transporte (HOTRAN), que indicará horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos.

§ 2º As normas estabelecidas no HOTRAN integram as Condições Gerais de Transporte vigentes entre a empresa e os passageiros.

## 2

§ 3º A desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, deverá ser comunicada à autoridade aeronáutica com antecedência mínima de três meses.

§ 4º A empresa que desistir da exploração de linha aérea não será autorizada a explorá-la novamente em prazo inferior a dois anos.” (NR)

“**Art. 229.** O passageiro tem direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.” (NR)

**Art. 2º** O art. 222 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2º, 3º e 4º, convertendo-se seu atual parágrafo único em § 1º:

“**Art. 222.** .....

§ 1º .....

§ 2º Integram o contrato de transporte aéreo as Condições Gerais de Transporte, que serão fixadas pela autoridade aeronáutica.

§ 3º As Condições Gerais de Transporte especificarão os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos.

§ 4º A autoridade aeronáutica disciplinará e fiscalizará a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar propaganda enganosa quanto às tarifas, ou a inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia.” (NR)

**Art. 3º** A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 49-A.** É vedada a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência.”

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O setor aéreo encontra-se em franco crescimento nos últimos anos. Milhões de pessoas estão, pela primeira vez em suas vidas, tendo a oportunidade de viajar de avião, realizando, assim, um sonho de décadas.

Esse quadro decorre, fundamentalmente, de dois fatores. De um lado, a ampliação da concorrência entre as empresas aéreas, que aumentou a oferta e fez os preços das passagens baixarem. De outro, a elevação da renda das camadas mais pobres da população, que ampliou seu poder aquisitivo, transformando-as num segmento consumidor de serviços de transporte aéreo.

Esse contexto de ampliação do mercado consumidor de serviços aéreos propicia, no entanto, que algumas empresas façam uso de expedientes condenáveis na busca do lucro, em prejuízo da população e da concorrência. Exemplos desse comportamento são a interrupção abrupta de serviços, a suspensão de frequências, o cancelamento de voos, a cobrança adicional por serviços essenciais e o abuso do poder econômico, práticas que a presente proposição pretende combater.

Com relação à interrupção de serviços, que causa enormes prejuízos às localidades que deixam de ser atendidas, propomos que a desistência da exploração de linha aérea seja comunicada à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) com antecedência mínima de três meses, de modo a evitar que os passageiros e a população em geral sejam surpreendidos e a permitir que as autoridades busquem soluções alternativas para o problema. O mesmo princípio valerá para a suspensão de frequências, rotineiramente manipuladas pelas empresas quando desafiadas por eventual concorrência.

A fim de evitar que a operação de determinadas linhas seja usada como instrumento de eliminação da concorrência, nosso projeto propõe que não se permita à empresa aérea que houver desistido de explorar uma linha voltar a fazê-lo em prazo inferior a dois anos.

Propomos, ainda, que o cancelamento de voos específicos seja punido, mediante pagamento ao passageiro de multa de valor equivalente ao da tarifa cheia cobrada pela empresa aérea no trecho correspondente, acrescido de reembolso do valor pago na aquisição do bilhete.

Para coibir a cobrança indevida por serviços adicionais, propomos que a ANAC especifique quais são os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos, além de estabelecer que a ANAC discipline e fiscalize a forma como essas tarifas são apresentadas nos *sites* de venda de

4

passagens, de forma a evitar a propaganda enganosa e a oferta de serviços extras, como seguros de viagem, de forma sub-reptícia.

Por fim, propomos que todo e qualquer indício de manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação de empresas rivais seja imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência, representados pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, pela Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), para investigação relativa à prática de infração contra a ordem econômica.

Visando assegurar a coerência dos dispositivos propostos, também inserimos na proposição artigos relativos ao Horário de Transporte (HOTRAN), documento que especifica as características de cada linha aérea autorizada, e às Condições Gerais de Transporte, regulamento relativo às cláusulas do contrato entre transportador e passageiro. Trata-se de matérias objeto de normas do Poder Executivo, mas cuja legitimidade será maior se forem incorporadas à legislação ordinária.

A aviação civil tem prestado um grande serviço ao País, mas é preciso que o mercado aéreo seja adequadamente regulado, para que os interesses dos passageiros não sejam deixados em segundo plano.

Contamos com o apoio de nossos Pares para a aprovação desta proposição, que fortalecerá os direitos do consumidor de serviços de transporte aéreo.

Sala das Sessões,

Senadora **ANGELA PORTELA**

5  
LEGISLAÇÃO CITADA

**LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.**

Vide texto compilado  
Mensagem de veto

Dispõe sobre o Código Brasileiro de  
Aeronáutica.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I  
Introdução

CAPÍTULO I  
Disposições Gerais

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

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

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

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

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

6

## CAPÍTULO II

## Disposições de Direito Internacional Privado

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

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

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

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

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

Art. 5º Os atos que, provenientes da aeronave, tiverem início no Território Nacional, regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzem efeito.

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

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

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

Art. 9º A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem (artigos 23, § 2º, 49 a 65).

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

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

I - excluam a competência de foro do lugar de destino;

7

II - visem à exoneração de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admite;

III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código (artigos 246, 257, 260, 262, 269 e 277).

## TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos

### CAPÍTULO I Do Espaço Aéreo Brasileiro

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

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

I - a navegação aérea;

II - o tráfego aéreo;

III - a infra-estrutura aeronáutica;

IV - a aeronave;

V - a tripulação;

VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.

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

8  
CAPÍTULO II  
Do Tráfego Aéreo

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

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

§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (artigos 177 a 179), mediante informações prévias sobre o vôo planejado (artigo 14, § 4º).

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

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

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

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

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

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

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

## 9

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 10

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

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

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

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

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

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

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

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

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

11

### CAPÍTULO III Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

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

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

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

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

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

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

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

### TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica

#### CAPÍTULO I Disposições Gerais

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

I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46);

12

II - o sistema de proteção ao vôo (artigos 47 a 65);

III - o sistema de segurança de vôo (artigos 66 a 71);

IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85);

V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);

VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96);

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

VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);

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

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

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

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

## CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário

### SEÇÃO I Dos Aeródromos

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

Parágrafo único. São facilidades: o balisamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de

## 13

esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de vôo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 31. Consideram-se:

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

II - Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

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

14

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

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

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

## SEÇÃO II Da Construção e Utilização de Aeródromos

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

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

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

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

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

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.

15

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

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

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

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

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

### SEÇÃO III Do Patrimônio Aeroportuário

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

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

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

16

## SEÇÃO IV

## Da Utilização de Áreas Aeroportuárias

Art. 39. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

I - à sua própria administração;

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

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

IV - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;

V - ao terminal de carga aérea;

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

VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;

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

IX - ao comércio apropriado para aeroporto.

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

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

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

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

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

17

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

Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o artigo 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as 24 (vinte e quatro) horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto.

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

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

#### SEÇÃO V Das Zonas de Proteção

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

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

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

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

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

## 18

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

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

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

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

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

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

### CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Vôo

#### SEÇÃO I Das Várias Atividades de Proteção ao Vôo

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

- I - de controle de tráfego aéreo;
- II - de telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea;
- III - de meteorologia aeronáutica;
- IV - de cartografia e informações aeronáuticas;

19

V - de busca e salvamento;

VI - de inspeção em vôo;

VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;

VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.

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

I - fixo aeronáutico;

II - móvel aeronáutico;

III - de radionavegação aeronáutica;

IV - de radiodifusão aeronáutica;

V - móvel aeronáutico por satélite;

VI - de radionavegação aeronáutica por satélite.

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

a) diretamente pelo Ministério da Aeronáutica;

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

## SEÇÃO II

### Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento

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

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

Art. 51. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou outras pessoas, a prestar

20

assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

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

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

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

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

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

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

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

- a) o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro;
- b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga;
- c) o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente.

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

§ 1º Não haverá remuneração:

- a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil;
- b) quando o socorro for prestado por aeronave pública.

## 21

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

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

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

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

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

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

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

§ 3º Os interessados que deixarem fluir o prazo estabelecido no § 1º sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

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

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

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

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

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

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

22

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

#### CAPÍTULO IV Do Sistema de Segurança de Vôo

##### SEÇÃO I Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Vôo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23

## SEÇÃO II

## Dos Certificados de Homologação

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

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

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

§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.

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

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

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

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

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

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

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

24

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

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

## CAPÍTULO V Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro

### SEÇÃO I Do Registro Aeronáutico Brasileiro

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

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

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

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

IV - promover o cadastramento geral.

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

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

Art. 73. Somente são admitidos a registro:

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

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

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

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

25

Art. 74. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas:

I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver;

II - a inscrição:

a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave;

b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave;

c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, seqüestro, penhora e apreensão de aeronave.

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

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

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

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

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

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

## SEÇÃO II

### Do Procedimento de Registro de Aeronaves

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

26

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

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

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

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

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

Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 30 (trinta) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.

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

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

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

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

## CAPÍTULO VI

### Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

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

§ 1º (Vetado).

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

§ 3º (Vetado).

§ 4º (Vetado).

§ 5º (Vetado).

§ 6º (Vetado).

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

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

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

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

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

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

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

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

28

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

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

## CAPÍTULO VII

Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo

### SEÇÃO I

Da Facilitação do Transporte Aéreo

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

### SEÇÃO II

Da Segurança da Aviação Civil

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

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

I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;

II - promover a coordenação entre:

- a) os serviços de controle de passageiros;
- b) a administração aeroportuária;
- c) o policiamento;
- d) as empresas de transporte aéreo;

29

e) as empresas de serviços auxiliares.

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

### SEÇÃO III Da Coordenação do Transporte Aéreo Civil

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

I - propor medidas visando a:

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

b) acompanhar e fiscalizar a execução desses programas.

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

## CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal

### SEÇÃO I Dos Aeroclubes

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

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

I - ensino e adestramento de pessoal de vôo;

II - ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica;

III - recreio e desportos.

30

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

## SEÇÃO II

### Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil

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

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

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

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

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

## SEÇÃO III

### Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica

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

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

## CAPÍTULO IX

### Sistema de Indústria Aeronáutica

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

31  
CAPÍTULO X  
Dos Serviços Auxiliares

Art. 102. São serviços auxiliares:

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

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

§ 1º [\(Vetado\)](#).

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

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

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

CAPÍTULO XI  
Sistema de Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica

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

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

II - coordenar os diversos sistemas ou subsistemas;

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

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

32

## TÍTULO IV Das Aeronaves

### CAPÍTULO I Disposições Gerais

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

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

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

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

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

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

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

§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (artigo 14, § 6º).

### CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade

#### SEÇÃO I Da Nacionalidade e Matrícula

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

33

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

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

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

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

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

Art. 111 A matrícula será provisória quando:

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

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

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

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

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

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

II - ex officio quando matriculada em outro país;

III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.

34

Art. 113. As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

SEÇÃO II  
Do Certificado de Aeronavegabilidade

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

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

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

CAPÍTULO III  
Da Propriedade e Exploração da Aeronave

SEÇÃO I  
Da Propriedade da Aeronave

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

I - por construção;

II - por usucapião;

III - por direito hereditário;

IV - por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro;

V - por transferência legal (artigos 145 e 190).

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

35

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

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

I - construído, por sua conta;

II - mandado construir, mediante contrato;

III - adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa-fé, sem interrupção nem oposição durante 5 (cinco) anos;

IV - adquirido por direito hereditário;

V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial (artigo 115, IV).

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

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

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

I - as arrematações e adjudicações em hasta pública;

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

III - as sentenças de extinção de condomínio;

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

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

36

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

VII - as sentenças declaratórias de usucapião.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

37

## SEÇÃO II

## Da Exploração e do Explorador de Aeronave

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO IV

## Dos Contratos sobre Aeronave

## SEÇÃO I

## Do Contrato de Construção de Aeronave

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

38

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

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

## SEÇÃO II Do Arrendamento

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

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

Art. 129. O arrendador é obrigado:

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

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

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

Art. 130. O arrendatário é obrigado:

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

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

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

39

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

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

### SEÇÃO III Do Fretamento

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

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

Art. 135. O fretador é obrigado:

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

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

Art. 136. O afretador é obrigado:

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

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

### SEÇÃO IV Do Arrendamento Mercantil de Aeronave

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

I - descrição da aeronave com o respectivo valor;

40

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO V Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave

### SEÇÃO I Da Hipoteca Convencional

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

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

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

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

## 41

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

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

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

Art. 140. A aeronave comum a 2 (dois) ou mais proprietários só poderá ser dada em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.

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

Art. 142. Do contrato de hipoteca deverão constar:

I - o nome e domicílio das partes contratantes;

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

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

IV - os seguros que garantem o bem hipotecado.

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

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

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

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

42

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

Parágrafo único. A preferência será exercida:

- a) no caso de perda ou avaria da aeronave, sobre o valor do seguro;
- b) no caso de destruição ou inutilização, sobre o valor dos materiais recuperados ou das indenizações recebidas de terceiros;
- c) no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.

## SEÇÃO II Da Hipoteca Legal

Art. 144. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

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

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

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

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

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

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

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

43

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

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

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

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

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

I - da hipoteca legal;

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

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

### SEÇÃO III Da Alienação Fiduciária

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

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

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

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

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

44

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO VI

### Do Seqüestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave

#### SEÇÃO I

##### Do Seqüestro da Aeronave

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

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

45

Art. 154. Admite-se o seqüestro:

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

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

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

## SEÇÃO II

### Da Penhora ou Apreensão da Aeronave

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

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

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

## TÍTULO V

### Da Tripulação

#### CAPÍTULO I

##### Da Composição da Tripulação

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

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

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

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.

46

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

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

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

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

## CAPÍTULO II Das Licenças e Certificados

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. Do resultado dos exames acima especificados caberá recurso dos interessados à Comissão técnica especializada ou à junta médica.

47

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

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

### CAPÍTULO III Do Comandante de Aeronave

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

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

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

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

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

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

I - limite da jornada de trabalho;

II - limites de vôo;

III - intervalos de repouso;

IV - fornecimento de alimentos.

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

48

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de vôo e de jornada.

49

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

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

## TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos

### CAPÍTULO I Introdução

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

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

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

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

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

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

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

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

50

## CAPÍTULO II Serviços Aéreos Privados

Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

I - de recreio ou desportivas;

II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

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

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

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

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

## CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos

### SEÇÃO I

#### Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

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

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

I - sede no Brasil;

51

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

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

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

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

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

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

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

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

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

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

## SEÇÃO II

## Da Aprovação dos Atos Constitutivos e suas Alterações

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

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

Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no 1º (primeiro) mês de cada semestre do exercício social, relação completa:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

53

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

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

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

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

### SEÇÃO III

#### Da Intervenção, Liquidação e Falência de Empresa Concessionária de Serviços Aéreos Públicos

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

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

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

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

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

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

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

54

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

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

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

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

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

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

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

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

#### SEÇÃO IV

##### Do Controle e Fiscalização dos Serviços Aéreos Públicos

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

Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

56

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

#### CAPÍTULO IV Dos Serviços Aéreos Especializados

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

I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

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

III - publicidade aérea de qualquer natureza;

IV - fomento ou proteção da agricultura em geral;

V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

VI - ensino e adestramento de pessoal de vôo;

VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;

VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.

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

#### CAPÍTULO V Do Transporte Aéreo Regular

##### SEÇÃO I Do Transporte Aéreo Regular Internacional

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

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

57

a) às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;

b) na falta desses, ao disposto neste Código.

#### Da Designação de Empresas Brasileiras

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

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

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

#### Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras

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

I - ser designada pelo Governo do respectivo país;

II - obter autorização de funcionamento no Brasil (artigos 206 a 211);

III - obter autorização para operar os serviços aéreos (artigos 212 e 213).

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

#### Da Autorização para Funcionamento

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

I - prova de achar-se a empresa constituída conforme a lei de seu país;

II - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;

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

58

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - em caso de falência;

II - se os serviços forem suspensos, pela própria empresa, por período excedente a 6 (seis) meses;

III - nos casos previstos no decreto de autorização ou no respectivo Acordo Bilateral;

IV - nos casos previstos em lei (artigo 298).

## 59

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

## Da Autorização para Operar

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

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

Art. 213. Toda modificação que envolva equipamento, horário, frequência e escalas no Território Nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade aeronáutica, se não for estabelecido de modo diferente em Acordo Bilateral.

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

## Da Autorização de Agência de Empresa Estrangeira que Não Opere Serviços Aéreos no Brasil

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

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

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

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

60

## SEÇÃO II Do Transporte Doméstico

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

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

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

## CAPÍTULO VI Dos Serviços de Transporte Aéreo Não Regular

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

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

I - sua capacidade econômica e financeira;

II - a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar;

III - que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;

IV - que fez os seguros obrigatórios.

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

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

61

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

## TÍTULO VII Do Contrato de Transporte Aéreo

### CAPÍTULO I Disposições Gerais

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

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

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

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

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

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

### CAPÍTULO II Do Contrato de Transporte de Passageiro

#### SEÇÃO I Do Bilhete de Passagem

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

62

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão.

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

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

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

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

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

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

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

## SEÇÃO II Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

63

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

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

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

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

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

### CAPÍTULO III Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga

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

I - o lugar e data de emissão;

II - os pontos de partida e destino;

III - o nome e endereço do expedidor;

IV - o nome e endereço do transportador;

V - o nome e endereço do destinatário;

VI - a natureza da carga;

VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;

VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;

IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contrapagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;

X - o valor declarado, se houver;

XI - o número das vias do conhecimento;

64

XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

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

Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em 3 (três) vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

65

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam

66

sido feitos para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (artigo 263).

## TÍTULO VIII Da Responsabilidade Civil

### CAPÍTULO I Da Responsabilidade Contratual

#### SEÇÃO I Disposições Gerais

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

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

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

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

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

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

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

Art. 250. O responsável que pagar a indenização desonera-se em relação a quem a receber (artigos 253 e 281, parágrafo único).

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

67

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

## SEÇÃO II

### Do Procedimento Extrajudicial

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

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

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

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

## SEÇÃO III

### Da Responsabilidade por Dano a Passageiro

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

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

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

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

68

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

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

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

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

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

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

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

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

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

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

#### SEÇÃO IV

##### Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

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

69

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

## SEÇÃO V

### Da Responsabilidade por Danos à Carga

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

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

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

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

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

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

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

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

70

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

## CAPÍTULO II

### Da Responsabilidade por Danos em Serviços Aéreos Gratuitos

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO III

### Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície

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

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

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

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

71

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

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

IV - houve culpa exclusiva do prejudicado.

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

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

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

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I - para aeronaves com o peso máximo de 1.000kg (mil quilogramas), à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional;

II - para aeronaves com peso superior a 1.000kg (mil quilogramas), à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional, acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN - Obrigação do Tesouro Nacional por quilograma que exceder a 1.000 (mil).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### CAPÍTULO IV Da Responsabilidade por Abalroamento

Art. 273. Consideram-se provenientes de abalroamento os danos produzidos pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves, em voo ou em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em voo.

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

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

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

Art. 276. Constituem danos de abalroamento, sujeitos à indenização:

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

II - os sofridos pela aeronave abalroada;

73

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

IV - os danos causados a terceiros, na superfície.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves;

II - por 2 (duas) ou mais aeronaves conjunta ou separadamente.

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

#### CAPÍTULO V

##### Da Responsabilidade do Construtor Aeronáutico e das Entidades de Infra-Estrutura Aeronáutica

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

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

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

#### CAPÍTULO VI

##### Da Garantia de Responsabilidade

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

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

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

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

IV - ao valor da aeronave.

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

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

75

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO VII

### Da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional

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

## TÍTULO IX

### Das Infrações e Providências Administrativas

## CAPÍTULO I

### Dos Órgãos Administrativos Competentes

Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as

relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

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

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

(Vetado).

## CAPÍTULO II Das Providências Administrativas

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

- I - multa;
- II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;
- V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

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

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

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

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

77

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

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

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

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

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

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

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

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

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

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

II - às leis e regulamentos relativos à:

a) entrada e saída de aeronaves;

b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;

c) entrada ou saída de passageiros;

d) tripulação ou carga;

- e) despacho;
- f) imigração;
- g) alfândega;
- h) higiene;
- i) saúde.

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

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

### CAPÍTULO III Das Infrações

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

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

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

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

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

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

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

79

VII - prática reiterada de infrações graves;

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

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

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

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

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;

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

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

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;

i) manter aeronave estrangeira em Território Nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;

80

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;

m) trasladar aeronave sem licença;

n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;

o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;

t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

81

- a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
- b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;
- c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;
- d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;
- e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;
- f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;
- g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;
- h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;
- i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;
- j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;
- k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;
- l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;
- m) infringir regras, normas ou cláusulas de Convenções ou atos internacionais;
- n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;
- o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;
- p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;

82

- q) operar a aeronave em estado de embriaguez;
- r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;
- s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;
- t) operar aeronave deixando de manter fraseologia-padrão nas comunicações radiotelefônicas;
- u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

- a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;
- b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;
- c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;
- d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio pool ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;
- e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;
- f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;
- g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;
- h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;
- i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (artigo 180);
- j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;

83

k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;

l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;

m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

84

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou

85

mau funcionamento venha a afetar a segurança de vôo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

86

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

#### CAPÍTULO IV

##### Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado. (Regulamento)

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. (Incluído pela Lei nº 9.614, de 1998) (Regulamento)

~~§ 2º A autoridade mencionada no parágrafo anterior responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.~~

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. (Renumerado do § 2º para § 3º com nova redação pela Lei nº 9.614, de 1998) (Regulamento)

Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo anterior, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, a autoridade aeronáutica poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la.

§ 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga não puser em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, poderá a autoridade aeronáutica fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga.

§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade aeronáutica reter o material bélico e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no parágrafo anterior.

Art. 305. A aeronave pode ser interdita:

I - nos casos do artigo 302, I, alíneas a até n; II, alíneas c, d, g e j; III, alíneas a, e, f e g; e V, alíneas a a e;

II - durante a investigação de acidente em que estiver envolvida.

§ 1º Efetuada a interdição, será lavrado o respectivo auto, assinado pela autoridade que a realizou e pelo responsável pela aeronave.

§ 2º Será entregue ao responsável pela aeronave cópia do auto a que se refere o parágrafo anterior.

Art. 306. A aeronave interdita não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.

Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde.

Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros; ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.

Art. 308. A apreensão da aeronave dar-se-á para preservar a eficácia da detenção ou interdição, e consistirá em mantê-la estacionada, com ou sem remoção para hangar, área de estacionamento, oficina ou lugar seguro (artigos 155 e 309).

88

Art. 309. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento à ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas nesta Lei.

Art. 310. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interditada ou apreendida será imediatamente liberada.

Art. 311. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito à indenização.

#### CAPÍTULO V Da Custódia e Guarda de Aeronave

Art. 312. Em qualquer inquérito ou processo administrativo ou judicial, a custódia, guarda ou depósito de aeronave far-se-á de conformidade com o disposto neste Capítulo.

Art. 313. O explorador ou o proprietário de aeronaves entregues em depósito ou a guarda de autoridade aeronáutica responde pelas despesas correspondentes.

§ 1º Incluem-se no disposto neste artigo:

I - os depósitos decorrentes de apreensão;

II - os seqüestros e demais medidas processuais acautelatórias;

III - a arrecadação em falência, qualquer que seja a autoridade administrativa ou judiciária que a determine;

IV - a apreensão decorrente de processos administrativos ou judiciários.

§ 2º No caso do § 2º do artigo 303, o proprietário ou o explorador da aeronave terá direito à restituição do que houver pago, acrescida de juros compensatórios e indenizações por perdas e danos.

§ 3º No caso do parágrafo anterior, caberá ação regressiva contra o Poder Público cuja autoridade houver agido com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 314. O depósito não excederá o prazo de 2 (dois) anos.

§ 1º Se, no prazo estabelecido neste artigo não for autorizada a entrega da aeronave, a autoridade aeronáutica poderá efetuar a venda pública pelo valor correspondente, para ocorrer às despesas com o depósito.

89

§ 2º Não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Ministério da Aeronáutica, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica ao depósito decorrente de processo administrativo de natureza fiscal.

Art. 315. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.

#### TÍTULO X Dos Prazos Extintivos

Art. 316. Prescreve em 6 (seis) meses, contados da tradição da aeronave, a ação para haver abatimento do preço da aeronave adquirida com vício oculto, ou para rescindir o contrato e reaver o preço pago, acrescido de perdas e danos.

Art. 317. Prescreve em 2 (dois) anos a ação:

I - por danos causados a passageiros, bagagem ou carga transportada, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte;

II - por danos causados a terceiros na superfície, a partir do dia da ocorrência do fato;

III - por danos emergentes no caso de abalroamento a partir da data da ocorrência do fato;

IV - para obter remuneração ou indenização por assistência e salvamento, a contar da data da conclusão dos respectivos serviços, ressalvado o disposto nos parágrafos do artigo 61;

V - para cobrar créditos, resultantes de contratos sobre utilização de aeronave, se não houver prazo diverso neste Código, a partir da data em que se tornem exigíveis;

VI - de regresso, entre transportadores, pelas quantias pagas por motivo de danos provenientes de abalroamento, ou entre exploradores, pelas somas que um deles haja sido obrigado a pagar, nos casos de solidariedade ou ocorrência de culpa, a partir da data do efetivo pagamento;

## 90

VII - para cobrar créditos de um empresário de serviços aéreos contra outro, decorrentes de compensação de passagens de transporte aéreo, a partir de quando se tornem exigíveis;

VIII - por danos causados por culpa da administração do aeroporto ou da Administração Pública (artigo 280), a partir do dia da ocorrência do fato;

IX - do segurado contra o segurador, contado o prazo do dia em que ocorreu o fato, cujo risco estava garantido pelo seguro (artigo 281);

X - contra o construtor de produto aeronáutico, contado da ocorrência do dano indenizável.

Parágrafo único. Os prazos de decadência e de prescrição, relativamente à matéria tributária, permanecem regidos pela legislação específica.

Art. 318. Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo começará a correr da data em que tiver conhecimento, mas não poderá ultrapassar de 3 (três) anos a partir do evento.

Art. 319. As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos prazos definidos no Código Tributário Nacional.

Art. 320. A intervenção e liquidação extrajudicial deverão encerrar-se no prazo de 2 (dois) anos.

Parágrafo único. Ao término do prazo de 2 (dois) anos, a partir do primeiro ato, qualquer interessado ou membro do Ministério Público, poderá requerer a imediata venda dos bens em leilão público e o rateio do produto entre os credores, observadas as preferências e privilégios especiais.

Art. 321. O explorador de serviços aéreos públicos é obrigado a conservar, pelo prazo de 5 (cinco) anos, os documentos de transporte aéreo ou de outros serviços aéreos.

91

TÍTULO XI  
Disposições Finais e Transitórias

Art. 322. Fica autorizado o Ministério da Aeronáutica a instalar uma Junta de Julgamento da Aeronáutica com a competência de julgar, administrativamente, as infrações e demais questões dispostas neste Código, e mencionadas no seu artigo 1º, (vetado).

§ 1º (vetado).

§ 2º (vetado).

§ 3º (vetado).

§ 4º O Poder Executivo, através de decreto, regulamentará a organização e o funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica.

Art. 323. Este Código entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 324. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, o Decreto-Lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, a Lei nº 5.448, de 4 de junho de 1968, a Lei nº 5.710, de 7 de outubro de 1971, a Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.350, de 7 de julho de 1976, a Lei nº 6.833, de 30 de setembro de 1980, a Lei nº 6.997, de 7 de junho de 1982, e demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de dezembro de 1986. 165º da Independência e 98º da República.

JOSÉ SARNEY  
*Octávio Júlio Moreira Lima*

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 20.12.1986

**LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005.**

Mensagem de veto

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

## CAPÍTULO I

## DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC

Art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.

Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

~~Art. 3º A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil – CONAC, especialmente no que se refere a:~~

Art. 3º A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, especialmente no que se refere a: (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

I – a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;

II – o estabelecimento do modelo de concessão de infra-estrutura aeroportuária, a ser submetido ao Presidente da República;

III – a outorga de serviços aéreos;

IV – a suplementação de recursos para aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico; e

V – a aplicabilidade do instituto da concessão ou da permissão na exploração comercial de serviços aéreos.

Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Art. 6º Com o objetivo de harmonizar suas ações institucionais na área da defesa e promoção da concorrência, a ANAC celebrará convênios com os órgãos e entidades do Governo Federal, competentes sobre a matéria.

Parágrafo único. Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis.

Art. 7º O Poder Executivo instalará a ANAC, mediante a aprovação de seu regulamento e estrutura organizacional, por decreto, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir da publicação desta Lei.

Parágrafo único. A edição do regulamento investirá a ANAC no exercício de suas atribuições.

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

- I – implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil;
- II – representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, exceto nos assuntos relativos ao sistema de controle do espaço aéreo e ao sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;
- III – elaborar relatórios e emitir pareceres sobre acordos, tratados, convenções e outros atos relativos ao transporte aéreo internacional, celebrados ou a ser celebrados com outros países ou organizações internacionais;
- IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;
- V – negociar o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional, observadas as diretrizes do CONAC;

VI – negociar, realizar intercâmbio e articular-se com autoridades aeronáuticas estrangeiras, para validação recíproca de atividades relativas ao sistema de segurança de vôo, inclusive quando envolvam certificação de produtos aeronáuticos, de empresas prestadoras de serviços e fabricantes de produtos aeronáuticos, para a aviação civil;

VII – regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados, no País, por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

VIII – promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre aviação civil ratificados pela República Federativa do Brasil;

IX – regular as condições e a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior;

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

XII – regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos, e exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, para prevenção quanto ao uso por seus tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação que tenha acesso às aeronaves, de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória;

XIII – regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos;

XIV – conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos;

XV – promover a apreensão de bens e produtos aeronáuticos de uso civil, que estejam em desacordo com as especificações;

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de vôo;

95

XVII – proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de vôo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XVIII – administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro;

XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;

XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

~~XXII – aprovar os planos diretores dos aeroportos e os planos aeroviários estaduais;~~

XXII - aprovar os planos diretores dos aeroportos; (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

~~XXIII – propor ao Presidente da República, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária; (Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 2011).~~

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXV – estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXVI – homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

~~XXVII – arrecadar, administrar e suplementar recursos para o funcionamento de aeródromos de interesse federal, estadual ou municipal; (Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 2011).~~

~~XXVIII – aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego;~~

96

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego; (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

XXIX – expedir normas e padrões que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeródromos;

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de vôo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

XXXI – expedir certificados de aeronavegabilidade;

XXXII – regular, fiscalizar e autorizar os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil;

XXXIII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XXXIV – integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER;

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XXXVI – arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;

XXXVII – contratar pessoal por prazo determinado, de acordo com a legislação aplicável;

XXXVIII – adquirir, administrar e alienar seus bens;

~~XXXIX – apresentar ao Ministro de Estado da Defesa proposta de orçamento;~~

~~XL – elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades ao Ministério da Defesa e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional;~~

XXXIX - apresentar ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República proposta de orçamento; (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

97

XL - elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional; (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

XLI – aprovar o seu regimento interno;

~~XLII – administrar os empregos públicos, os cargos comissionados e as gratificações de que trata esta Lei; (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

XLII - administrar os cargos efetivos, os cargos comissionados e as gratificações de que trata esta Lei; (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

XLIII – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência;

XLIV – deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação, sobre serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;

XLV – deliberar, na esfera técnica, quanto à interpretação das normas e recomendações internacionais relativas ao sistema de segurança de voo da aviação civil, inclusive os casos omissos;

XLVI – editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

~~XLVII – promover estudos sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em articulação com os demais órgãos governamentais competentes; (Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 2011).~~

XLVIII – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, nacionais ou estrangeiros, tendo em vista a descentralização e fiscalização eficiente dos setores de aviação civil e infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária; e

XLIX – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, em cooperação com as instituições dedicadas à cultura nacional, orientando e incentivando a participação das empresas do setor.

§ 1º A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos,

pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.

§ 2º A ANAC observará as prerrogativas específicas da Autoridade Aeronáutica, atribuídas ao Comandante da Aeronáutica, devendo ser previamente consultada sobre a edição de normas e procedimentos de controle do espaço aéreo que tenham repercussão econômica ou operacional na prestação de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

§ 3º Quando se tratar de aeródromo compartilhado, de aeródromo de interesse militar ou de aeródromo administrado pelo Comando da Aeronáutica, o exercício das competências previstas nos incisos XXII, XXIII, XXIV, XXVI, XXVIII e XXIX do caput deste artigo, dar-se-á em conjunto com o Comando da Aeronáutica.

§ 4º Sem prejuízo do disposto no inciso X do caput deste artigo, a execução dos serviços aéreos de aerolevante dependerá de autorização emitida pelo Ministério da Defesa.

§ 5º Sem prejuízo do disposto no inciso XI do caput deste artigo, a autorização para o transporte de explosivo e material bélico em aeronaves civis que partam ou se destinem a aeródromo brasileiro ou com sobrevôo do território nacional é de competência do Comando da Aeronáutica.

§ 6º Para os efeitos previstos nesta Lei, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro será explorado diretamente pela União, por intermédio do Comando da Aeronáutica, ou por entidade a quem ele delegar.

§ 7º As expressões infra-estrutura aeronáutica e infra-estrutura aeroportuária, mencionadas nesta Lei, referem-se às infra-estruturas civis, não se aplicando o disposto nela às infra-estruturas militares.

§ 8º O exercício das atribuições da ANAC, na esfera internacional, dar-se-á em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores.

99

## CAPÍTULO II

## DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANAC

## Seção I

## Da Estrutura Básica

Art. 9º A ANAC terá como órgão de deliberação máxima a Diretoria, contando, também, com uma Procuradoria, uma Corregedoria, um Conselho Consultivo e uma Ouvidoria, além das unidades especializadas.

Art. 10. A Diretoria atuará em regime de colegiado e será composta por 1 (um) Diretor-Presidente e 4 (quatro) Diretores, que decidirão por maioria absoluta, cabendo ao Diretor-Presidente, além do voto ordinário, o voto de qualidade.

§ 1º A Diretoria reunir-se-á com a maioria de seus membros.

~~§ 2º A matéria sujeita à deliberação da Diretoria será distribuída ao Diretor responsável pela área para apresentação de relatório. (Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 2011).~~

§ 3º As decisões da Diretoria serão fundamentadas.

§ 4º As sessões deliberativas da Diretoria que se destinem a resolver pendências entre agentes econômicos, ou entre estes e usuários da aviação civil, serão públicas.

Art. 11. Compete à Diretoria:

~~I – propor, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, ao Presidente da República, alterações do regulamento da ANAC;~~

I - propor, por intermédio do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, ao Presidente da República, alterações do regulamento da ANAC. (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

II – aprovar procedimentos administrativos de licitação;

III – conceder, permitir ou autorizar a prestação de serviços aéreos;

IV – conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

V – exercer o poder normativo da Agência;

100

VI – aprovar minutas de editais de licitação, homologar adjudicações, transferência e extinção de contratos de concessão e permissão, na forma do regimento interno;

VII – aprovar o regimento interno da ANAC;

VIII – apreciar, em grau de recurso, as penalidades impostas pela ANAC; e

IX – aprovar as normas relativas aos procedimentos administrativos internos da Agência.

Parágrafo único. É vedado à Diretoria delegar a qualquer órgão ou autoridade as competências previstas neste artigo.

Art. 12. Os diretores serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados pelo Presidente da República, após serem aprovados pelo Senado Federal, nos termos da alínea f do inciso III do art. 52 da Constituição Federal.

Art. 13. O mandato dos diretores será de 5 (cinco) anos.

§ 1º Os mandatos dos 1<sup>os</sup> (primeiros) membros da Diretoria serão, respectivamente, 1 (um) diretor por 3 (três) anos, 2 (dois) diretores por 4 (quatro) anos e 2 (dois) diretores por 5 (cinco) anos, a serem estabelecidos no decreto de nomeação.

§ 2º Em caso de vacância no curso do mandato, este será completado por sucessor investido na forma prevista no art. 12 desta Lei.

Art. 14. Os diretores somente perderão o mandato em virtude de renúncia, de condenação judicial transitada em julgado, ou de pena demissória decorrente de processo administrativo disciplinar.

§ 1º (VETADO)

~~§ 2º Cabe ao Ministro de Estado da Defesa instaurar o processo administrativo disciplinar, que será conduzido por comissão especial constituída por servidores públicos federais estáveis, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir julgamento.~~

§ 2º Cabe ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República instaurar o processo administrativo disciplinar, que será conduzido por comissão especial constituída por servidores públicos federais estáveis, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir julgamento. (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

101

Art. 15. O regulamento disciplinará a substituição dos diretores em seus impedimentos.

Art. 16. Cabe ao Diretor-Presidente a representação da ANAC, o comando hierárquico sobre o pessoal e o serviço, exercendo todas as competências administrativas correspondentes, bem como a presidência das reuniões da Diretoria.

Art. 17. A representação judicial da ANAC, com prerrogativas processuais de Fazenda Pública, será exercida pela Procuradoria.

Art. 18. O Ouvidor será nomeado pelo Presidente da República para mandato de 2 (dois) anos.

§ 1º Cabe ao Ouvidor receber pedidos de informações, esclarecimentos, reclamações e sugestões, respondendo diretamente aos interessados e encaminhando, quando julgar necessário, seus pleitos à Diretoria da ANAC.

§ 2º O Ouvidor deverá produzir, semestralmente ou quando a Diretoria da ANAC julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades.

Art. 19. A Corregedoria fiscalizará a legalidade e a efetividade das atividades funcionais dos servidores e das unidades da ANAC, sugerindo as medidas corretivas necessárias, conforme disposto em regulamento.

Art. 20. O Conselho Consultivo da ANAC, órgão de participação institucional da comunidade de aviação civil na Agência, é órgão de assessoramento da diretoria, tendo sua organização, composição e funcionamento estabelecidos em regulamento.

## Seção II

### Dos Cargos Efetivos e Comissionados e das Gratificações

~~Art. 21. Ficam criados, para exercício exclusivo na ANAC, os empregos públicos de nível superior de Regulador, de Analista de Suporte à Regulação, os empregos públicos de nível médio de Técnico em Regulação e de Técnico de Suporte à Regulação, os Cargos Comissionados de Direção – CD, de Gerência Executiva – CGE, de Assessoria – CA e de Assistência – CAS, e os Cargos Comissionados Técnicos – CCT, constantes do Anexo I desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

Art. 21. Ficam criados, para exercício exclusivo na ANAC, os Cargos Comissionados de Direção - CD, de Gerência Executiva - CGE, de Assessoria - CA e de Assistência - CAS, e os Cargos Comissionados Técnicos - CCT, nos quantitativos constantes da Tabela B do Anexo I desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

102

~~Art. 22. Ficam criadas as Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança e de Representação pelo Exercício de Função, privativas de militar, nos quantitativos e valores previstos no Anexo II desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

Art. 22. Ficam criadas as Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança e de Representação pelo Exercício de Função, privativas dos militares da Aeronáutica a que se refere o art. 46 desta Lei, nos quantitativos e valores previstos no Anexo II desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

Parágrafo único. As gratificações a que se refere o caput deste artigo serão pagas àqueles militares designados pela Diretoria da ANAC para o exercício das atribuições dos cargos de Gerência Executiva, de Assessoria, de Assistência e Cargos Comissionados Técnicos da estrutura da ANAC e extinguir-se-ão gradualmente na forma do § 1º do art. 46 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 23. (VETADO)

Art. 24. Na estrutura dos cargos da ANAC, o provimento por um servidor civil, de Cargo Comissionado de Gerência Executiva, de Assessoria, de Assistência e de Técnico, implicará o bloqueio, para um militar, da concessão de uma correspondente Gratificação de Exercício em Cargo de Confiança e de Gratificação de Representação pelo Exercício de Função, e vice-versa.

Art. 25. Os Cargos Comissionados Técnicos são de ocupação privativa de servidores e empregados do Quadro de Pessoal Efetivo, do Quadro de Pessoal Específico e de requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública.

Parágrafo único. Ao ocupante de Cargo Comissionado Técnico será pago um valor acrescido ao salário ou vencimento, conforme tabela constante do Anexo I desta Lei.

### CAPÍTULO III

#### DO PROCESSO DECISÓRIO

Art. 26. O processo decisório da ANAC obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, eficiência, moralidade e publicidade, assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa.

Art. 27. As iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC.

Art. 28. Ressalvados os documentos e autos cuja divulgação possa violar a segurança do País, o segredo protegido ou a intimidade de alguém, todos os demais permanecerão abertos à consulta pública.

#### CAPÍTULO IV

##### DA REMUNERAÇÃO POR SERVIÇOS PRESTADOS E PELA OUTORGA DE EXPLORAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

~~Art. 29. A ANAC fica autorizada a cobrar taxas pela prestação de serviços ou pelo exercício de poder de polícia, decorrentes de atividades inerentes à sua missão institucional, destinando o produto da arrecadação ao seu custeio e funcionamento. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

Art. 29. Fica instituída a Taxa de Fiscalização da Aviação Civil - TFAC. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

~~§ 1º A cobrança prevista no caput deste artigo recairá sobre as empresas concessionárias, permissionárias e autorizatárias de serviços aéreos, demais operadores de serviços aéreos, empresas exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, agências de carga aérea, pessoas jurídicas que explorem atividades de fabricação, manutenção, reparo ou revisão de produtos aeronáuticos e outros usuários de aviação civil. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

~~§ 2º As taxas e seus respectivos fatos geradores são aqueles definidos no Anexo III desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

§ 1º O fato gerador da TFAC é o exercício do poder de polícia decorrente das atividades de fiscalização, homologação e registros, nos termos do previsto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

§ 2º São sujeitos passivos da TFAC as empresas concessionárias, permissionárias e autorizatárias de prestação de serviços aéreos comerciais, os operadores de serviços aéreos privados, as exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, as agências de carga aérea, pessoas jurídicas que explorem atividades de fabricação, manutenção, reparo ou revisão de produtos aeronáuticos e demais pessoas físicas e jurídicas que realizem atividades fiscalizadas pela ANAC. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

§ 3º Os valores da TFAC são os fixados no Anexo III desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 29-A. A TFAC não recolhida no prazo e na forma estabelecida em regulamento será cobrada com os seguintes acréscimos: (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

I - juros de mora calculados na forma da legislação aplicável aos tributos federais;

II - multa de mora de 20% (vinte por cento), reduzida a 10% (dez por cento) caso o pagamento seja efetuado até o último dia do mês subsequente ao do seu vencimento; e

III - encargo de 20% (vinte por cento), substitutivo da condenação do devedor em honorários advocatícios, calculado sobre o total do débito inscrito em Dívida Ativa, que será reduzido para 10% (dez por cento) caso o pagamento seja efetuado antes do ajuizamento da execução.

Parágrafo único. Os débitos de TFAC poderão ser parcelados na forma da legislação aplicável aos tributos federais.

Art. 30. (VETADO)

## CAPÍTULO V

### DAS RECEITAS

Art. 31. Constituem receitas da ANAC:

I – dotações, créditos adicionais e especiais e repasses que lhe forem consignados no Orçamento Geral da União;

II – recursos provenientes de convênios, acordos ou contratos celebrados com órgãos ou entidades federais, estaduais e municipais, empresas públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, e organismos internacionais;

III – recursos do Fundo Aeroviário;

IV – recursos provenientes de pagamentos de taxas;

V – recursos provenientes da prestação de serviços de natureza contratual, inclusive pelo fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações, ainda que para fins de licitação;

VI – valores apurados no aluguel ou alienação de bens móveis ou imóveis;

105

VII – produto das operações de crédito que contratar, no País e no exterior, e rendimentos de operações financeiras que realizar;

VIII – doações, legados e subvenções;

IX – rendas eventuais; e

X – outros recursos que lhe forem destinados.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 32. São transferidos à ANAC o patrimônio, o acervo técnico, as obrigações e os direitos de organizações do Comando da Aeronáutica, correspondentes às atividades a ela atribuídas por esta Lei.

Art. 33. O Fundo Aeroviário, fundo de natureza contábil e de interesse da defesa nacional, criado pelo Decreto-Lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, alterado pela Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, incluídos seu saldo financeiro e seu patrimônio existentes nesta data, passa a ser administrado pela Agência Nacional de Aviação Civil.

Parágrafo único. O Diretor-Presidente da ANAC passa a ser o gestor do Fundo Aeroviário.

Art. 33-A. Até a instalação da Agência Nacional de Aviação Civil, o Diretor do Departamento de Aviação Civil será o gestor do Fundo Aeroviário. (Incluído pela Lei nº 11.204, de 2005)

Art. 34. A alínea a do parágrafo único do art. 2º, o inciso I do art. 5º e o art. 11 da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º .....

Parágrafo único. ....

a) por tarifas aeroportuárias, aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação em todo o território nacional;

....." (NR)

"Art. 5º .....

I – do Fundo Aeronáutico, nos casos dos aeroportos diretamente administrados pelo Comando da Aeronáutica; ou

....." (NR)

"Art. 11. O produto de arrecadação da tarifa a que se refere o art. 8º desta Lei constituirá receita do Fundo Aeronáutico." (NR)

Art. 35. O Poder Executivo regulamentará a distribuição dos recursos referidos no inciso I do art. 1º da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, entre os órgãos e entidades integrantes do Sistema de Aviação Civil na proporção dos custos correspondentes às atividades realizadas.

Art. 36. Fica criado o Quadro de Pessoal Específico, integrado por servidores regidos pela Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990.

§ 1º O Quadro de que trata o caput deste artigo tem caráter temporário, ficando extintos os cargos nele alocados, à medida que ocorrerem vacâncias.

~~§ 2º O ingresso no Quadro de que trata este artigo será feito mediante redistribuição, sendo restrito aos servidores que, em 31 de dezembro de 2001, encontravam-se em exercício nas unidades do Ministério da Defesa, cujas competências foram transferidas para a ANAC.~~

§ 2º O ingresso no quadro de que trata este artigo será feito mediante redistribuição, sendo restrito aos servidores que, em 31 de dezembro de 2004, se encontravam em exercício nas unidades do Ministério da Defesa cujas competências foram transferidas para a ANAC. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

§ 3º (VETADO)

§ 4º Aos servidores das Carreiras da Área de Ciência e Tecnologia redistribuídos na forma do § 2º deste artigo será devida a Gratificação de Desempenho de Atividade de Ciência e Tecnologia - GDACT, prevista na Medida Provisória nº 2.229-43, de 6 de setembro de 2001, como se em exercício estivessem nos órgãos ou entidades a que se refere o § 1º do art. 1º da Lei nº 8.691, de 28 de julho de 1993. (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 37. A ANAC poderá requisitar, com ônus, servidores e empregados de órgãos e entidades integrantes da Administração Pública.

§ 1º Durante os primeiros 24 (vinte e quatro) meses subseqüentes a sua instalação, a ANAC poderá complementar a remuneração do servidor ou empregado público

107

requisitado até o limite da remuneração do cargo efetivo ou emprego permanente ocupado no órgão ou na entidade de origem, quando a requisição implicar redução dessa remuneração. (Parágrafo único renumerado pela Lei nº 11.292, de 2006)

§ 2º Os empregados das entidades integrantes da administração pública que na data da publicação desta Lei estejam em exercício nas unidades do Ministério da Defesa cujas competências foram transferidas para a ANAC poderão permanecer nessa condição, inclusive no exercício de funções comissionadas, salvo devolução do empregado à entidade de origem ou por motivo de rescisão ou extinção do contrato de trabalho. (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

§ 3º Os empregados e servidores de órgãos e entidades integrantes da administração pública requisitados até o término do prazo de que trata o § 1º deste artigo poderão exercer funções comissionadas e cargos comissionados técnicos, salvo devolução do empregado à entidade de origem ou por motivo de rescisão ou extinção do contrato de trabalho. (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 38. (VETADO)

Art. 38-A. O quantitativo de servidores ocupantes dos cargos do Quadro de Pessoal Específico, acrescido dos servidores ou empregados requisitados, não poderá exceder o número de cargos efetivos. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 39. Nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituição Federal, fica a ANAC autorizada a efetuar a contratação temporária do pessoal imprescindível à implantação de suas atividades, por prazo não excedente a 36 (trinta e seis) meses, a contar de sua instalação.

§ 1º (VETADO)

§ 2º As contratações temporárias serão feitas por tempo determinado, observado o prazo máximo de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogadas, desde que sua duração não ultrapasse o termo final da autorização de que trata o caput deste artigo.

~~Art. 40. Fica a ANAC autorizada a custear as despesas com remoção e estada dos profissionais que, em virtude de nomeação para Cargos Comissionados de Direção, de Gerência Executiva e de Assessoria dos níveis CD I e II, CGE I e II, CA I e II, e para os Cargos Comissionados Técnicos, nos níveis CCT IV e V e correspondentes Gratificações Militares, vierem a ter exercício em cidade diferente de seu domicílio, conforme disposto em norma específica estabelecida pela ANAC, observados os limites de valores estabelecidos para a Administração Pública Federal direta.~~

Art. 40. Aplica-se à ANAC o disposto no art. 22 da Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000. (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

Art. 41. Ficam criados 50 (cinquenta) cargos de Procurador Federal na ANAC, observado o disposto na legislação específica.

Art. 42. Instalada a ANAC, fica o Poder Executivo autorizado a extinguir o Departamento de Aviação Civil – DAC e demais organizações do Comando da Aeronáutica que tenham tido a totalidade de suas atribuições transferidas para a ANAC, devendo remanejar para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão todos os cargos comissionados e gratificações, alocados aos órgãos extintos e atividades absorvidas pela Agência.

Art. 43. Aprovado seu regulamento, a ANAC passará a ter o controle sobre todas as atividades, contratos de concessão e permissão, e autorizações de serviços aéreos, celebrados por órgãos ou entidades da Administração direta ou indireta da União.

Art. 44. (VETADO)

Art. 44-A. Fica o Poder Executivo autorizado a remanejar, transpor, transferir e utilizar para a ANAC as dotações orçamentárias aprovadas em favor das unidades orçamentárias do Ministério da Defesa, na lei orçamentária vigente no exercício financeiro da instalação da ANAC, relativas às funções por ela absorvidas, desde que mantida a mesma classificação orçamentária, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definido na lei de diretrizes orçamentárias, inclusive os títulos, descritores, metas e objetivos, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesas, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 45. O Comando da Aeronáutica prestará os serviços de que a ANAC necessitar, com ônus limitado, durante 180 (cento e oitenta dias) após sua instalação, devendo ser celebrados convênios para a prestação dos serviços após este prazo.

~~Art. 46. Os militares da Aeronáutica, da Ativa, em exercício no Departamento de Aviação Civil e organizações subordinadas, na data de edição desta Lei, passam a ter exercício na ANAC, sendo considerados como em serviço de natureza militar.~~

Art. 46. Os militares da Aeronáutica da ativa em exercício nos órgãos do Comando da Aeronáutica correspondentes às atividades atribuídas à ANAC passam a ter exercício na ANAC, na data de sua instalação, sendo considerados como em serviço de natureza militar. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

109

§ 1º Os militares da Aeronáutica a que se refere o caput deste artigo deverão retornar àquela Força, no prazo máximo de 60 (sessenta) meses, a contar daquela data, à razão mínima de 20% (vinte por cento) a cada 12 (doze) meses.

§ 2º O Comando da Aeronáutica poderá substituir, a seu critério, os militares em exercício na ANAC.

§ 3º Os militares de que trata este artigo somente poderão ser movimentados no interesse da ANAC, a expensas da Agência e com autorização do Comandante da Aeronáutica.

Art. 47. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:

I – os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC, sendo que as concessões, permissões e autorizações pertinentes a prestação de serviços aéreos e a exploração de áreas e instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras, enquanto não for editada nova regulamentação;

II – os contratos de concessão ou convênios de delegação, relativos à administração e exploração de aeródromos, celebrados pela União com órgãos ou entidades da Administração Federal, direta ou indireta, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, devem ser adaptados no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da data de instalação da ANAC às disposições desta Lei; e

III – as atividades de administração e exploração de aeródromos exercidas pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO passarão a ser reguladas por atos da ANAC.

Art. 48. (VETADO)

§ 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.

§ 2º (VETADO)

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

110

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

Art. 51. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de setembro de 2005; 184º da Independência e 117º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA  
*Márcio Thomaz Bastos*  
*José Alencar Gomes da Silva*  
*Antonio Palocci Filho*  
*Paulo Bernardo Silva*  
*Dilma Rousseff*

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 28.9.2005.

#### ANEXO I

#### A) QUADRO DEMONSTRATIVO DOS EMPREGOS E CARGOS EFETIVOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

(VETADO)

#### ~~B) QUADRO DEMONSTRATIVO DOS CARGOS COMISSIONADOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL~~

~~(Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

UNIDADE	CARGOS	DENOMINAÇÃO	CD/CGE/CA/CAS/CCT
	Nº	CARGO	

111

DIRETORIA	4	Diretor- Presidente	CD-I
	4	Diretor	CD-II
	5	Assessor Especial	CA-I
	6	Assistentes	CAS-I
GABINETE	4	Chefe de Gabinete	CGE-II
	4	Assistente	CAS-II
ASSESSORIA DE			
RELAÇÕES COM	4	Chefe	CGE-III
USUÁRIOS	4	Assessor	CA-III
ASSESSORIA	4	Chefe	CGE-III
PARLAMENTAR	4	Assessor	CA-III
ASSESSORIA DE	4	Chefe	CGE-III
COMUNICAÇÃO SOCIAL	4	Assessor	CA-III

ASSESSORIA TÉCNICA	4	Chefe	CGE II
	4	Assessor Técnico	CA II
	4	Assistente	CAS II
OUIDORIA	4	Ouvidor	CGE II
	4	Assistente	CAS II
CORREGEDORIA	4	Corregedor	CGE II
	4	Assessor Técnico	CA II
	4	Assistente	CAS II
PROCURADORIA	4	Procurador	CGE II
	3	Assessor Técnico	CA II
	4	Assistente	CAS II
GERÊNCIA DE			
INVESTIGAÇÃO E	01	Gerente-Geral	CGE II
PREVENÇÃO DE	02	Gerente	CGE III
ACIDENTES	01	Assistente	CAS II

113

SUPERINTENDÊNCIA	6	Superintendente	CGE I
	6	Assessor Técnico	CA II
	6	Assistente	CAS I
GERÊNCIA GERAL	18	Gerente Geral	CGE II
	6	Assistente	CAS I
	12	Assistente	CAS II
	26	Gerente	CGE III
GERÊNCIA REGIONAL	8	Gerente	CGE III
	8	Assistente	CAS II
Gerência	24	Gerente Técnico	CGE IV
Técnico-operacional	50	Assistente	CAS II
Serviço de Aviação Civil	75		CCT-V
	61		CCT-IV

114

	44		CCT-III
--	----	--	---------

C) QUADRO RESUMO DOS CUSTOS DE CARGOS COMISSONADOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

(Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL
GD I	8.280,00	4	8.280,00
GD II	7.866,00	4	31.464,00
CGE I	7.452,00	6	44.712,00
CGE II	6.624,00	24	158.976,00
CGE III	6.210,00	39	242.190,00
CGE IV	4.140,00	24	99.360,00
CA I	6.624,00	5	33.120,00
CA II	6.210,00	11	68.310,00
CA III	1.863,00	3	5.589,00
CAS I	1.552,50	18	27.945,00
CAS II	1.345,50	79	106.294,50

115

SUBTOTAL 1		214	826.240,50
CCT-V	1.574,24	75	118.068,00
CCT-IV	1.150,40	61	70.174,40
CCT-III	692,93	44	30.488,92
SUBTOTAL 2		180	218.731,32
TOTAL (1 + 2)		394	1.044.971,82

## ANEXO II

(Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)A) QUADRO DAS GRATIFICAÇÕES DE EXERCÍCIO EM CARGO DE CONFIANÇA DA  
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – OFICIAIS GERAIS E OFICIAIS

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
Grupo-0001 (A)	783,50	35	27.422,50
Grupo-0002 (B)	712,08	50	35.604,00
Grupo-0003 (C)	646,88	24	15.525,12
Grupo-0004 (D)	587,88	3	1.763,64
Grupo-0005 (E)	535,10	97	51.904,70

116

TOTAL	209	132.219,96
-------	-----	------------

**B) QUADRO DAS GRATIFICAÇÕES DE REPRESENTAÇÃO PELO EXERCÍCIO DE FUNÇÃO DO MINISTÉRIO DA DEFESA - GRADUADOS**

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
Nível III	409,00	44	17.996,00
Nível IV	466,25	61	28.441,25
Nível V	522,19	75	39.164,25
TOTAL		180	85.601,50

**ANEXO I**

(Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

**b) QUADRO DEMONSTRATIVO DOS CARGOS COMISSIONADOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

UNIDADE	CARGOS Nº	DENOMINAÇÃO CARGO	CD/CGE/CA/ CAS/CCT
DIRETORIA	1	Diretor-Presidente	CD I
	4	Diretor	CD II

117

	5	Assessor Especial	CA I
	6	Assistentes	CAS I
GABINETE	1	Chefe de Gabinete	CGE II
	4	Assistente	CAS II
ASSESSORIA DE RELAÇÕES COM USUÁRIOS			
	1	Chefe	CGE III
	1	Assessor	CA III
ASSESSORIA PARLAMENTAR	1	Chefe	CGE III
	1	Assessor	CA III
ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL	1	Chefe	CGE III
	1	Assessor	CA III
ASSESSORIA TÉCNICA	1	Chefe	CGE II
	1	Assessor Técnico	CA II

	1	Assistente	CAS II
OUVIDORIA	1	Ouvidor	CGE II
	1	Assistente	CAS II
CORREGEDORIA	1	Corregedor	CGE II
	1	Assessor Técnico	CA II
	1	Assistente	CAS II
PROCURADORIA	1	Procurador	CGE II
	3	Assessor Técnico	CA II
	1	Assistente	CAS II
GERÊNCIA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES			
	1	Gerente-Geral	CGE II
	2	Gerente	CGE III
	1	Assistente	CAS II
SUPERINTENDÊNCIA	6	Superintendente	CGE I

119

	6	Assessor Técnico	CA II
	6	Assistente	CAS I
GERÊNCIA-GERAL	18	Gerente-Geral	CGE II
	6	Assistente	CAS I
	12	Assistente	CAS II
	26	Gerente	CGE III
GERÊNCIA REGIONAL	8	Gerente	CGE III
	8	Assistente	CAS II
Gerência	24	Gerente Técnico	CGE IV
Técnico-operacional	50	Assistente	CAS II
Serviço de Aviação Civil	75		CCT-V
	61		CCT-IV
	44		CCT-III

120

c) QUADRO-RESUMO DOS CUSTOS DE CARGOS COMISSIONADOS DA AGÊNCIA  
NACIONAL DE AVIAÇÃO  
(Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL
CD I	8.362,80	1	8.362,80
CD II	7.944,66	4	31.778,64
CGE I	7.526,52	6	45.159,12
CGE II	6.690,24	24	160.565,76
CGE III	6.272,10	39	244.611,90
CGE IV	4.181,40	24	100.353,6
CA I	6.690,24	5	33.451,20
CA II	6.272,10	11	68.993,10
CA III	1.881,63	3	5.644,89
CAS I	1.568,03	18	28.224,45
CAS II	1.358,96	79	107.357,84
SUBTOTAL 1		214	834.502,90

121

CCT-V	1.589,98	75	119.248,68
CCT-IV	1.161,90	61	70.875,90
CCT-III	699,86	44	30.793,84
SUBTOTAL 2		180	220.918,63
TOTAL (1 + 2)		394	1.055.421,53

ANEXO II  
(Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

a) QUADRO DAS GRATIFICAÇÕES DE EXERCÍCIO EM CARGO DE CONFIANÇA DA  
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - OFICIAIS-GERAIS E OFICIAIS

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
Grupo 0001 (A)	791,34	35	27.696,90
Grupo 0002 (B)	719,20	77	55.378,40
Grupo 0005 (E)	540,45	97	52.423,65
TOTAL		209	135.498,95

122

b) QUADRO DAS GRATIFICAÇÕES DE REPRESENTAÇÃO PELO EXERCÍCIO DE FUNÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – GRADUADOS  
(Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
Nível III	413,10	44	18.176,40
Nível V	527,42	136	71.729,12
TOTAL		180	89.905,52

## ANEXO III

DESCRIÇÃO	VALOR R\$
<u>VETADO</u>	VETADO
SOLICITAÇÃO/CONCESSÃO DE SOBREVÔO DE AERONAVES EM FASE DE INTERNAÇÃO, QUE ULTRAPASSEM O PRAZO DE SEIS MESES, NO BRASIL SEM REGULARIZAÇÃO	36,43
<del>SEGUNDA VIA DA GUIA DE MULTAS (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)</del>	0,91
<u>VETADO</u>	<u>VETADO</u>
<del>RECURSO AO INDEFERIMENTO A PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO JURÍDICO DE EMP. DE SERVIÇOS AÉREOS NÃO-REGULARES E DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)</del>	70,12

123

<u>(Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)</u>	
<del>RECURSO A INDEFERIMENTO A PEDIDO DE APROVAÇÃO DE ALTERAÇÃO CONTRATUAL OU DE ATA AGO/AGE DE EMPR. DE SERVIÇOS AÉREOS NÃO-REGULARES E DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)</del>	20,95
ALTERAÇÕES DE LINHA(S) AÉREA(S) REGULAR(ES) DOMÉSTICA(S) TRAMITADAS NA COMCLAR - COM EMISSÃO DE HOTRAN (POR HOTRAN)	14,57
<del>PEDIDO DE CÓPIAS DE DOC. CONSTANTE DE PROCESSOS DE FUNCIONAMENTO JURÍDICO DE EMP. NÃO-REGULARES E DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS E DE AGENCIAMENTO DE CARGA AÉREA, BEM COMO CÓPIAS DE INTEIRO TEOR DOS MESMOS (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)</del>	20,99
AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO JURÍDICO DE EMP. TRANSP. AÉREO REGULAR E EMP. DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR (POR PORTARIA)	318,00
AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO DE TÁXI AÉREO INDIVIDUAL	35,52
ANÁLISE/APROVAÇÃO DE ALTERAÇÕES CONTRATUAIS; ATA DE ASSEMBLÉIAS ORDINÁRIAS E EXTRAORDINÁRIAS; REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E DA DIRETORIA DE EMPRESAS AÉREAS (POR DOCUMENTO)	50,00
APROVAÇÃO DE TRANSF. DO CONTROLE DO CAPITAL SOCIAL DE S.A. OU DE S.A. POR COTAS DE RESP. LIMITADA	210,00
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA DE TÁXI AÉREO OPERAR LIGAÇÃO SISTEMÁTICA-PEDIDO TRAMITADO NA COMCLAR	14,55

(POR LINHA SOLICITADA)	
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL P/ VÔOS CHARTER DE PASSAGEIROS OU CARGA C/ 4 DIAS DE ANTECEDÊNCIA	429,06
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL P/ VÔOS CHARTER DE PASSAGEIROS OU CARGA C/ 3 DIAS DE ANTECEDÊNCIA	716,71
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL P/ VÔOS CHARTER DE PASSAGEIROS OU CARGA C/ 2 DIAS DE ANTECEDÊNCIA	1.029,73
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL P/ VÔOS CHARTER DE PASSAGEIROS OU CARGA C/ 1 DIA DE ANTECEDÊNCIA	2.898,75
CANCELAMENTO DE VÔO POR TEMPO DETERMINADO - EMPRESA AÉREA REGULAR BRASILEIRA (POR VÔO)	5,03
ALTERAÇÃO DE ITINERÁRIO E/OU FREQUÊNCIA E/OU HORÁRIO E/OU EQUIPAMENTO - POR TEMPO DETERMINADO - EMPRESA AÉREA BRASILEIRA (POR VÔO)	5,04
AUTORIZAÇÃO PARA SUSPENSÃO DE HOTRAN - POR TEMPO DETERMINADO (POR HOTRAN)	14,59
EMISSÃO DE HOTRAN (POR HOTRAN)	14,77
AUTORIZAÇÃO PARA VÔO DE FRETAMENTO DE EMPRESA REGULAR COM SEDE NO PAÍS	14,88
AUTORIZAÇÃO PARA CONTRATO DE ARRENDAMENTO/FRETAMENTO DE ANV POR EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO	32,79

125

APROVAÇÃO DE CONTRATO DE RPN OU DE TERMO ADITIVO P/ EMPRESA NÃO REGULAR DE TRANSPORTE AÉREO	25,50
APROVAÇÃO DE CONTRATO DA REDE POSTAL E SEUS ADITIVOS, DE EMPRESA AÉREA REGULAR COM OU SEM EXPEDIÇÃO DE HOTTRAN (POR CONTRATO)	32,80
AUTORIZAÇÃO DE CANCELAMENTO PROGRAMADO DE VÔO EM FERIADOS - EMPRESA AÉREA REGULAR BRASILEIRA (POR VÔO)	5,05
AUTORIZAÇÃO PRÉVIA OU HOMOLOGAÇÃO DE CONTRATO DE FRETAMENTO OU ARRENDAMENTO DE AERONAVE POR EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR E EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR (POR CONTRATO)	32,88
<del>CONFECÇÃO DE CONTRATO DE CONCESSÃO (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)</del>	318,11
<del>CONFECÇÃO DE PORTARIA DE AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO - EMPRESA AÉREA NÃO-REGULAR (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)</del>	318,02
AUTORIZAÇÃO DE CANCELAMENTO, INCLUSÃO OU ALTERAÇÃO DE ESCALA, ALTERAÇÃO DE HORÁRIO E/OU FREQUÊNCIA, MUDANÇA DE EQUIPAMENTO E POUSO EXTRA - EMPRESA AÉREA REGULAR BRASILEIRA (POR DOCUMENTO)	25,89
AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO DE VÔO EXTRA OU QUANDO NECESSÁRIO E O FRETAMENTO - EMPRESA AÉREA REGULAR BRASILEIRA ( POR VÔO )	5,06

126

VISITA TÉCNICA NA FASE DE CONCESSÃO OU AUTORIZAÇÃO A EMPRESA AÉREA PARA EXPLORAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO REGULAR E NÃO-REGULAR - SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO NOS MOLDES DOS COD.270/271/272/273 DO STE.	318,33
AUTORIZAÇÃO P/ FUNCIONAMENTO DE EMPRESA ESTRANGEIRA REGULAR NO BRASIL	70,33
AUTORIZAÇÃO PARA EMISSÃO OU ALTERAÇÃO DE HOTRAN INTERNACIONAL ( POR HOTRAN )	20,00
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA REGULAR REALIZAR VÔO DE PASSAGEIRO OU CARGA EXTRA INTERNACIONAL (POR PEDIDO)	15,00
AUTORIZAÇÃO PARA UMA SÉRIE DE 01 A 10 VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA REGULAR (POR VÔO)	28,00
AUTORIZAÇÃO P/UMA SÉRIE DE 11 A 20 VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA REGULAR (POR VÔO)	14,99
AUTORIZAÇÃO P/UMA SÉRIE DE 21 OU MAIS VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA REGULAR (POR VÔO)	34,00
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA REGULAR REALIZAR ALTERAÇÕES DE VÔOS REGULARES INTERNACIONAIS (POR PEDIDO)	10,11
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA REGULAR REALIZAR ALTERAÇÕES DE VÔOS NÃO-REGULARES INTERNACIONAIS	20,11

127

(POR PEDIDO)	
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA REGULAR REALIZAR POUSO TÉCNICO E/OU SOBREVÔO NO TERRITÓRIO BRASILEIRO (POR PEDIDO)	15,11
AUTORIZAÇÃO PARA UMA SÉRIE DE 01 A 10 VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA NÃO-REGULAR (POR PEDIDO)	28,11
AUTORIZAÇÃO PARA UMA SÉRIE DE 11 A 20 VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA NÃO-REGULAR (POR PEDIDO)	31,00
AUTORIZAÇÃO P/UMA SÉRIE DE 21 OU MAIS VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA NÃO-REGULAR (POR PEDIDO)	34,11
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL PARA VÔOS CHARTER DE CARGA	293,11
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL PARA VÔOS CHARTER DE PASSAGEIROS	293,22
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA NÃO-REGULAR, COM REPRESENTAÇÃO NO BRASIL, REALIZAR POUSO TÉCNICO E/OU SOBREVÔO NO TERRITÓRIO BRASILEIRO (POR PEDIDO)	28,22
AUTORIZAÇÃO P/ SOBREVÔO E/OU POUSO TÉCNICO DE EMPRESA NÃO-REG. SEM REPRESENTANTE NO BRASIL	35,55
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA NÃO-REGULAR REALIZAR ALTERAÇÕES DE VÔOS (POR PEDIDO)	25,00

AUTORIZAÇÃO P/ EMPRESA ESTRANGEIRA CONTINUAR A OPERAR NO BRASIL	27,32
<del>ALTERAÇÃO NAS TARIFAS AÉREAS DE PASSAGEM E CARGA (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)</del>	35,66
<del>INTRODUÇÃO DE NOVAS TARIFAS DE PASSAGEM E DE CARGA (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)</del>	41,90
<del>PEDIDOS REFERENTES A CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE AÉREO (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)</del>	27,33
AUTORIZAÇÃO DE EMBARQUE E/OU DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS E/OU ACOMPANHANTE DE CARGA EM VÔOS CARGUEIROS DE EMPRESAS REGULARES E/OU NÃO-REGULARES	10,22
AUTORIZAÇÃO P/IMPORTAÇÃO DE AERONAVES, AERONAVES EXPERIMENTAIS, ULTRALEVES, BALÕES, DIRIGÍVEIS, PLANADORES, ASAS-DELTA, MOTORES, TURBINAS, PARTES, PEÇAS E COMPONENTES AERONÁUTICOS, SOB QUALQUER TÍTULO	91,08
AUTORIZAÇÃO P/ EXPORTAÇÃO, REEXPORTAÇÃO, DEVOLUÇÃO DE AERONAVES, AERONAVES EXPERIMENTAIS, ULTRALEVES, BALÕES, DIRIGÍVEIS, PLANADORES, ASAS-DELTA, MOTORES, TURBINAS, PARTES, PEÇAS, E COMPONENTES AERONÁUTICOS, SOB QUALQUER TÍTULO	91,11
AUTORIZAÇÃO P/REVISÃO NO EXTERIOR DE AERONAVES, AERONAVES EXPERIMENTAIS, ULTRALEVES, BALÕES, DIRIGÍVEIS, PLANADORES, ASAS-DELTA, MOTORES,	91,22

129

TURBINAS, PARTES, PEÇAS E COMPONENTES AERONÁUTICOS	
<u>VETADO</u>	<u>VETADO</u>
PEDIDO DE ANÁLISE DE PROCESSOS DE IMPORTAÇÃO/EXPORTAÇÃO DE AERONAVES E/OU COMPONENTES AERONÁUTICOS	183,07
CHEQUE INICIAL NO SIMULADOR EM VISTAS A OBTENÇÃO DO CHT DE INSTRUÇÃO EM AERONAVE TIPO (BRASIL), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	1.015,00
CHEQUE INICIAL NO SIMULADOR EM VISTAS A OBTENÇÃO DO CHT DE INSTRUÇÃO EM AERONAVE TIPO (EXTERIOR), PARA EMPRESA OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	5.207,00
CHEQUE INICIAL EM ROTA COM VISTAS A OBTENÇÃO DO CHT DE AERONAVE TIPO (BRASIL), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	1.389,00
RECHEQUE NO SIMULADOR COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT DE AERONAVE TIPO (BRASIL), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	1.015,00
RECHEQUE NO SIMULADOR COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT DE AERONAVE TIPO (EXTERIOR), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	5.207,00
RECHEQUE EM ROTA COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT IFR EM AERONAVE TIPO (BRASIL) PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	1.389,00
RECHEQUE EM ROTA COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT IFR EM AERONAVE TIPO (EXTERIOR), PARA EMPRESAS	5.207,00

OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	
AVALIAÇÃO INICIAL OU DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL DE SIMULADOR DE VÔO COM VISTAS A APROVAÇÃO PARA TREINAMENTO E EXAMES (BRASIL)	8.897,00
AVALIAÇÃO INICIAL DE SIMULADOR DE VÔO COM VISTAS A APROVAÇÃO PARA TREINAMENTO E EXAMES (EXTERIOR)	10.674,00
AVALIAÇÃO RECORRENTE DE SIMULADOR DE VÔO COM VISTAS A RENOVAÇÃO DA APROVAÇÃO PARA TREINAMENTO E EXAMES (BRASIL)	1.875,00
AVALIAÇÃO RECORRENTE DE SIMULADOR DE VÔO COM VISTAS A RENOVAÇÃO DA APROVAÇÃO PARA TREINAMENTO E EXAMES (EXTERIOR)	5.466,00
ANÁLISE INICIAL DE PROGRAMA DE TREINAMENTO DE TRIPULANTES, SEGUNDO O RBHA 121	1.652,00
ANÁLISE INICIAL DE PROGRAMA DE TREINAMENTO DE TRIPULANTES, SEGUNDO O RBHA 135	991,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE PROGRAMA DE TREINAMENTO DE TRIPULANTES, SEGUNDO O RBHA 121	991,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE PROGRAMA DE TREINAMENTO DE TRIPULANTES, SEGUNDO O RBHA 135	661,00
ETAPA 1 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 121	620,00
ETAPA 2 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 121,	2.200,00

131

EXCLUINDO MANUAIS E PROGRAMAS	
ETAPA 1 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GI	150,00
ETAPA 2 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GI, EXCLUINDO MANUAIS E PROGRAMAS	300,00
ETAPA 1 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GII	200,00
ETAPA 2 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GII, EXCLUINDO MANUAIS E PROGRAMAS	950,00
ETAPA 1 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GIII	300,00
ETAPA 2 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GIII, EXCLUINDO MANUAIS E PROGRAMAS	1.900,00
REVISÃO DE ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS PARA EMPRESA REGIDA PELO RBHA 121	100,00
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 121	3.100,00
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 135 G-II	650,00
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL	1.450,00

DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 135 G-III	
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 121	550,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 135 G-II	100,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 135 G-III	350,11
AUDITORIA TÉCNICA PERIÓDICA OU P/VERIFICAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIA - EMPRESA 121	1.920,00
AUDITORIA TÉCNICA PERIÓDICA OU P/VERIFIC. DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIA - EMPRESA 135 G-I	257,00
AUDITORIA TÉCNICA PERIÓDICA OU P/VERIFIC. DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIA - EMPRESA 135 G-II	755,00
AUDITORIA TÉCNICA PERIÓDICA OU P/VERIFIC. DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIA - EMPRESA 135 G-III	1.450,11
PEDIDO DE ANÁLISE E APROVAÇÃO DOS PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES (POR MOD) E MOTORES (POR MOD) DE EMPRESAS REGIDAS PELO RBHA 121	3.100,11
PEDIDO DE ANÁLISE E APROVAÇÃO DOS PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES (POR MOD) E MOTORES (POR MOD) DE EMPRESAS REGIDAS PELO RBHA 135	2.500,00
SOLICITAÇÃO DE APRESENTAÇÃO, ABERTURA OU SEGUNDA VIA DE CIV	100,00

133

AVALIAÇÃO DE EXPERIÊNCIA DE VÔO	100,00
EMISSÃO DE DECLARAÇÃO/CERTIDÃO DE HORAS DE VÔO	100,00
EMISSÃO DE LICENÇA DE: PPAV, PPH, PBL, PPL, PPT, PPD, CMS, CAT1 E CAT2, PAL	100,00
EMISSÃO DE LICENÇA DE: MV E DOV	100,00
EMISSÃO DE LICENÇA DE: PCAV, PCH, PCPL, PCBL, PCT E PCD	115,00
EMISSÃO DE LICENÇA DE: PLAV E PLAH	115,00
EMISSÃO DE CHT INICIAL DE: IFR, MULT, TIPO, PRBP, PRBF E PLPQ	115,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: PPAV (MONO), PPH (TIPO), PPL, PBL E CMS (TIPO)	100,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: MV(TIPO), DOV (TIPO) E INV	100,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: PPAV (IFR) E PPH (IFR)	100,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: PCAV, PCH, PCPL, PCBL E PCT	100,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: PCAV, PCH - AMBOS COM TIPO E / OU IFR	100,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: PLA E PLAH	115,00

EMISSÃO DE ANTECIPAÇÃO DE LICENÇA E / OU CERTIFICADO P/ ESTRANGEIRO, VÁLIDA POR 90 DIAS	115,00
REVALIDAÇÃO DE ANTECIPAÇÃO DE LICENÇA PARA ESTRANGEIRO POR 90 DIAS	115,00
VALIDAÇÃO DE LICENÇA ESTRANGEIRA, ATRAVÉS DE REALIZAÇÃO DE PROVAS NO BRASIL	115,00
REVALIDAÇÃO DE ANTECIPAÇÃO DE LIC INIC P/PIL QUE NÃO TENHAM COMPLETADO O PROC P/RECEBER A LIC E/OU HABILITAÇÃO DEFINITIVA DE: PPAV, PPH, PPL, PBL, PPT, PPD, MV, DOV, CMS, PCAV, PCH, PCPL, PCBL, PCT, PLA, PLAH, PCD	115,00
EMISSÃO DE SEGUNDA VIA DO CERTIFICADO DE CONHECIMENTO TEÓRICO (CCT), LICENÇA, OU CHT	31,77
DECLARAÇÕES OU CERTIDÕES REFERENTES A HABILITAÇÃO	100,00
EMISSÃO DE CHT INICIAL TIPO: MV, DOV, CMS, E INV, E INVH	100,00
EMISSÃO DE CHT DE HABILITAÇÃO PARA MEC DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA	100,00
INSC. P/ EX DE CONHECIMENTO TEÓRICO NAS LICENÇAS E/OU HAB.: MEC MNT ERA, PPAV, PPH, CMS E DOV (POR CARTÃO)	50,00
INSC. P/EX DE CONHECIMENTO TEÓRICO NAS LIC. E/OU HAB.: MV, PCAV, PCH, PLAV, PLAH, PAG, INV E IFR (POR CARTÃO)	50,00

135

REVALIDAÇÃO DO COMPROVANTE DE CONHECIMENTO TEÓRICO	50,00
REALIZAÇÃO DE PROVA PARA LICENÇA DE PLANADOR	50,00
INSCRIÇÃO PARA EXAME 2 ÉPOCA - POR MATÉRIA	50,00
CHEQUE INICIAL SIMULADOR (NO EXTERIOR) OU VALIDAÇÃO DE LICENÇA ESTRANGEIRA ATRAVÉS DE REALIZAÇÃO DE PROVAS NO EXTERIOR	9.782,00
CHEQUE INICIAL EM ROTA - BRASIL	1.937,00
AUTORIZAÇÃO SOBREVÔO DE AERONAVE OPERANDO EM EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR E/OU NÃO-REGULAR	34,36
ANÁLISE DE MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE INSPEÇÃO (RBHA 145.45) (REVISÃO)	1.366,00
ANÁLISE DE FIAM OU DIAM ANTERIORMENTE DEVOLVIDA POR INCORREÇÃO	50,00
ANÁLISE E REGISTRO DE FIAM OU DIAM, ANTERIORMENTE INVALIDADA	70,00
PEDIDO DE ANÁLISE POR MUDANÇA DE RAZÃO SOCIAL	180,00
PEDIDO DE VISTORIA INICIAL E ESPECIAL DE PLANADORES E MOTOPLANADORES	400,00

PEDIDO DE REVISÃO PARCIAL EM PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DE AERONAVE (POR MODELO) E MOTORES (POR MODELO)	400,11
REVALIDAÇÃO DO CHE DE EMPRESA DE MANUTENÇÃO NO EXTERIOR (FORA DA AMÉRICA DO SUL)	15.000,00
REVALIDAÇÃO DO CHE DE EMPRESA DE MANUTENÇÃO NO EXTERIOR (NA AMÉRICA DO SUL)	12.500,00
INCLUSÃO DE PADRÃO NO CHE OU NOVOS SERVIÇOS NO ADENDO DE EMPRESA DE MANUTENÇÃO NO EXTERIOR	1.000,00
PEDIDO DE ANÁLISE E ASSESSORAMENTO QUANTO AO CONTROLE DE MANUTENÇÃO DE EMPRESAS	253,38
PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA E ANÁLISE DO MANUAL DE PROCEDIMENTOS	2.640,00
PEDIDO DE ANÁLISE DE MUDANÇAS DE INSTALAÇÕES RELATIVAS A EMPRESAS JÁ HOMOLOGADAS	416,00
PEDIDO DE EXTENSÃO DE LIMITES PARA EXECUÇÃO DE TAREFAS DO PROGRAMA DE MANUTENÇÃO	416,24
PEDIDO DE EXTENSÃO DE LIMITES PARA CUMPRIMENTO DE DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE	416,33
PEDIDO DE ANÁLISE / PARECER TÉCNICO RELATIVO ATIVIDADE MANUTENÇÃO EMPRESA HOMOLOGADA/ FORMAÇÃO	260,00

137

PEDIDO DE CADASTRAMENTO DE ENGENHEIRO	72,86
PEDIDO DE CREDENCIAMENTO DE ENGENHEIRO OU MECÂNICO PARA IAM	72,88
PEDIDOS PARA EMISSÃO CERTIDÕES C/ FINALIDADE DE COMPROVAÇÃO JUNTO A ÓRGÃOS PÚBLICOS	46,18
PEDIDOS DE ANÁLISE E EMISSÃO DE PARECER TEC REL A PROCS. JURÍDICO TENDO EM VISTA FORMAÇÃO DE EMP. TRANSP. AÉREO A EMPRESAS DE MANUTENÇÃO	46,11
VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPP, E FINS EMISSÃO DE CERTIF. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	800,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FABRICA), CAT. DE REGISTRO TPP, FINS EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	600,00
VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPP, FINS EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE )	1.300,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FÁBRICA), CAT. DE REGISTRO TPP, FINS EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.000,00

VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPX, PRI E SAE, FINS EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.300,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FÁBRICA), CAT. DE REGISTRO TPX, PRI E SAE, FINS EMISSÃO DE CERT. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.000,00
VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPX, PRI E SAE, FINS EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.700,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FÁBRICA), CAT. DE REGISTRO TPX, PRI E SAE, FINS EMISSÃO DE CERTIF. DE AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.500,00
ANÁLISE E PARECER TÉCNICO DE ENGENHARIA	416,44
VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPR E TPN, FINS EMISSÃO DE CERT. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 12.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 5.000 KG (POR AERONAVE)	2.000,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FÁBRICA), CAT. DE REGISTRO TPR E TPN, FINS EMISSÃO DE CERT. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 12.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 5.000 KG	1.500,11

(POR AERONAVE)	
VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPR E TPN, FINS EMISSÃO DE CERT. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 12.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 5.000 KG (POR AERONAVE)	3.000,00
VISITA TÉCNICA RECORRENTE OU PARA VERIFICAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIAS DE EMPRESAS DE MANUTENÇÃO RBHA-145	3.200,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FÁBRICA), CAT. DE REGISTRO TPR E TPN, FINS EMISSÃO DE CERTIF. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 12.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 5.000 KG (POR AERONAVE)	2.500,11
VISITA TÉCNICA PARA AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO POR EMPRESAS AÉREAS NÃO HOMOLOGADAS SEGUNDO O RBHA-145	318,78
VISTORIA INICIAL DE AERONAVES NO EXTERIOR, TENDO EM VISTA A EMISSÃO DOS CERTIFICADOS DE MATRÍCULA E AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	13.200,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVES NO EXTERIOR, TENDO EM VISTA A EMISSÃO DOS CERTIFICADOS DE MATRÍCULA E AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	15.000,00
HOMOLOGAÇÃO INICIAL NO EXTERIOR DE EMPRESAS DE MANUTENÇÃO	17.000,00

140

VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL EM BALAO OU DIRIGÍVEL PARA EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE	300,00
AUTORIZAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE SERVIÇOS FORA DA SEDE DA EMPRESA	144,00
EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO PARA FABRICAÇÃO DE CONJUNTOS - CAFCC	223,00
CERTIDÃO DE TEMPO DE SERV. AO MIN. PREV. E ASSIST. SOCIAL, CEDIDA AOS INSTRUTORES DE PILOTAGEM	10,02
VISTORIA COMPLEMENTAR DE AERONAVE NO BRASIL NA CATEGORIA DE REGISTRO TPN E TPR	1.500,22
EMISSÃO DE CARTEIRA DE PILOTO DESPORTIVO	50,00
REVALIDAÇÃO DE CARTEIRA DE PILOTO DESPORTIVO	5,55
PEDIDO DE INCLUSÃO DE PADRÃO NO CHE, NOVOS SERV. E/OU EQUIP NO ADENDO AO CHE DE EMP. ENQUADRADAS NOS PADRÕES/CLASSES DE HOMOL: PADRÃO C CLASSE 2 (ARNV JATO, TURBO-HÉLICE, HELICOPT. C/ MOT. REAÇÃO) PADRÃO C CL-3/4; PADRÃO D CL-3	1.093,00
PEDIDO DE INCLUSÃO ADENDO/CHE C2, D2, E2, E3, F1, F2, F3, E H	318,77
PEDIDO DE INCLUSÃO ADENDO/CHE C1, D1, E1	318,88
PEDIDOS DE INCLUSÃO DE PADRÃO NO CHE, NOVOS SERVIÇOS E/OU EQUIPAMENTOS NO ADENDO AO CHE DE	29,60

141

EMPRESAS ENQUADRADOS NOS SEGUINTE PADRÕES/CLASSES DE HOMOL: AEROCLUBES (QUALQUER INCLUSÃO)	
REVAL. DE CERTIF. DE HOMOL. DE EMPRESA (CHE) NOS SEGUINTE PADRÕES /CLASSES DE HOMOL.: PADRÃO "C" CLASSE 2 (REVISORAS DE ANV A JATOTURBOHÉLICE, HELICÓPTEROS C/MOTORA REAÇÃO); PADRÃO "C" CLASSE 3/4; PADRÃO D CLASSE 3	1.320,00
REVAL. DE CERTIF. DE HOMOL. DE "EMPRESA" (CHE) QUALIF. SEGUINTE PADRÕES/CLASSES DE HOMOL.: PADRÃO C CLASSE 2 (REVISORA DE ANV E HELICÓPTEROS); PADRÃO D CL. 2; PADRÃO "E" CL. 2/3; PADRÃO F CL. 1, 2 E 3; PADRÃO H CL. ÚNICA	1.056,00
REVALIDAÇÃO DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE "EMPRESA" (CHE) QUALIFICADAS NOS SEGUINTE PADRÕES/CLASSES DE HOMOLOGAÇÃO: PADRÃO "C" CLASSE 1; PADRÃO "D" CLASSE 1; PADRÃO "E" CLASSE 1	792,00
REVALIDAÇÃO DE CHE DE AEROCLUBE (FICA ISENTO DE COBRANÇA DE EMOLUMENTO)	0,00
EMIÇÃO DE 2ª (SEGUNDA) VIA DE CHE E/OU ADENDO	72,99
VISTORIA COMPLEMENTAR DE AERONAVE NO BRASIL NA CATEGORIA TPX, TPP E SAE	400,22
RESERVAS DE MARCAS BRASILEIRAS	46,00
INSCRIÇÃO E EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE E DE MATRÍCULA	56,00

EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE	56,11
EMISSÃO DE CERTIFICADO DE MARCA EXPERIMENTAL	56,22
EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VÔO EXPERIMENTAL	56,33
EMISSÃO DE SEGUNDA VIA DE CERTIFICADOS - (UNIDADE)	56,44
INFORMAÇÃO DE DESREGISTRO E DE NÃO REGISTRO	56,55
CANCELAMENTO DE MATRÍCULA POR EXPORTAÇÃO	56,66
CERTIDÃO DE PROPRIEDADE E ÔNUS REAIS	16,00
TRANSFERÊNCIA PARA PESSOA NATURAL, AVIÃO PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	56,77
TRANSFERÊNCIA PARA PESSOA JURÍDICA, AVIÃO PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	150,00
TRANSFERÊNCIA PARA PESSOA NATURAL, AVIÃO PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	113,54
TRANSFÊRENCIA PARA PESSOA JURÍDICA, AVIÃO PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	300,00

143

CERTIDÃO DE INTEIRO TEOR	56,99
MUDANÇA DE CATEGORIA	36,00
MUDANÇA DE CONFIGURAÇÃO OU MODELO	36,11
MUDANÇA DE RAZÃO SOCIAL	36,22
INSCRIÇÃO DE DIREITOS REAIS (POR FOLHA)	6,00
CANCELAMENTO DE DIREITOS REAIS (POR FOLHA)	6,11
INSCRIÇÃO DE DIREITOS DE USO (POR FOLHA)	6,22
CANCELAMENTO DE DIREITO DE USO (POR FOLHA)	6,33
PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE TRANSLADO INTERNACIONAL PARA AVIÃO C/ PMD MENOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO C/ PMD MENOR QUE 2.730 KG	250,00
PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE TRANSLADO INTERNACIONAL PARA AVIÃO C/ PMD MAIOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO C/ PMD MAIOR QUE 2.730 KG	500,00
<u>VETADO</u>	<u>VETADO</u>
NOVA MATRÍCULA	86,00
EXPEDIÇÃO DE LICENÇA ESPECIAL PARA ESTRANGEIRO	14,44

MUDANÇA DE AERÓDROMO DE REGISTRO	30,00
PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE TRANSLADO NACIONAL PARA INSPEÇÃO, MANUTENÇÃO OU REPARO PARA OPERADOR RBHA 91	150,00
PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE TRANSLADO NACIONAL PARA INSPEÇÃO, MANUTENÇÃO OU REPARO PARA OPERADOR RBHA 135 OU 121	300,00
ANÁLISE INICIAL DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELO DE AERONAVES OPERANDO, CONFORME RBHA 121 (MEL)	750,00
ANÁLISE DE REVISÃO DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELO DE AERONAVES OPERANDO, CONFORME RBHA 121 (MEL)	230,00
ANÁLISE INICIAL DE LISTAS DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELOS DE AERONAVES OPERANDO, CONFORME RBHA 135 (MEL)	683,00
ANÁLISE DE REVISÃO DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELO DE AERONAVES OPERANDO, CONFORME RBHA 135 (MEL)	120,00
ANÁLISE INICIAL DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS POR MODELO DE AERONAVE, OPERANDO CONFORME O RBHA 91(MEL)	227,70
ANÁLISE DE REVISÃO DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELO DE AERONAVES OPERANDO, CONFORME O RBHA 91 (MEL)	61,57

145

ANÁLISE DE REVISÃO TEMPORÁRIA DE PROGRAMA DE MANUTENÇÃO, LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS (POR MODELO) OU MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO	200,11
PEDIDO DE EXTENSÃO DE LIMITES PARA CUMPRIMENTO DE DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE PARA EMPRESAS REGIDAS PELO RBHA 135 E RBHA 121	1.200,00
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 121	3.100,22
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 135 G-II	650,11
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 135 G-III	1.450,22
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 121	550,11
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 135 G-II	257,11
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 135 G-III	350,22
SOLICITAÇÃO INICIAL DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS COM CARGA EXTERNA	1.450,33
SOLICITAÇÃO DE RENOVAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS COM CARGA EXTERNA	650,22

146

SOLICITAÇÃO DE MODIFICAÇÕES DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS COM CARGA EXTERNA	949,96
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 121, DOMÉSTICA OU BANDEIRA NACIONAL	1.312,00
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO OU HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA 121, EXTERIOR	7.680,00
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 121, SUPLEMENTAR OU REGIONAL	1.312,11
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GI	984,00
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GII	984,11
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GIII	984,22
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 121, DOMÉSTICA OU BANDEIRA	1.312,22
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 121, SUPLEMENTAR/REGIONAL	1.312,33
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE -	984,33

147

HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 135, GI	
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 135, GII	984,44
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 135, GIII	984,55
VÔO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL-HOMOLOGAÇÃO EMPRESA 121	984,66
VÔO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL-HOMOLOGAÇÃO EMPRESA 121, EXTERIOR	7.680,11
VÔO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL-HOMOLOGAÇÃO EMPRESA 135	984,77
VÔO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL-HOMOLOGAÇÃO EMPRESA 135, EXTERIOR	3.840,00
VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 121, NACIONAL	984,88
VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 121, EXTERIOR	7.680,22
VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GI	492,00
VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GII	492,11

VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GIII	984,88
VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, EXTERIOR	3.840,11
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES, EMPRESA 121	1.912,00
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES, EMPRESA 135, GII	406,00
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES, EMPRESA 135, GIII	1.203,00
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL DE COMISSÁRIOS - EMPRESA 121	956,00
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL DE COMISSÁRIOS - EMPRESA 135	602,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL DE COMISSÁRIOS - EMPRESA 121	160,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL DE COMISSÁRIOS - EMPRESA 135	128,00
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL DE OPERAÇÕES DE AERONAVE - EMPRESA 121	1.912,11
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL DE OPERAÇÕES DE AERONAVE - EMPRESA 135	1.203,11

149

ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL DE OPERAÇÕES DE AERONAVE - EMPRESA 121	320,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL DE OPERAÇÕES DE AERONAVE - EMPRESA 135	257,22
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM ESTAÇÃO DE LINHA - EMP. 121, REG., SUPLEM., DOMÉSTICA OU BÂND. NAC.	984,99
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM ESTAÇÃO DE LINHA - EMP.121, BANDEIRA OU SUPLEMENTAR, EXTERIOR	3.840,22
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM ESTAÇÃO DE LINHA - EMP.135, NACIONAL	656,00
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM ESTAÇÃO DE LINHA - EMP.135, EXTERIOR	3.840,33
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES PARA ALTERAÇÃO NAS ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS - EMPRESA 121	985,11
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES PARA ALTERAÇÃO NAS ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS - EMPRESA 135	985,22
ACOMPANHAMENTO DE DEMONSTRAÇÃO DE EVACUAÇÃO PARCIAL EMERGÊNCIA - AERONAVES ATÉ 4 SAÍDAS AO NÍVEL DE ASSOALHO	1.640,00
ACOMPANHAMENTO DE DEMONST.EVACUAÇÃO PARCIAL EMERGÊNCIA - AERONAVES COM MAIS 4 SAÍDAS AO NÍVEL	2.952,00

DE ASSOALHO	
ACOMPANHAMENTO DE DEMONSTRAÇÃO PARCIAL DE AMERRISSAGEM - AERONAVES DE ATÉ 4 SAÍDAS AO NÍVEL DE ASSOALHO	1.312,44
ACOMPANHAMENTO DE DEMONSTRAÇÃO PARCIAL DE AMERRISSAGEM - AERONAVES COM MAIS DE 4 SAÍDAS AO NÍVEL DE ASSOALHO	2.296,00
<u>VETADO</u>	<u>VETADO</u>
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 30.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 4.500 KG	4.466.989,09
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD ENTRE 15.000 E 30.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD ENTRE 3.500 E 4.500 KG	3.447.982,57
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD ENTRE 5.700 E 15.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD ENTRE 2.730 E 3.500 KG	2.520.001,05
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	891.310,61
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) DE ANV IMPORTADA - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG - COM ACORDO DE RECONHECIMENTO	62.804,35
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) DE ANV IMPORTADA - AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG	31.402,18

151

E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG - COM ACORDO DE RECONHECIMENTO	
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	448.600,00
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	89.720,00
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV IMPORTADA- AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG - COM ACORDO DE RECONHECIMENTO	8.972,05
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV IMPORTADA - AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG - COM ACORDO DE RECONHECIMENTO	6.729,04
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - MOTOR - POTÊNCIA MÁXIMA MAIOR QUE 2.000 LB OU 1.000HP	2.512,16
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - MOTOR - POTÊNCIA MÁXIMA MENOR OU IGUAL A 2.000 LB OU 1.000HP	2.512,16
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - MOTOR - POTÊNCIA MÁXIMA MAIOR QUE 2.000 LB OU 1.000HP	2.512,16
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - MOTOR - POTÊNCIA MÁXIMA MENOR OU IGUAL A 2.000 LB OU 1.000HP	2.512,16

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - HÉLICE PASSO VARIÁVEL	1.884,12
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - HÉLICE PASSO FIXO	1.884,12
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - HÉLICE PASSO VARIÁVEL	1.884,12
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - HÉLICE PASSO FIXO	1.884,12
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO SUPLEMENTAR DE TIPO (CHST) H.02 / H.22 - MODIFICAÇÃO EM AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	4.934,60
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO SUPLEMENTAR DE TIPO (CHST) H.02 / H.22 - MODIFICAÇÃO EM AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	1.614,96
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO SUPLEMENTAR DE TIPO (CHST) H.02 / H.22 - MODIFICAÇÃO EM MOTOR	2.063,56
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO SUPLEMENTAR DE TIPO (CHST) H.02 / H.22 - MODIFICAÇÃO EM HÉLICE	2.063,56

153

APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DO FORMULÁRIO SEGVÔO 001 H.20 - MODIFICADO EM AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	5.293,48
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DO FORMULÁRIO SEGVÔO 001 H.20 - MODIFICAÇÃO EM AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	1.613,96
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DO FORMULÁRIO SEGVÔO 001 H.20 - MODIFICAÇÃO EM MOTOR	2.063,56
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DE SEGVÔO 001 H.20 - MODIFICAÇÃO EM HÉLICE	2.063,56
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA AERONAVES RECÉM FABRICADAS (CAARF) - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	602,50
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA AERONAVES RECÉM FABRICADAS (CAARF) - AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG	482,00
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE AERONAVES (CAE) - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	602,50
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE AERONAVES (CAE) - AVIÃO COM PMD	482,00

154

MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG	
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE MOTORES (CAE) - POTÊNCIA MÁXIMA MAIOR QUE 2.000 LB OU 1.000 HP	180,75
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE MOTORES (CAE) - POTÊNCIA MÁXIMA MENOR QUE 2.000 LB OU 1.000 HP	180,75
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE HÉLICES (CAE) - PASSO VARIÁVEL	120,50
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE HÉLICES (CAE) - PASSO FIXO	120,50
CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VÔO (CAV) - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	482,00
CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VÔO (CAV) - AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG	482,00
HOMOLOGAÇÃO DOS DEMAIS PRODUTOS AERONÁUTICOS - ATESTADO DE PRODUTO AERONÁUTICO APROVADO (APAA)	18.841,20
CREDENCIAMENTO DE REPRESENTANTES - ENGENHARIA /FABRICAÇÃO/ENSAIO EM VÔO - INICIAL	89,72
CREDENCIAMENTO DE REPRESENTANTES - ENGENHARIA/FABRICAÇÃO/ENSAIO EM VÔO - REVALIDAÇÃO	44,86

155

ANÁLISE DA DOCUMENTAÇÃO DA QUALIDADE (MANUAL DA QUALIDADE, PROCEDIMENTOS E INSTRUÇÕES) - HOMOLOGAÇÃO INICIAL - PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	3.140,20
ANÁLISE DA DOCUMENTAÇÃO DA QUALIDADE (MANUAL DA QUALIDADE, PROCEDIMENTOS E INSTRUÇÕES) - HOMOLOGAÇÃO INICIAL - MEDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	6.280,40
ANÁLISE DA DOCUMENTAÇÃO DA QUALIDADE (MANUAL DA QUALIDADE, PROCEDIMENTOS E INSTRUÇÕES) - HOMOLOGAÇÃO INICIAL - GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	9.420,60
VISITA DE AVALIAÇÃO PRELIMINAR PRÉ - AUDITORIA	628,04
AVALIAÇÃO INICIAL PARA CERTIFICAÇÃO DE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS - PEQUENA EMPRESA	3.768,24
AVALIAÇÃO INICIAL PARA CERTIFICAÇÃO DE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS - MÉDIA EMPRESA	5.652,36
AVALIAÇÃO INICIAL PARA CERTIFICAÇÃO DE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS - GRANDE EMPRESA	12.560,80
AUDITORIA DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA DE PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	3.768,24
AUDITORIA DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA DE MÉDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	5.652,36

156

AUDITORIA DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA DE GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	12.560,80
AUDITORIA DE ACOMPANHAMENTO DE NÃO-CONFORMIDADES DE PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	1.884,12
AUDITORIA DE ACOMPANHAMENTO DE NÃO-CONFORMIDADES DE MÉDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	2.871,04
AUDITORIA DE ACOMPANHAMENTO DE NÃO-CONFORMIDADES DE GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	6.280,40
AUDITORIA EM FORNECEDORES DE EMPRESAS CERTIFICADAS - PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	3.768,24
AUDITORIA EM FORNECEDORES DE EMPRESAS CERTIFICADAS - MÉDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	5.652,36
AUDITORIA EM FORNECEDORES DE EMPRESAS CERTIFICADAS - GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	12.560,80
REVALIDAÇÃO DO SISTEMA DA QUALIDADE DE PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	3.768,24
REVAL. DO SIST. DA QUALIDADE DE MÉDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	5.652,36

157

REVAL. DO SIST. DA QUALID. DE GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	12.560,80
EMISSÃO DE SEGUNDA VIA DO CERTIF. DE HOMOLOG. EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS OU ADENDO AO CERTIFICADO - CERTIFICAÇÃO DA QUALIDADE	44,86
REVALIDAÇÃO COMPLETA DO MANUAL DA QUALIDADE - PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	1.884,12
REVALIDAÇÃO COMPLETA DO MANUAL DA QUALIDADE - MÉDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	2.512,16
REVALIDAÇÃO COMPLETA DO MANUAL DA QUALIDADE GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	3.140,20
REVISÃO PARCIAL DO MANUAL DA QUALIDADE - ANÁLISE INICIAL, ALTERAÇÕES DURANTE OU PÓS-CERTIFICADO	1.256,08
AUTORIZAÇÃO DE CONSTRUÇÃO DE AERÓDROMO OU DE HELIPONTO PRIVADO	250,11
MODIFICAÇÃO DE CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE AERÓDROMO OU DE HELIPONTO PRIVADO	250,22
RENOVAÇÃO DE REGISTRO DE AERÓDROMO OU HELIPONTO PRIVADO	300,11
AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO DE AGÊNCIA DE	28,23

CARGA AÉREA	
AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO DE FILIAL DE AGÊNCIA DE CARGA AÉREA	9,44
AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO DE EMPRESA DE SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉREO	28,23
ANÁLISE DO MANUAL DE CARGA PERIGOSA	500,11
ANÁLISE DO PLANO DE SEGURANÇA DA CARGA	500,22
VISTORIA EM TERMINAL DE CARGA AÉREA	1.360,00
INSPEÇÃO EM AGÊNCIA DE CARGA AÉREA	1.080,00
INSPEÇÃO REFERENTE À CARGA AÉREA EM EMPRESA AÉREA	2.436,00
INSPEÇÃO EM AEROPORTO DE 1ª CATEGORIA	33.522,00
INSPEÇÃO EM AEROPORTO DE 2ª CATEGORIA	22.425,00
INSPEÇÃO EM AEROPORTO DE 3ª CATEGORIA	14.340,00
INSPEÇÃO EM AEROPORTO DE 4ª CATEGORIA	9.924,00
INSPEÇÃO EM AEROPORTO NÃO CATEGORIZADO	1.000,00
VISTORIA EM EMPRESAS AÉREAS DE TRANSPORTE AÉREO	9.348,00

159

REGULAR - SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL	
VISTORIA EM EMPRESAS AÉREAS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO - REGULAR E DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS - SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL	4.674,00
HOMOLOGAÇÃO DE AEROPORTO DE 1ª CATEGORIA	53.867,00
HOMOLOGAÇÃO DE AEROPORTO DE 2ª CATEGORIA	36.202,00
HOMOLOGAÇÃO DE AEROPORTO DE 3ª CATEGORIA	23.776,00
HOMOLOGAÇÃO DE AEROPORTO DE 4ª CATEGORIA	16.951,00
HOMOLOGAÇÃO DE AEROPORTO NÃO CATEGORIZADO	3.600,00
REGISTRO DE AERÓDROMO DE USO PRIVADO	1.000,00
REVALIDAÇÃO DE CREDENCIAL DE SEGURANÇA DE VÔO/PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS	100,00
ANÁLISE DE PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS	6.536,00

(Às Comissões de Assuntos Econômicos; de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 24/05/2011

**Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF**  
**OS: 12300/2011**



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO

### Nº 609, DE 2011

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir crédito, em favor do passageiro, da franquia de bagagem não utilizada.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**“Art. 227.** .....

*Parágrafo único.* É facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal como bagagem de mão.” (NR)

**“Art. 234.** Se o contrato de transporte de passageiro abranger franquia para transporte de bagagem, o transportador entregará ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e da data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

.....

§ 3º O transportador assegurará ao passageiro que viajar sem bagagem o uso da franquia não utilizada em outra viagem que realizar com o mesmo transportador no prazo de um ano, vedada a utilização de mais de duas franquias por voo.

§ 4º O passageiro que não fizer uso do crédito de franquia de bagagem de que trata o parágrafo anterior no prazo de um ano será ressarcido, em valor equivalente ao que lhe seria cobrado em caso de excesso de bagagem, mediante pontuação em programa de fidelidade ou crédito na aquisição de passagens aéreas.” (NR)

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O transporte aéreo de passageiros é vendido atualmente em conjunto com uma franquia para o transporte de bagagem. Muitos passageiros, entretanto, acabam não se utilizando desse serviço acessório, pois viajam apenas com objetos de uso pessoal, levados em bagagem de mão.

É o caso, por exemplo, da maioria dos executivos, que frequentemente retornam à cidade de origem no mesmo dia de início da viagem. Muitas pessoas, ainda, evitam embarcar seus pertences para evitar transtornos costumeiros, como a espera na esteira do aeroporto de destino ou mesmo o extravio ou avarias causadas na bagagem durante o transporte.

Esses passageiros são prejudicados no atual modelo, pois são obrigados a pagar por um serviço que não utilizam. Trata-se, evidentemente, de uma hipótese de venda casada, prática abusiva vedada pelo inciso I do art. 39 do Código de Defesa do Consumidor, que assim a expressa: “condicionar o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço, bem como, sem justa causa, a limites quantitativos”. Da mesma forma, são prejudicados os passageiros com bagagem despachada de peso inferior ao da franquia estabelecida, pois não podem fazer uso da parcela de peso não utilizada em ocasião posterior.

Há, portanto, uma assimetria evidente com a situação oposta: quando os objetos embarcados apresentam peso superior à franquia, o passageiro é cobrado pelo “excesso de bagagem”.

Nossa proposição visa a alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica, para que os contratos de transporte de passageiros e de transporte de bagagem sejam claramente separados. Se o passageiro quiser viajar sem bagagem, não será obrigado a pagar por

3

uma franquia de que não fará uso. Poderá, naturalmente, levar consigo bagagem de mão, que não será embarcada em separado.

Para coibir eventual prática de venda casada, propõe-se ainda que, quando os contratos de transporte de passageiros incluírem franquia de bagagem, caso o passageiro não a utilize, obtenha o direito de usá-la em viagem posterior, no prazo de um ano. A fim de evitar qualquer comprometimento da segurança operacional, limita-se a utilização de franquias de bagagem a duas por voo. Caso o passageiro não faça uso da franquia no prazo de um ano, a empresa aérea deverá ressarcí-lo, mediante pontuação em programa de fidelidade ou crédito na aquisição de passagens aéreas, em valor equivalente ao que lhe teria sido cobrado na hipótese de excesso de bagagem.

Tal medida certamente servirá de estímulo ao transporte aéreo, notadamente no segmento das viagens de negócios, que é fator essencial ao desenvolvimento da economia nacional.

Contamos com o apoio de nossos pares para este projeto de lei, que visa a resguardar direitos dos passageiros e contribuir para o fomento da aviação nacional.

Sala das Sessões,

Senador **CÍCERO LUCENA**

#### *LEGISLAÇÃO CITADA*

Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei 7565/86 | Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

#### SEÇÃO I

##### Do Bilhete de Passagem

Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores. Citado por 1

#### SEÇÃO II

##### Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a

4

indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes. Citado por 13

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

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

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

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

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga. Citado por 2

*(Às Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última a decisão terminativa)*

Publicado no **DSF**, em 29/09/2011.

8

**PARECER N° , DE 2013**

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Projeto de Lei do Senado n° 336, de 2012, do Senador Tomás Correia, que *altera o art. 19 do Decreto-Lei n° 986, de 21 de outubro de 1969, para tornar obrigatória a menção nos rótulos dos alimentos enriquecidos, irradiados, dietéticos, light, zero, ou qualquer outra denominação, deverão trazer a respectiva indicação em caracteres facilmente.*



RELATORA: Senadora ANA RITA

**I – RELATÓRIO**

Encontra-se nesta Comissão, para análise e decisão, o Projeto de Lei do Senado (PLS) n° 336, de 2012, de iniciativa do Senador Tomás Correia, estruturado em dois artigos.

O art. 1° altera o art. 19 do Decreto-Lei n° 986, de 21 de outubro de 1969, com o propósito de inserir os alimentos *light*, zero ou com qualquer outra denominação entre aqueles já submetidos à obrigatoriedade de informar, nos rótulos, a respectiva indicação de sua natureza em caracteres facilmente legíveis.

O art. 2°, cláusula de vigência, determina que a lei que se originar da proposição entre em vigor em cento e oitenta dias contados de sua publicação.

Após o exame deste colegiado, o PLS n° 336, de 2012, será encaminhado para apreciação da Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas à proposição.

**II – ANÁLISE**

Compete a esta Comissão manifestar-se sobre temas relativos à defesa do consumidor, consoante o disposto no art. 102-A, III, do Regimento Interno do Senado Federal.

De imediato, cabe ressaltar que o acesso a informações completas sobre produtos e serviços ofertados constitui direito básico do consumidor, assegurado na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, Código de Defesa do Consumidor (CDC), de maneira que ele disponha de todos os elementos que o habilitem para o ato de consumo.

Mais ainda, nos termos do art. 31, *caput*, do CDC, o fornecedor tem o dever de informar, de forma clara, ostensiva e em língua portuguesa, as características atinentes ao produto ofertado, inclusive quanto a sua composição.

Nesse sentido, o PLS nº 336, de 2012, está em consonância com essas disposições.

Porém, especificamente quanto às informações sobre a composição de alimentos, é de mencionar que a Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, que instituiu o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária, e que, em seu art. 3º, criou a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), autarquia sob regime especial, vinculada ao Ministério da Saúde, trata dessa matéria.

Em particular, nos termos do art. 8º, § 1º, II, da referida norma, atribui-se à Agência a competência para regulamentar, controlar e fiscalizar alimentos.

E, conforme o disposto no seu art. 7º, III, compete à Anvisa estabelecer normas, e à sua Diretoria Colegiada editar normas sobre matérias de competência da Agência (art. 15, III).

Por conseguinte, o disciplinamento atinente às informações sobre a composição de alimentos insere-se nas matérias de competência normativa da Anvisa.

A esse respeito, cabe destacar que a Diretoria Colegiada da Anvisa expediu a Resolução RDC nº 360, de 23 de dezembro de 2003, que *aprova Regulamento Técnico sobre Rotulagem Nutricional de Alimentos Embalados, tornando obrigatória a rotulagem nutricional*.

Por sua vez, entre os documentos de base que regem o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), constam as resoluções aprovadas pelo Grupo Mercado Comum (GMC) a fim de zelar pela proteção e saúde dos consumidores e pela facilitação do comércio entre os países.

Desse modo, a Resolução RDC nº 360, de 2003, originou-se da importância de compatibilizar a legislação nacional com base nos instrumentos harmonizados no Mercosul relacionados à rotulagem nutricional de alimentos



SF/13469.53436-65

embalados – Resoluções GMC nºs 44, de 2003, e 46, de 2003 – e da necessidade de definir claramente a rotulagem nutricional de alimentos embalados comercializados no Mercosul, com o objetivo de facilitar a sua livre circulação, bem como informar o consumidor e evitar obstáculos técnicos ao comércio.

Ademais, cumpre-nos mencionar o advento recente da Resolução RDC nº 54, de 12 de novembro de 2012, da Anvisa, que *dispõe sobre o Regulamento Técnico sobre Informação Nutricional Complementar*, que incorpora ao ordenamento jurídico nacional a Resolução GMC MERCOSUL nº 1, de 2012.

Assim, por se tratar de questão cuja normatização está adequada e atualizada mediante norma infralegal – que é a espécie normativa apropriada à matéria – , pela Anvisa, órgão a quem cabe o papel regulamentador, e harmonizada no âmbito do Mercosul, consideramos que o Projeto de Lei do Senado nº 336, de 2012, não merece prosperar.

### III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado nº 336, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora



SF/13469.53436-65



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 336, DE 2012

Altera o art. 19 do Decreto-Lei nº 986, de 21 de outubro de 1969, para tornar obrigatória a menção nos rótulos dos alimentos enriquecidos, irradiados, dietéticos, light, zero, ou qualquer outra denominação, deverão trazer a respectiva indicação em caracteres facilmente.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 19 do Decreto-Lei nº 986, de 21 de outubro de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art 19. Os rótulos dos alimentos enriquecidos, irradiados, dietéticos, light, zero, ou qualquer outra denominação, deverão trazer a respectiva indicação em caracteres facilmente legíveis.

Parágrafo único. A declaração da denominação deverá ser acompanhada da indicação do tipo de regime e dieta a que se destina o produto expresso em linguagem de fácil entendimento na forma do regulamento.” (NR)

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

Alimentos que trazem nos rótulos a denominação “*diet*”, “*light*” e zero são cada vez mais numerosos nos supermercados. E boa parte das pessoas já está preferindo comprar esses produtos em lugar de suas versões originais. O lado bom disso é que constatamos que os atuais *diet*, *light* e zero realmente contam com alguma redução de gordura, açúcar ou sódio.

Os alimentos *diet* possuem uma formulação especial para atender às pessoas que tenham algum distúrbio físico metabólico, o qual impeça a ingestão de certos componentes (como açúcar, gordura ou sódio). Assim, contam com a ausência total de um determinado ingrediente, que é substituído por outro correspondente. Mas, com isso, não há necessariamente redução do valor calórico.

Já os alimentos *light* apresentam uma redução de no mínimo 25% de seu valor calórico ou de algum de seus nutrientes (como o sódio, por exemplo).

Alimento zero é caracterizado pela retirada de algum componente do alimento original com redução das calorias contidas. Alimentos sólidos deste tipo devem possuir no máximo 40 calorias em 100 g e alimentos líquidos devem possuir no máximo 20 calorias por 100 ml.

Esses alimentos são direcionados para pessoas que precisam emagrecer ou manter o peso. E, no caso da redução do sódio, para quem controla a pressão arterial. Observe que, às vezes, as embalagens de *diet*, *light* e zero têm capacidade menor do que o produto tradicional, dificultando a sua percepção quanto à diferença de preços.

Vê-se, portanto, que os órgãos de regulação precisam possuir uma competência normativa para disciplinar a produção e comercialização de alimentos, inclusive no tocante à sua apresentação aos consumidores e às informações trazidas em sua rotulagem. E é importante frisar que não há qualquer empecilho de ordem constitucional ou legal à inclusão das *marcas* na disciplina dada à rotulagem de alimentos no Brasil, estando antes amparada pelo regime constitucional em vigor.

Sala das Sessões,

Senador **TOMÁS CORREIA**

3  
LEGISLAÇÃO CITADA

**DECRETO-LEI Nº 986, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969.**

Institui normas básicas sobre alimentos.

(...)

Art 19. Os rótulos dos alimentos enriquecidos e dos alimentos dietéticos e de alimentos irradiados deverão trazer a respectiva indicação em caracteres facilmente legíveis.

Parágrafo único. A declaração de "Alimento Dietético" deverá ser acompanhada da indicação do tipo de regime a que se destina o produto expresso em linguagem de fácil entendimento.

*(Às Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Assuntos Sociais, cabendo à última a decisão terminativa)*

Publicado no **DSF**, em 13/09/2012.