



# CONGRESSO NACIONAL

## SECRETARIA-GERAL DA MESA SECRETARIA DE COMISSÕES SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

EMENDAS APRESENTADAS PERANTE A COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA N° 527, ADOTADA E PUBLICADA EM 18 DE MARÇO DE 2011, QUE "DISPÕE SOBRE A ORGANIZAÇÃO DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA E DOS MINISTÉRIOS, CRIA A SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL, ALTERA A LEGISLAÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC E DA EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, CRIA CARGOS DE MINISTRO DE ESTADO E CARGOS EM COMISSÃO, DISPÕE SOBRE A CONTRATAÇÃO DE CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO TEMPORÁRIOS, CRIA CARGOS DE CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO".

CONGRESSISTAS	EMENDAS INGS
Senador Alvaro Dias-PSDB	22
Deputado André Moura-PSC	27, 30, 31
Deputado Antonio Carlos M. Neto-DEM	14, 34
Deputado Antonio Carlos M. Thame-PSDB	23
Senador Armando Monteiro-PTB	15
Deputado Carlos Eduardo Cadoca-PSC	38
Deputado Fernando Ferro-PT	05
Deputado Giroto-PR	35
Deputado Gonzaga Patriota-PSB	09
Deputado Jilmar Tatto-PT	10
Deputado João Paulo Cunha-PT	12, 13
Deputado Júlio Delgado-PSB	40, 41
Deputado Manato-PDT	06

Deputada Mara Gabrilli-PSDB	01
Deputado Mendonça Filho-DEM	03, 04, 16, 18, 25, 26
Deputado Nelson Marquezelli-PTB	28
Deputado Otavio Leite-PSDB	07, 32, 33, 39
Deputada Perpétua Almeida-PCdoB	02
Deputado Ricardo Berzoini-PT	17, 19
Deputado Rodrigo Garcia-DEM	29
Deputado Rubens Bueno-PPS	24
Deputado Salvador Zimbaldi-PDT	20, 36, 42, 43, 44
Deputado Valdir Colatto-PMDB	37
Deputado Vanderlei Macris-PSDB	11
Senadores Walter Pinheiro e Jorge Viana-PT	08, 21

**SSACM**

**TOTAL DE EMENDAS: 044**

**MPV-527**

**00001**

**EMENDA A MEDIDA PROVISÓRIA N° 527 DE 2011**

(Da Sra. Mara Gabrilli)

Art. 1º Dê-se nova redação ao inciso II do art. 24-D da Medida Provisória N° 527 de 18 de Março de 2011.

Art.24 - D.....

.....  
II - elaborar estudos e projeções relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, e sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, com atenção às exigências de mobilidade urbana e acessibilidade, em articulação com os demais órgãos governamentais competentes; (NR)

Art. 2º Dê-se nova redação ao §2º do art. 16 da Medida Provisória N° 527 de 18 de Março de 2011.

Art. 16 .....

.....  
§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados no desenvolvimento e fomento das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, as quais deverão atender a normas de acessibilidade.

## JUSTIFICAÇÃO

A emenda ora apresentada a esta Medida Provisória se faz necessária uma vez que as normas de acessibilidade aplicáveis ao setor de aviação civil não estão sendo cumpridas. Daí a importância de se insculpir no texto de criação da Secretaria de Aviação Civil o compromisso com a acessibilidade e mobilidade humana, seja em relação aos estudos e projeções, seja nas obras a serem promovidas com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil.

O Brasil é signatário da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Esta passou a integrar nosso ordenamento jurídico sob a forma de emenda constitucional, conforme rito previsto no §3º do art. 5º da Constituição Federal, criando obrigação ao Estado brasileiro de tornar acessível os meios de transporte, inclusive o sistema de aviação civil.

No nível infraconstitucional, as Leis 10.098 e 10.048, ambas de 2000, introduziram em nosso ordenamento jurídico um compromisso público de promoção da acessibilidade física e de serviços. Em 2004 foi editado o Decreto nº 5.296 que as regulamentou.

No Decreto, ficou estabelecido o prazo de 36 meses da data de sua publicação para que os serviços de transporte coletivo aéreo e os equipamentos de acesso às aeronaves fossem adaptados para receber as pessoas com deficiência.

*Art. 44. No prazo de até trinta e seis meses, a contar da data da publicação deste Decreto, os serviços de transporte coletivo aéreo e os equipamentos de acesso às aeronaves estarão acessíveis e disponíveis para serem operados de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.*

Em Junho de 2007 foi editada a Resolução Nº 009 de 2007 da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC -, que estabeleceu regras para as companhias de transporte aéreo e as administradoras aeroportuárias cumprirem as normas gerais presentes aos diplomas já citados. Disciplinou a responsabilidade pelo transporte aéreo de pessoas com deficiência, dividindo competências e criando direitos para os passageiros.

Ocorre que à Resolução não se tem dado a devida eficácia. Inúmeros relatos de passageiros com deficiência atestam falhas no cumprimento das normas da Resolução. Não só as companhias atendem mal o passageiro com deficiência, como a infraestrutura aeroportuária se mostra pouco adaptada para recebê-los. Em suma, o sistema de aviação civil não está pronto para receber as pessoas com deficiência, apesar das normas vigentes criarem esse dever.

Diante disso, faz-se necessário introduzir ao próprio instrumento de criação do novo órgão responsável pelo planejamento da aviação civil no Brasil o compromisso com a acessibilidade. Assim, a Secretaria de Aviação Civil já nasce com a árdua e nobre missão de tornar acessível a infraestrutura aeroportuária brasileira e o serviço de aviação civil.

Com o intuito de resguardar a acessibilidade às reformas da infraestrutura aeroportuária promovidas com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, propomos a alteração no art. 16 desta Medida Provisória.

Diante do relevante interesse público insculpido nesta proposição, solicito aos meus nobres pares a aprovação desta emenda a Medida Provisória.

Sala das Sessões em 10 de Março de 2011.



**Mara Gabrilli**

Deputada Federal

PSDB-SP

**MPV-527**

**00002**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**DATA**  
*24/03/11*

**MEDIDA PROVISÓRIA 527/2011**

**TIPO**

1 [ X ] SUPRESSIVA  2 [ ] AGLUTINATIVA  3 [ ] SUBSTITUTIVA  4 [ ] MODIFICATIVA  5 [ ] ADITIVA

**AUTOR**

DEPUTADO (A).....PERPÉTUA ALMEIDA .....

**PARTIDO**

PCdoB

**UF**

AC

**PÁGINA**

1/2

Suprime-se o inciso IV da redação dada ao art. 24-D da Lei nº 10.863, de 28 de maio de 2003 pela MP 527/2011.

**JUSTIFICAÇÃO**

A transferência das funções do Ministério da Defesa concernentes à infraestrutura aeroportuária para a nova Secretaria criada pela Medida Provisória é desnecessária para o propósito de modernização dos aeroportos. Pelo contrário, a alteração sinaliza a abertura de uma porta para a privatização da infraestrutura aeroportuária, que consideramos nefasta para o interesse nacional.

*24/03/2011*  
**DATA**

*Perpétua Almeida*  
**ASSINATURA**

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00003

Data	proposição
24/03/11	Medida Provisória nº 527/11

Deputado	autor	Nº do prontuário
MENDONÇA FILHO	DEM - PE	

1 <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> modificativa	4. <input type="checkbox"/> aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
---------------------------------------	--	---	-------------------------------------	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Suprimam-se o inciso V do art. 24-D da Lei nº 10.683, de 2003, incluído pelo art. 1º da Medida Provisória nº 527, de 2011, o inciso III do art. 17 da mesma Medida Provisória, e dê-se a seguinte redação ao art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005:

"Art. 8º .....

.....  
XXIII - declarar a 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;

.....  
XLVII – avaliar e aprovar estudos relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal;

....." (NR)

JUSTIFICATIVA

É inegável o grande avanço obtido por meio da criação das agências reguladoras. As agências setoriais de regulação, dotadas de autonomia e especialização, surgiram com o objetivo de impedir influências políticas sobre a regulação e disciplina de determinadas atividades. Por intermédio da presente emenda, pretende-se assegurar que esse objetivo inicial seja alcançado, não permitindo que atribuições e competências de agências como a ANAC sejam paulatinamente suprimidas, conforme podemos observar em anos recentes.

PARLAMENTAR

*Paulo*

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00004

Data	Proposição Medida Provisória nº 527/11			
Deputado MENEZINHO autor	DEM - PE			Nº do prontuário
<input checked="" type="checkbox"/> Supressiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva	<input type="checkbox"/> Modificativa	<input type="checkbox"/> Aditiva	<input type="checkbox"/> Substitutivo global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Suprime-se do inciso VII do art. 24-D da Lei nº 10.683, de 2003, incluído pelo art. 1º da Medida Provisória nº 527, de 2011, a expressão “e entidades”.

## JUSTIFICATIVA

Dentre os elementos caracterizadores das Agências Reguladoras, destacam-se a ampla autonomia a elas outorgada, o poder de fiscalização do setor e a ausência de ingerência hierárquica da Administração sobre os atos decisórios relativos à sua área de atuação.

Nesse sentido, entendemos que, ao estabelecer que é da recém-criada Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, em articulação com o Ministério da Defesa, a competência para coordenar os órgãos e entidades do sistema de aviação civil, a medida enfraquece a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Ora, por meio dessa perigosa concentração de competências, a Medida Provisória nº 527/11 possibilita à Administração Direta adotar políticas no âmbito da aviação civil sem a participação e em sobreposição à entidade administrativa que, por excelência, deve regular e fiscalizar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público, bem como para o desenvolvimento e fomento da aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País.

Desse modo, entendemos que a supressão da expressão “e entidades” do inciso VII do art. 24-D da Lei nº 10.683, de 2003, com a redação dada pelo art. 1º da Medida Provisória nº 527, de 2011, evitará que a ANAC, como entidade da Administração Indireta, sofra ingerências do Poder Executivo no desempenho das suas funções.

PARLAMENTAR

MENEZINHO

MPV-527

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00005

DATA:	MEDIDA PROVISÓRIA	PÁGINA
23/03/2011	Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011	

AUTOR:

DEP. FERNANDO DANTAS FERRO - PT

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutivo Global

### TEXTO

Acrescente-se ao artigo 24-D, da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, conforme redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011, o inciso IX com a seguinte redação:

"Art. 24-D .....

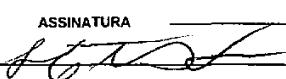
IX - Aprovar projetos de implantação de obras de infraestrutura de aeródromos, inclusive sistemas aeroportuários e sistemas de proteção ao vôo neles instalados, para fins de fruição de programas de incentivo e benefícios fiscais e financeiros."

### JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo atribuir competência à Secretaria de Aviação Civil para aprovar programas de incentivos e benefícios fiscais relativos a projetos para implantação de obras de infraestrutura no setor aeroportuário.

Tal regulamentação se faz necessária, principalmente em relação ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura – REIDI, pois o Decreto nº 6.144/2007, que regulamenta sua forma de habilitação e co-habilitação, contempla, em seu artigo 5º, projetos para implantação de obras de infraestrutura no setor aeroportuário, não tendo sido definido órgão anuente para aprovação desse regime.

Com o objetivo de viabilizar o enquadramento deste setor no REIDI ou em outros regimes que vierem a ser criados, sugerimos a aprovação desta emenda.

CÓDIGO 3204	NOME DO PARLAMENTAR FERNANDO FERRO	ASSINATURA 	UF PE	PARTIDO PT
DATA 23/03/2011				

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00006

Data 23-03-2011	Medida Provisória nº 527/2011
Autor Deputado MANATO - PDT/ES	Nº do Prontuário

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	<input checked="" type="checkbox"/> 4. Aditiva	5. Substitutivo Global
---------------	-----------------	-----------------	--	------------------------

Página	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	-----------	-----------	--------	--------

## TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 24-D da Lei nº 10.683/2003 (redação dada pelo art. 1º da MP 527/2011) o seguinte dispositivo e, em consequência, revoguem-se, pelo art. 2º da presente emenda, as disposições nele citadas:

**Art. 1º** - Acrescente-se o seguinte inciso IX ao art. 24D, da Lei 10.683:

“Art. 24D.....

IX - planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo, com as telecomunicações aeronáuticas e com a tecnologia da informação.”

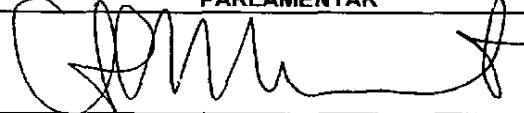
**Art. 2º** - Acrescentem-se os seguintes incisos IV e V ao art. 17 da MP 527/2011:

“IV – os incisos II, do art. 12 e o inciso I, do art. 47, ambos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;  
V – o inciso I do art. 18, da Lei Complementar 97, de 9 de junho de 1999.”

JUSTIFICAÇÃO

O sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro sob comando de militares é questionado há muito tempo por especialistas do setor, que sugerem gestão civil e manutenção dos militares apenas na defesa do espaço aéreo nacional. O controlador de voo trabalha sob pressão para dar vazão ao crescente tráfego de aviões. Neste ano, o número de passageiros de avião superou o de viajantes de ônibus interestaduais pela primeira vez no país. No ano passado, o Brasil registrou 66 milhões de passageiros de avião em ligações entre Estados. No primeiro bimestre de 2011, já houve crescimento de 10%. Especialistas apontam que o modelo brasileiro, em que os militares têm papel preponderante no controle do tráfego aéreo, está há muito superado. Em outros países, como Estados Unidos, Nova Zelândia ou na Europa, a gestão é civil e a discussão se concentra na forma como o Estado deve prover esse serviço: se por meio de uma empresa pública ou por concessão à iniciativa privada, como acontece no Reino Unido. A situação do transporte aéreo atual do Brasil é considerada uma aberração. O Ministério dos Transportes, por exemplo, lida com todo tipo de transporte, menos o aéreo. Colocar um militar para controlar avião de ponte aérea não faz o menor sentido. É como colocar o Exército para tomar conta do transporte de ônibus interurbanos. A solução passa pelo desmembramento das funções em dois sistemas diferentes, mas interligados: o controle do tráfego aéreo ficaria com civis e a defesa do espaço aéreo nacional, com os militares, como é o caso do Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam). O serviço de controle de tráfego aéreo estaria mais bem abrigado em uma instituição civil ora criada por esta MP do que na Aeronáutica. O controle do tráfego aéreo deveria passar do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) para uma empresa pública enquanto, que a regulação do serviço ficaria a cargo da Anac.

PARLAMENTAR



MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00007

Data 24/03/2011	Proposição MEDIDA PROVISÓRIA N° 527, 18/03/2011
--------------------	--

Autor Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)	N.º do prontuário 316
--	--------------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global
---------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

EMENDA ADITIVA

O art. 24-D da Lei n.º 10.683, de 28 de maio de 2003, alterado pelo Art. 1º da Medida Provisória n.º 527, 18 de março de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IX:

"Art. 1º .....

Art 24-D .....

IX - instituir a designação da Autoridade Aeroportuária de cada aeroporto, a qual se reportarão todos os titulares das unidades da administração pública que atuam no âmbito do respectivo aeroporto, sem prejuízo de suas atribuições hierárquicas e regulares."

JUSTIFICAÇÃO

Estamos certos que a instituição de um comando único por unidade aeroportuária ensejará mais eficiência ao somatório das ações dos órgãos que nela atuam.

PARLAMENTAR

**EMENDA N°**  
(à MPV n° 527, de 2011)

MPV-527  
00008

Acrescente-se o § 2º ao art. 24-D da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, conforme proposto pelo art. 1º da Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011, renomeando-se seu parágrafo único como § 1º:

**“Art. 24-D. ....**

§ 2º A Secretaria de Aviação Civil terá, em cada unidade da Federação, escritório de representação que deverá contar com a participação de representantes da ANAC e dos gestores dos aeroportos locais.” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

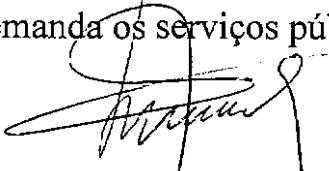
A presente emenda tem por objetivo tornar mais ampla a atuação da Secretaria de Aviação Civil, dotando-a de projeção administrativa nas unidades da Federação, de modo a aproxima-la do usuário da Aviação Civil.

Ademais, propomos que o escritório de representação da Secretaria de Aviação Civil em cada Estado e no Distrito Federal disponha também de representantes da ANAC e do gestor da infraestrutura aeroportuária – seja ele a Infraero, ou eventual empresa concessionária do serviço – a fim de que possa o usuário encontrar, com facilidade, o adequado atendimento para as suas reclamações e demandas.

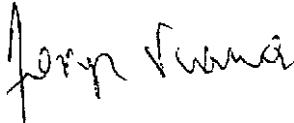
Tendo em vista a competência da União para *explorar, diretamente ou mediante concessão, a navegação área e a infraestrutura aeroportuária*, nos termos do art. 21, inciso XII, alínea c, da Constituição Federal, torna-se imperativo para o poder público dispor de estrutura administrativa para cumprir o mencionado mandamento constitucional.

A nossa emenda também atende o disposto no § 3º do art. 37 da Lei Maior no sentido de prover os usuários de meios adequados para facilitar o exercício do seu direito de reclamar da prestação do serviço público.

Entendemos que essa aproximação entre a administração pública e o usuário, no que se refere ao ramo específico do transporte aéreo, seja de passageiros ou de cargas, vai ao encontro do seu objetivo fundamental, que é bem servir a quem demanda os serviços públicos.



Senador WALTER PINHEIRO  
PT-BA

  
SENADOR JORGE VIANA  
PT-AC

MPV-527  
00009

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 22/03/2011

Proposição: Medida Provisória N.º 527/2011

Autor: Deputado GONZAGA PATRIOTA - PSB/PE

N.º Prontuário:

1.  Supressiva 2.  Substitutiva 3.  Modificativa 4.  Aditiva 5.  Substitutiva/Global

Página: 1/1

Arts.: 1 e seg.

Parágrafos:

Inciso:

Alinea:

### TEXTO/ JUSTIFICATIVA

Dê-se ao inciso XIV do art. 29 da Lei n. 10.683, de 28 de maio de 2003, alterado pelo art. 1º da Medida Provisória n. 527/2011, a seguinte redação:

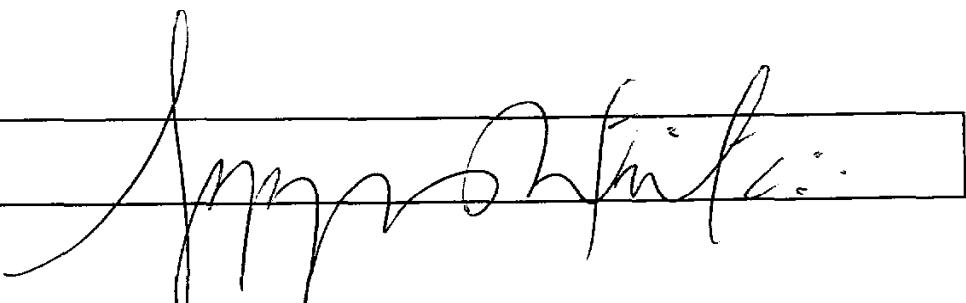
“Art. 1º .....

.....

XIV – do Ministério da Justiça: o Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária, o Conselho Nacional de Segurança Pública, o Conselho Federal Gestor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, o Conselho Nacional de Combate à Pirataria e Delitos contra a Propriedade Intelectual, o Conselho Nacional de Arquivos, Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas, o Departamento de Polícia Federal, o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, o Departamento da Polícia Ferroviária Federal, a Defensoria Pública da União, o Arquivo Nacional, até seis Secretarias, bem como os profissionais da segurança pública oriundos das Rede Ferroviária Federal – RFFSA, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, que estavam em exercício em 5 de outubro de 1988;”

### JUSTIFICATIVA

Quando da publicação da Constituição de 1988, todos os profissionais objeto desta Emenda, quais sejam, os profissionais de segurança pública da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB foram, inicialmente, colocados em quadro à parte. Na época, o Governo de antanho chegou a prometer o seu aproveitamento nos demais órgãos de segurança pública do Ministério da Justiça. Ocorre que tal promessa não se perfez até a presente data. Por isso, nada mais justo e natural que tais profissionais, finalmente, sejam reconhecidos, mais precisamente, que seus esforços e contribuição à nossa Nação sejam finalmente ovacionados por esta Casa, o que significa possibilitarmos que, finalmente, aquela promessa possa ser cumprida. Assim, vocalizamos os anseios dessa parcela de profissionais públicos de maneira que os mesmos sejam, finalmente, enquadrados no organograma do Ministério da Justiça. Por isso, submetemos a presente emenda aos nobres Pares, esperando a sua aprovação.



## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00010

data 23/03/2011	proposição Medida Provisória nº 527/2011
--------------------	---

autor Deputado Jilmar Tatto 	nº do prontuário 360
--	-------------------------

1	Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global
---	------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página 1/1		Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	--	-----------	--------	--------

Dê-se ao inciso XIV do art. 29 da Lei n. 10.683, de 28 de maio de 2003, alterado pelo art. 1º da Medida Provisória n. 527/2011, a seguinte redação:

“Art. 1º .....

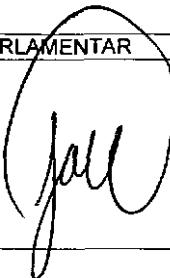
.....

XIV – do Ministério da Justiça: O Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária, o Conselho Nacional de Segurança Pública, o Conselho Federal Gestor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, o Conselho Nacional de Combate à Pirataria e Delitos contra a Propriedade Intelectual, o Conselho Nacional de Arquivos, Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas, o Departamento de Polícia Federal, o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, o Departamento da Polícia Ferroviária Federal, a Defensoria Pública da União, o Arquivo Nacional, até seis Secretarias, bem como os profissionais da Segurança pública Ferroviária oriundos do grupo Rede, Ferroviária Federal – RFFSA, da Companhia Brasília de Trens Urbanos – CBTU e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENsurB, que estavam em exercício em 5 de outubro de 1988;”

## J U S T I F I C A T I V A

Quando da publicação da Constituição de 1988, todos os profissionais objeto desta Emenda, quais sejam, os profissionais de segurança pública da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENsurB foram, inicialmente, colocados em quadro à parte. Na época, o Governo de antanho chegou a prometer o seu aproveitamento no órgão de segurança pública do Ministério da Justiça. Ocorre que tal promessa não se perfez até a presente data. Por isso, nada mais justo e natural que tais profissionais, finalmente ovacionados por esta Casa, o que significa possibilitarmos que, finalmente, aquela promessa possa ser cumprida. Assim, vocalizamos os anseios dessa parcela de profissionais públicos de maneira que os mesmos sejam, finalmente, enquadrados no organograma do Ministério da Justiça. Por isso, submetemos a presente emenda aos nobres Pares, esperando a sua aprovação.

PARLAMENTAR



## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00011

data  
23/03/2011proposição  
Medida Provisória nº 527/2011autor  
JANDERLEI MACRIS - PSDBnº do prontuário  
521

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global
---------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página 1/1		Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	--	-----------	--------	--------

Dê-se ao inciso XIV do art. 29 da Lei n. 10.683, de 28 de maio de 2003, alterado pelo art. 1º da Medida Provisória n. 527/2011, a seguinte redação:

“Art. 1º .....

.....

XIV – do Ministério da Justiça: O Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária, o Conselho Nacional de Segurança Pública, o Conselho Federal Gestor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, o Conselho Nacional de Combate à Pirataria e Delitos contra a Propriedade Intelectual, o Conselho Nacional de Arquivos, Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas, o Departamento de Polícia Federal, o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, o Departamento da Polícia Ferroviária Federal, a Defensoria Pública da União, o Arquivo Nacional, até seis Secretarias, **bem como os profissionais da Segurança pública Ferroviária** oriundos do grupo Rede, Ferroviária Federal – RFFSA, da Companhia Brasília de Trens Urbanos – CBTU e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENsurB, que estavam em exercício em 5 de outubro de 1988.”

## JUSTIFICATIVA

Quando da publicação da Constituição de 1988, todos os profissionais objeto desta Emenda, quais sejam, os profissionais de segurança pública da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENsurB foram, inicialmente, colocados em quadro à parte. Na época, o Governo de antanho chegou a prometer o seu aproveitamento no órgão de segurança pública do Ministério da Justiça. Ocorre que tal promessa não se perfez até a presente data. Por isso, nada mais justo e natural que tais profissionais, finalmente ovacionados por esta Casa, o que significa possibilitarmos que, finalmente, aquela promessa possa ser cumprida. Assim, vocalizamos os anseios dessa parcela de profissionais públicos de maneira que os mesmos sejam, finalmente, enquadrados no organograma do Ministério da Justiça. Por isso, submetemos a presente emenda aos nobres Pares, esperando a sua aprovação.

PARLAMENTAR

**MP nº 527/2011**

**MPV-527**

(Do Sr. João Paulo Cunha)

**00012**

Ementa: Altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo.

#### **EMENDA ADITIVA**

Adicione-se o texto em negrito ao inciso XIV, do art. 29 da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, alterado pelo art. 1º da Medida Provisória nº 527/2011, que passa à seguinte redação:

“Art.1º.....

Art. 29 .....

XIV - do Ministério da Justiça: o Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária, o Conselho Nacional de Segurança Pública, o Conselho Federal Gestor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, o Conselho Nacional de Combate à Pirataria e Delitos contra a Propriedade Intelectual, o Conselho Nacional de Arquivos, Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas, o Departamento de Polícia Federal, o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, o Departamento da Polícia Ferroviária Federal, a Defensoria Pública da União, o Arquivo Nacional e até

seis Secretarias, bem como os profissionais da Segurança Pública Ferroviária oriundos do grupo Rede, Rede Ferroviária Federal – RFFSA, da Companhia Brasília de Trens Urbanos – CBTU e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENsurb, que estavam em exercício em 5 de outubro de 1998;” (NR)

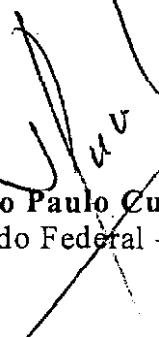
## JUSTIFICATIVA

A Emenda objetiva incluir os profissionais da segurança pública da rede ferroviária federal dentre os demais profissionais da segurança pública federal. Para tanto, busca-se que passem a fazer parte do organograma do Ministério da Justiça.

Corrigir-se-á, com a presente emenda, grave injustiça cometida contra os profissionais que apesar de serem indubitavelmente servidores públicos e incumbidos de parcela da segurança pública federal, assim não foram reconhecidos, apesar das promessas governamentais.

Desta forma, submeto a presente emenda aos nobres pares.

Sala das Sessões, 24 de 03 de 55.

  
João Paulo Cunha  
Deputado Federal – PT/SP

MP nº 527/2011

MPV-527

00013

(Do Sr. João Paulo Cunha)

Ementa: Altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo.

#### EMENDA ADITIVA

Adicione-se o § 8º ao art. 29 da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, alterado pelo art. 1º da Medida Provisória nº 527/2011:

“Art.1º.....

Art. 29 .....

§ 8º Os profissionais da Segurança Pública Ferroviária oriundos do grupo Rede, Rede Ferroviária Federal – RFFSA, da Companhia Brasília de Trens Urbanos – CBTU e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, que estavam em exercício em 5 de outubro de 1998, passam a integrar o Departamento de Polícia Ferroviária Federal do Ministério da Justiça.

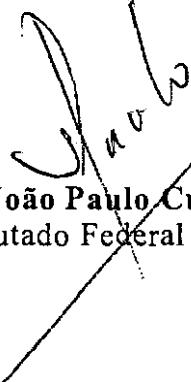
## JUSTIFICATIVA

A Emenda objetiva incluir os profissionais da segurança pública da rede ferroviária federal dentre os demais profissionais da segurança pública federal. Para tanto, busca-se que passem a fazer parte do organograma do Ministério da Justiça.

Corrigir-se-á, com a presente emenda, grave injustiça cometida contra os profissionais que apesar de serem indubitavelmente servidores públicos e incumbidos de parcela da segurança pública federal, assim não foram reconhecidos, apesar das promessas governamentais.

Desta forma, submeto a presente emenda aos nobres pares.

Sala das Sessões, 24 de MARÇO de 2013.

  
João Paulo Cunha  
Deputado Federal – PT/SP

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00014

Data	proposição <b>Medida Provisória nº 527/11</b>
------	--

Deputado <i>AMANDO LIMA DE MORAES NETO</i>	autor	Nº do prontuário
--	-------	------------------

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4. **X** aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Acrescente-se o seguinte § 2º ao art. 3º da MP nº 527, de 2011, renumerando-se seu parágrafo único como § 1º:

“§ 2º Ficam extintos os cargos em comissão, as funções ou gratificações da Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa e dos departamentos a ela vinculados.”

JUSTIFICATIVA

Pela presente emenda procura-se assegurar que o quadro de funções/comissões da antiga Secretaria de Aviação Civil, órgão do Ministério da Defesa, seja totalmente extinto, haja vista a criação da nova Secretaria de Aviação Civil, órgão da Presidência da República, com status de ministério e quadro próprio de funções. Registre-se que o número de cargos em comissão da nova Secretaria é bem superior ao da antiga, conforme se pode concluir da simples comparação entre o número de cargos previstos na MP 527 e aquele que consta do Anexo II ao Decreto 7.364, de 2010.

PARLAMENTAR

<i>Amaldo Lima de Moraes Neto</i>
-----------------------------------

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00015

Data 23/03/2011	proposição <b>Medida Provisória nº 527, de 2011.</b>													
Autor <b>SENADOR ARMANDO MONTEIRO - PTB /PE</b>			nº do prontuário											
<table border="1"> <tr> <td>1. <input type="checkbox"/> Supressiva</td> <td>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</td> <td>3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa</td> <td>4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</td> <td>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</td> </tr> <tr> <td>Página 1/1</td> <td>Artigo</td> <td>Parágrafo</td> <td>Inciso</td> <td>Alíneas</td> </tr> </table>					1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global	Página 1/1	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alíneas
1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global										
Página 1/1	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alíneas										

## TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

**Dá-se nova redação ao artigo 6º da Medida Provisória nº 527, de 2011, visando incluir o Capítulo I-A e o artigo 6º-A, na forma que se segue:**

“Art. 6º. A Lei no 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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:

.....” (NR)

“Art. 8º .....

.....

XXII - aprovar os planos diretores dos aeroportos;

.....

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego;

.....

XXXIX - apresentar ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República proposta de orçamento;

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;

.....” (NR)

“Art.11. ....

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.

.....” (NR)

“Art. 14. ....

§ 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.” (NR)

## **CAPÍTULO I-A**

### **DAS SANÇÕES**

Art 8º-A. As infrações ao Código Brasileiro de Aeronáutica e demais normas aplicáveis, bem como a inobservância dos deveres estabelecidos nos contratos de concessão, nas autorizações e nos regulamentos editados pela ANAC, sujeitarão o responsável às seguintes sanções, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

I - advertência;

II - multa;

III - suspensão;

IV - cassação;

V - declaração de inidoneidade.

Art 8º-B. No processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidade serão assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Parágrafo único. Apenas medidas cautelares urgentes poderão ser tomadas antes da defesa.

Art 8º-C. Na aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários ou seu potencial lesivo, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator, a condição econômica do infrator e a reincidência genérica ou específica.

Parágrafo único. Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza.

Art 8º-D. Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa, nos termos da regulamentação da ANAC.

Art 8º-E. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).

Parágrafo único. Os valores das multas serão fixados nos atos normativos aprovados pela Diretoria da Agência e sua aplicação deverá ser proporcional à gravidade da infração.

Art 8º-F. A suspensão terá prazo de até cento e oitenta dias, prorrogável por até igual período, e será imposta em caso de infração grave cujas circunstâncias não justifiquem a cassação.

Art 8º-G. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANAC poderá cassar a autorização ou concessão.

Art 8º-H. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato.

Parágrafo único. O prazo de vigência da declaração de inidoneidade não será superior a cinco anos.

Art 8º-I. Não poderá participar de licitação ou receber outorga de concessão ou autorização a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, que tenha sido declarada inidônea ou tenha sido punida nos cinco anos anteriores com a pena de cassação ou, ainda, que tenha sido titular de concessão objeto de caducidade no mesmo período.

Art 8º-J. Em caso de infração à legislação que acarrete prejuízo ao usuário, a ANAC poderá estabelecer valores de compensações financeiras a serem pagas pela empresa concessionária ou autorizatária com fins de reparação administrativa do dano causado ao usuário, sem prejuízo da responsabilidade civil ou penal.

Parágrafo único. Os valores estabelecidos para compensação financeira não poderão ser superiores a 2.500 DES (dois mil e quinhentos Direitos Especiais de Saque), sendo os valores definidos em regulamento aprovado pela Diretoria da ANAC.

Art. 6º-A. Ficam revogados o art. 299 e seus incisos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

## JUSTIFICAÇÃO

### Justificação para a Emenda à Medida Provisória 527/2011

#### Introdução

O Estado Brasileiro teve por preocupação delimitar em sua Carta Política as bases e as diretrizes de sua economia. Apontam estudiosos que a Constituição Federal de 1988 elege uma economia Estatista, ou seja, o governo rege a economia, embora consagre ao mesmo tempo o princípio da livre iniciativa, conforme assinala Gonçalves<sup>1</sup>:

*A Constituição Federal de 1988 é estatista, assinala Ferreira Filho, pois o art. 174 define o Estado como "agente normativo e regulador da atividade econômica", contrariando a alternativa de o mercado reger a economia, posição constitucional que vai de encontro ao princípio da livre iniciativa assegurado pela própria Constituição. Estatista, ainda que o planejamento, segundo o dispositivo constitucional, seja apenas indicativo para a iniciativa privada e determinante somente par ao setor publico.*

*Reconhece, entretanto, que a Constituição Federal reserva à iniciativa privada a primazia no plano econômico, já que subordina a exploração direta da atividade econômica pelo Estado aos motivos de segurança nacional e relevante interesse coletivo definidos em lei. Todavia, acrescenta, o Estado poderá intervir em determinadas hipóteses, o que revela que a estatização pode, a qualquer momento, sobrepor-se.*

Algumas alterações da Constituição trouxeram certo abrandamento do peso do Estado na economia, entretanto nossa Carta Política ainda está longe de refletir um Estado não intervencionista, mas alguns avanços em direção à menor intervenção aconteceram. Assim, à medida que alguns monopólios da União sobre determinadas atividades foram sendo mitigados, foram surgindo órgãos reguladores para estas atividades.

A Emenda Constitucional nº 8, de 15 de agosto de 1995, que abre o setor de telecomunicações, e a Emenda Constitucional nº 9, que flexibiliza o monopólio petrolífero inseriram na Constituição Federal uma figura que traduz a descentralização do poder do Estado, a figura do órgão regulador. Embora essa menção tenha sido uma redundância, pois, o art. 174 da Constituição já afirma ser o Estado o agente regulador e normatizador da economia, e nesse sentido, o executivo poderia exercer esse papel da forma que entendesse mais conveniente, a crescente abertura dos monopólios estatais, a partir do final do século XX foi o que efetivamente construiu o modelo hoje conhecido por Agência Reguladora.

Ou seja, as Agências Reguladoras surgem num contexto de descentralização das atividades Estatais, com a incumbência de elaborar regulação técnica e econômica das atividades a seu cargo.

<sup>1</sup> Gonçalves, Marcos Peixoto Mello. Direito e Economia. Democracia Política e Economia. Quartier Latin São Paulo: 2009. Pág. 142-143.

Destaca-se que respondendo a questão: “*Para que serve a regulação econômica?*” Pinheiro e Saddi lembram do processo de desestatização que a economia brasileira tem experimentado desde o século XX e relatam o surgimento da regulação de mercados nesse contexto<sup>2</sup>:

*O Brasil não tem ficado de fora dessas tendências. Em especial, muitas das reformas empreendidas desde a década de 1980 têm sido caracterizadas pela substituição de um Estado empresário por outro que se preocupa mais em regular o setor privado. Por trás dessas reformas está a visão de que o mercado é mais eficiente que o Estado em definir a alocação de recursos a produzir. Elas são, também, uma reação à constatação de que a intensa intervenção estatal que caracterizou a economia brasileira durante a maior parte do século XX foi marcada por muitos problemas, que podem ser inseridos naquilo a que a literatura usualmente se refere como falhas de governo.*

*Pode-se dizer; sem o risco de exagero, que nas sociedades modernas a regulação é ubíqua. Mas o que exatamente significa regulação econômica? Este termo aqui é definido como um conjunto de regras que limitam a liberdade de ação e escolha das empresas, dos profissionais liberais e/ou dos consumidores, e cuja aplicação é sustentada pelo poder de coerção que a sociedade concede ao Estado*

Ou seja, a regulação é uma intervenção Estatal em uma atividade econômico-empresarial. É uma intervenção Estatal na economia, menor do que a execução direta da atividade pelo Estado, mas não perde o caráter. Portanto, a ANAC como agente regulador tem o papel de intervir na atividade de aviação civil por meio de normas que irão coibir a empresa a determinadas ações ou escolhas a bem da atividade regulada para a sociedade.

A regulação, do ponto de vista econômico, deve ter por objetivo, sanar uma falha de mercado dentro de uma atividade econômica. Pode ser que na busca do lucro, o agente

<sup>2</sup> Pinheiro, Armando Castelar; Saddi, Jairo. Direito, Economia e Mercados. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005, pg. 253-254

<sup>3</sup> Disponível em:

<https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADAOPublico/corrigirPorIndice.do?method=corrigirPorIndice>

<sup>4</sup> Disponível em: <https://www2.jf.jus.br/phpdoc/sicom/sicomIndex.php>

<sup>5</sup> Dados fornecidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro

<sup>6</sup> Fonte: <http://www.boeing.com/commercial/prices/>

<sup>7</sup> Dados fornecidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro

<sup>8</sup> Fonte: <http://www.boeing.com/commercial/prices/> e [http://www.airbus.com/presscentre/corporate-information/key-documents/?eID=dam\\_frontend\\_push&docID=14849](http://www.airbus.com/presscentre/corporate-information/key-documents/?eID=dam_frontend_push&docID=14849)

<sup>9</sup> Anuário Estatístico do Transporte Aéreo de 2009. Disponível em:

<http://www.anac.gov.br/estatistica/anuarios.asp>

<sup>10</sup> Disponível em:

[http://www.infraero.gov.br/images/stories/Infraero/Contas/Processos/2009anexo%20i\\_relatorio%20de%20gesto\\_part2.pdf](http://www.infraero.gov.br/images/stories/Infraero/Contas/Processos/2009anexo%20i_relatorio%20de%20gesto_part2.pdf)

<sup>11</sup> Regulamento (CE) N° 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Fevereiro de 2004 - que estabelece regras comuns para a indenização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos.

<sup>12</sup> Code of Federal Regulation Title 14 part 250 – Oversale.

<sup>13</sup> Disponível em: <http://www4.bcb.gov.br/pec/taxas/port/PtaxRPesq.asp?idpai=TXCOTACAO>

econômico, àquele que comercializa bens ou serviços, não disponibiliza os melhores recursos que dispõe no fornecimento de seus produtos. Não o vende ao melhor preço possível, não repassa a informação de forma correta e suficiente, ou ainda o número de fornecedores de um mesmo bem ou serviço não é suficiente para propiciar que a disputa mercadológica os leve a conquistar os consumidores com melhores preços e produtos.

Por certo que as falhas de mercado são um capítulo a parte da economia e aqui é abordada de forma superficial, para esclarecer por que a intervenção do Estado em um mercado pode ser justificada. Com isso o que se pretende ter em vista, é que toda ação de regulação deve tender ao aumento de eficiência do mercado, e que ela difere da ação direta do Estado sobre a economia, por meio de uma empresa pública ou sociedade de economia mista. Portanto, ela deve ter uma medida certa, em que permita ação privada de empresas e consumidores, apenas aparando arestas, garantindo eficiência e no caso da ANAC, também segurança, através do que se denomina regulação técnica.

O ponto para o qual se pretende sensibilizar ao abordar esta transformação de Estado provedor de determinadas atividades para Estado regulador e normatizador da atividade, é que quando a Constituição dá ao Estado o papel de regular e normatizar e posteriormente descentraliza esta atividade criando órgãos reguladores específicos, aos quais atribui poder e competência para regular e fiscalizar as atividades econômicas, confere às Agências poderes para realizar o que melhor atender ao interesse público, na busca do equilíbrio do mercado e da eficiência da atividade.

Diversos normativos presentes no ordenamento jurídico brasileiro versam sobre a necessidade da União, neste caso através da ANAC, intervir no mercado e impor condições para que os serviços públicos sejam ofertados de forma adequada. Assim, a Agência tem o poder-dever de estabelecer condutas a serem seguidas bem como de impor condições para a execução do serviço público com qualidade. A Constituição Federal traz:

*Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.*

*Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.*

*Parágrafo único. A lei disporá sobre:*

*(...)*

*IV - a obrigação de manter serviço adequado.*

Neste mesmo sentido versa a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

*Art. 6º. Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.*

*§1º. Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.*

*§2º. A atualidade compreende a modernidade das técnicas.*

*do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.*

*Art. 7º. Sem prejuízo do disposto na Lei no 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:*

*I - receber serviço adequado;*

...

*Art. 29. Incumbe ao poder concedente:*

*I - regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;*

*II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;*

*(...)*

*VI - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;*

*VII - zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão científicos, em até trinta dias, das providências tomadas;*

*(...)*

*Art. 31. Incumbe à concessionária:*

*I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;*

*(...)*

*IV - cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;*

*(...)*

*Art. 32. O poder concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.*

Cabe também a transcrição de trechos da Lei nº 11.182/2005:

*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, imparcialidade e publicidade, competindo-lhe:*

*(...)*

*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;*

*(...)*

*XIII - regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos.*

(...)

*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;*

Por fim, dispõe o Decreto nº 6.780/2009:

*A prestação adequada do serviço de transporte aéreo público regular por operadores pressupõe CONTINUIDADE, REGULARIDADE e PONTUALIDADE DO SERVIÇO, entre outros, sem os quais se descharacteriza.*

(...)

*Para a garantia da continuidade, da regularidade e da pontualidade do serviço é necessário estabelecer medidas que identifiquem e eliminem as ameaças a estes preceitos e que respondam rápida e positivamente aos fatores naturais, materiais ou humanos que possam interromper a prestação do serviço de transporte aéreo. A cooperação entre órgãos e entidades da administração pública e do setor privado deve ser incentivada de modo a assegurar a continuidade, regularidade e pontualidade do serviço de transporte aéreo.*

(...)

*Assim, é dever do Estado assegurar a existência dos mecanismos necessários à proteção do consumidor do serviço de transporte aéreo, em consonância com os preceitos da Constituição, da legislação infraconstitucional, da jurisprudência e dos acordos vigentes.*

(...)

*Medidas como o estímulo à formação e capacitação de profissionais, à abertura de empresas de fabricação e manutenção de componentes aeronáuticos, à ampliação de oferta da infra-estrutura aeronáutica civil, ao crescimento do transporte aéreo, à competitividade e à elaboração e manutenção de marco legal atualizado, transparente e adequado devem ser, entre outras, objeto de políticas públicas específicas, mas que guardem entre si grande correlação quanto aos objetivos a serem colimados.*

(...)

*Aperfeiçoar, continuamente, os parâmetros para a adequada prestação dos serviços de transporte aéreo.*

Outra vertente relacionada à intervenção da ANAC no mercado está relacionada à cautelar administrativa. Sabe-se que o Sistema de Aviação é muito complexo, está vulnerável a inúmeros problemas e novas situações são criadas sistematicamente. Portanto não é possível prever todas as interações e possíveis ameaças que podem comprometer o bom funcionamento da aviação civil brasileiro e colocar em risco a estabilidade do sistema. Diversas situações podem causar danos graves tanto à sociedade como à infraestrutura aeronáutica. A Agência

precisa ter instrumentos eficazes e com a agilidade necessária para proteger a todos ante a possibilidade desses acontecimentos.

O instituto da cautelar administrativa, que não é uma punição, mas sim uma forma de se resguardar todo o sistema quanto a um possível dano grave, sem a necessidade preliminar do contraditório ou da ampla defesa, princípios que serão respeitados em fase posterior, é tratado na Política Nacional de Aviação Civil (grifo nosso):

### 3 - AÇÕES ESTRATÉGICAS

(...)

#### 3.2. A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ADEQUADO

*Ações Gerais.*

(...)

*Desenvolver capacidade para responder de forma rápida e efetiva aos fatores adversos – naturais, materiais ou humanos – que possam interromper a prestação do serviço de transporte aéreo adequado.*

(...)

*Ações Específicas*

(...)

*Regularidade*

*Promover medidas que identifiquem e eliminem as ameaças à continuidade da prestação de serviços de transporte aéreo e que respondam rápida e efetivamente aos fatores naturais, materiais ou humanos que possam afetar a sua regularidade.*

## Do poder de polícia da ANAC

A efetividade de uma regulação deve ser garantida por meio de ações fiscalizatórias, de modo que a ausência de punição não se torne um incentivo à conduta infratora por parte de um ente regulado. Assim, um ponto que deve receber especial atenção diz respeito ao poder de polícia conferido à Agência Nacional de Aviação Civil para coibir as infrações à legislação de aviação civil e disciplinar os entes regulados para se adequarem às normas e padrões estabelecidos pela Agência. Embora a ANAC disponha de um extenso arcabouço normativo e exista uma grande expectativa por parte da sociedade em relação ao papel regulador e fiscalizador desta entidade, tem-se percebido que essas normas muita vezes não produzem o efeito desejado, qual seja, a redução das ocorrências de condutas infratoras.

Junto ao poder de regular, sendo intrínseco ao mesmo, vem o poder de sancionar o ente regulado que descumpra as normas postas. Este poder então é inerente a atividade regulatória, o de estabelecer penas, sanções pelo descumprimento das obrigações estabelecidas em regulação, caso contrário é ineficaz o trabalho de instituir normas.

Não há que se falar em fiscalização ou regulação sem o adequado instrumento de punição. Esse deve ser diversificado, para a coibição das diversas transgressões possíveis. A multa é um instrumento importante, entretanto não pode ser o único à disposição da Agência, pois se mostra ineficaz em várias situações. Deve-se criar uma relação direta entre infração e punição, até para que a ANAC possa dispor de indicativos de análise qualitativa e quantitativa sobre a evolução de determinadas transgressões e a eficiência dos instrumentos de sanção.

## Defasagem do valor de referência

As normas editadas devem ser respeitadas pelos entes regulados e os instrumentos de sanção devem ser bem dosados para incentivar o cumprimento destas, sob pena de descrédito tanto para as regras expedidas quanto para a imagem da Instituição, caso a punição seja subdimensionada.

Há, portanto, a necessidade de se considerar o porte e a importância do ente regulado ao se mensurar um valor de multa. Devem existir critérios para a separação dos diversos tipos de empresa, utilizando métodos justificados tanto economicamente quanto estrategicamente, lembrando-se da obrigatoriedade de se dispensar um tratamento diferenciado para as pequenas empresas.

A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), estabeleceu em seu art. 299 o valor máximo das multas que poderiam ser aplicadas pela autoridade aeronáutica nos seguintes termos:

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) **ate 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;
- 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.

Ao examinarmos a mensagem de veto ao CBAer encaminhada pelo Presidente da República ao Congresso Nacional, verificamos que há menção ao valor de referência da seguinte forma:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos artigos 59, parágrafo 1º, e 81, inciso IV, da Constituição Federal, resolvi vetar, parcialmente, o Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 1986 (nº 3.284, de 1985), na Casa de origem), que "dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica" //

Incidem os vetos sobre os dispositivos abaixo, na forma e segundo as razões expostas pelo Ministério da Aeronáutica que se manifestou a respeito:

(...)

c - Veto à expressão "100 (cem)" no "caput" do Art. 299:

Este é o ponto mais simples, mas que poderá trazer repercussões graves, principalmente entre aeronautas e aeroviários.

O artigo 299 do novo Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece, como valor mínimo da multa a ser aplicada no caso de infrações previstas no próprio Código, o equivalente a 100 (cem) valores de referência.

Por extensão e por analogia com o disposto, sobre a mesma matéria, no antigo Código, esse limite mínimo aplica-se, também, às multas previstas no artigo 302.

**Esse valor mínimo corresponde, hoje, a Cz\$ 32.838,00 (trinta e dois mil, oitocentos e trinta e oito cruzados).**

Não será possível aplicar uma multa de tal monta a aeronautas ou aeroviários, que percebem parcelas desse valor mensalmente.

O antigo Código previa nos artigos 155 e 156, como na proposta original do novo Código, o limite de multa de "até 1.000 (mil) valores de referência", o que permitia aplicação de multas aceitáveis.

Com base na informação contida na mensagem de veto e tendo em vista que 100 valores de referência correspondiam a Cz\$ 32.838,00 (trinta e dois mil, oitocentos e trinta e oito cruzados), em 22 de dezembro de 1986 – data da publicação da mensagem de veto –, podemos concluir que a cifra equivalente aos 1.000 valores de referência de multa máxima que pode ser aplicada pela autoridade aeronáutica correspondem a R\$ 136.904,25 (cento e trinta e seis mil novecentos e quatro reais e vinte e cinco centavos), utilizando-se uma atualização monetária com base no IPC-A (índice de preços ao consumidor amplo) do IBGE até o mês de dezembro de 2010, sem levar em consideração as oscilações de valores ocasionada pelos planos econômicos durante o período, como se vê abaixo:

**Resultado da Correção pelo IPC-A (IBGE)<sup>3</sup>**

<b>Dados básicos da correção pelo IPC-A (IBGE)</b>	
<b>Dados informados</b>	
Data inicial	12/1986
Data final	12/2010
Valor nominal	Cz\$ 328.380,00 (CRUZADO)
<b>Dados calculados</b>	
Índice de correção no período	1.146.497.014,5218792
Valor percentual correspondente	114.649.701.352,1879200 %
Valor corrigido na data final	R\$ 136.904,25 (REAL)

Caso optemos por utilizar a Tabela de Correção Monetária para os Cálculos da Justiça Federal<sup>4</sup>, os valores corrigidos alcançariam R\$ 115.197,49 para o mês de fevereiro de 2011. Independentemente do critério utilizado para a correção do valor máximo permitido pela referida lei, a nova sistemática instituída pela criação da ANAC como Agência Reguladora do setor de aviação civil impõe que os usuários sejam tutelados em sua coletividade e não individualmente.

Visto que o papel da Agência Reguladora é de equilibrar o sistema, fazendo a mediação entre o Governo, o consumidor e as empresas, deve haver a preocupação com o usuário de forma coletiva muito mais do que de forma individual. O Código de Defesa do Consumidor trouxe da seguinte forma a figura do consumidor difuso:

*Art. 2º. Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.*

*Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.*

*Art. 81. A defesa dos interesses e direitos dos consumidores e das vítimas poderá ser exercida em juízo individualmente, ou a título coletivo.*

*Parágrafo único. A defesa coletiva será exercida quando se tratar de:*

*I - interesses ou direitos difusos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato;*

*II - interesses ou direitos coletivos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível de que seja titular grupo, categoria ou classe de pessoas ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base;*

*III - interesses ou direitos individuais homogêneos, assim entendidos os decorrentes de origem comum.*

Portanto, deve-se buscar punir os entes regulados quando houver transgressão às normas e algum usuário for prejudicado, entretanto a ação deve visar a harmonia do Sistema de Aviação. Assim, ao punir as transgressões e coibir as práticas infratoras, a Agência defenderá o consumidor. Portanto, não é razoável que um dano coletivo seja punido com uma multa, ainda que máxima, no valor de R\$ 136.904,25.

Neste sentido, pode-se verificar que a empresa VRG Linhas aéreas, que realiza transporte aéreo de passageiros, carga e mala postal com as marcas GOL e Varig, possui atualmente uma frota composta basicamente de aeronaves 737-700, 737-800 e 767 fabricados pela empresa Boeing. Cada aeronave tinha os seguintes valores no ano de 2010, segundo o valor de tabela, sem considerar o eventual valor de mercado e depreciação das aeronaves:

**Frota da VRG Linhas Aéreas<sup>5</sup>**

Aeronave	Quantidade	Valor de Tabela <sup>6</sup>
Boeing 737-700	42	US\$ 67,9 milhões
Boeing 737-800	73	US\$ 80,8 milhões
Boeing 767	6	US\$ 164,3 milhões

A empresa TAM Linhas Aéreas, maior empresa aérea do país possui em sua frota as seguintes aeronaves com os respectivos preços de tabela:

**Frota da TAM Linhas Aéreas<sup>7</sup>**

Aeronave	Quantidade	Valor de Tabela <sup>8</sup>
Boeing 767	3	US\$ 164,3 milhões
Boeing 777	4	US\$ 284,1 milhões
Airbus A319	26	US\$ 77,7 milhões
Airbus A320	86	US\$ 85 milhões
Airbus A321	8	US\$ 99,7 milhões
Airbus A330	18	US\$ 200,8 milhões
Airbus A340	2	US\$ 230 milhões

Corroborando com o argumento de que os valores das multas aplicáveis pela ANAC não estão alinhados com o porte econômico das empresas reguladas, verifica-se que a empresa aérea VRG Linhas Aéreas teve uma receita líquida, no ano de 2009, de R\$ 6.265.054.000, enquanto a TAM Linhas Aéreas teve uma receita de R\$ 10.073.864.000<sup>9</sup> no mesmo período. A Infraero, maior administradora de aeroportos do país, teve a receita líquida realizada em 2009 no valor de R\$ 2.510.500.000<sup>10</sup>. Tais números servem para ilustrar a desproporcionalidade do valor máximo de multa aplicável pela ANAC frente ao porte econômico das empresas por ela reguladas.

Ressaltamos que, além das empresas aéreas concessionárias de serviço público, também está a cargo da ANAC a regulação e fiscalização da infraestrutura aeroportuária, fabricantes de aeronaves e produtos aeronáuticos, escolas de aviação civil e outros, nos termos do art. 8º inc. X da Lei nº 11.182/2005:

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, imparcialidade e publicidade, competindo-lhe:

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;

Essas demais empresas também devem ter uma punição corretamente dosada para que as infrações sejam inibidas pela autoridade de aviação civil. Assim, resta claro que o valor de R\$ 136.904,25 (considerando uma correção linear do valor de 1.000 valores de

referência pelo IPC-A) é insuficiente para fazer valer a autoridade conferida à ANAC para fiscalizar o complexo universo de empresas sujeitas à sua regulação.

### **Alinhamento da legislação com o Código de Defesa do Consumidor**

É pacífico na jurisprudência brasileira que o contrato de transporte aéreo estabelece uma relação de consumo, portanto, há a preocupação em se aplicar os princípios do Código de Defesa do Consumidor à legislação de aviação civil, de modo que seja preservada a dignidade da pessoa humana que se utiliza desse serviço. Nesse sentido, foi proposta em 20 de dezembro de 2006 por diversas entidades de proteção e defesa do consumidor a Ação Civil Pública nº 2006.61.00.028224-0, que tramitou na 6ª vara federal de São Paulo, que determinava à ANAC que elaborasse uma norma que contemplasse o direito à informação e a assistência material para os passageiros que fosse vítimas de atrasos e cancelamentos de vôos e às hipóteses de preterição de passageiro.

Essa Ação Civil Pública deu início ao Processo nº 60800.080379/2008-03 que resultou na publicação da resolução nº 141, de 9 de março de 2010, após o devido processo de audiência pública, inclusive com sessão presencial realizada em 7 de maio de 2009. A Resolução obriga os transportadores aéreos a prestarem toda informação que é devida ao passageiro em decorrência de alterações no seu contrato de transporte e garante a assistência material de forma proporcional à estimativa do tempo de espera do passageiro da seguinte forma:

- I - superior a 1 (uma) hora: facilidades de comunicação, tais como ligação telefônica, acesso a internet ou outros;*
- II - superior a 2 (duas) horas: alimentação adequada;*
- III - superior a 4 (quatro) horas: acomodação em local adequado, traslado e, quando necessário, serviço de hospedagem.*

A graduação temporal proposta na Resolução foi elaborada de modo que garantisse a devida assistência ao passageiro, satisfazendo suas necessidades imediatas de forma gratuita sem que isso gerasse um ônus excessivo para os transportadores aéreos, visto que uma regulação mal calibrada poderia desequilibrar economicamente o setor, o que ocasionaria um aumento no valor das tarifas das passagens, visto que o art. 49 da Lei nº 11.182/2005 assegura o regime de liberdade tarifária às empresas aéreas que operam no Brasil.

Essa nova regulamentação estabeleceu de forma clara e alinhada com os princípios básicos do Código de Proteção e Defesa do Consumidor – CDC as novas regras para proteger os usuários de aviação civil de eventuais vícios na execução dos serviços de transporte aéreo e foi bem recebida pela sociedade e pelas instituições incumbidas da proteção e defesa do consumidor no Brasil, como se pode perceber na análise da minuta da Resolução nº 141 feita pelo Ministério Público Federal, que consta no processo nº 2007.71.00.046188-9 que tramita na Justiça Federal no Rio Grande do Sul, abaixo transcrita:

Como já aludido, naquela ação (ação coletiva nº 2006.61.00.028224-0, que tramita na Justiça Federal em São Paulo) foi determinado que a ANAC elaborasse minuta de resolução disposta sobre a assistência material e prevendo sanções para o caso de seu descumprimento, bem como abrisse processo de consulta e audiência públicas.

Em cumprimento à decisão judicial proferida na ação coletiva em curso em São Paulo e reconhecendo a insuficiência da Portaria nº

676/2000, a ANAC desenvolveu, nas justificativas da nova regulamentação proposta, minuciosa análise da disciplina legal do tema da assistência material, que merece transcrição parcial (o conteúdo integral consta das justificativas técnicas do projeto de resolução submetido à audiência e consulta pública):

“21. A estruturação do CBAer no tocante às hipóteses de cancelamento e atraso de voo, salvo melhor juízo, levou em consideração o potencial lesivo de cada circunstância. Observe-se:

22. Na hipótese de cancelamento do voo, o artigo 229 impõe ao transportador o dever de reembolsar o passageiro do valor já pago do bilhete, resolvendo-se, desse modo, o próprio contrato de transporte.

23. O atraso, por sua vez, foi tratado em duas circunstâncias, a saber: i) antes de iniciado o transporte, no aeroporto de partida — artigo 230, e ii) no aeroporto de escala — artigo 231. Na primeira hipótese, assiste ao passageiro, no caso de o voo originalmente contratado atrasar mais de 4 (quatro) horas, o direito de embarcar em voo que ofereça serviço equivalente, para o mesmo destino, ou de ter restituído o valor do bilhete de passagem.

24. No segundo caso, situação mais gravosa para o passageiro, uma vez que se verifica após iniciado o transporte, o atraso superior a 4 (quatro) horas confere ao passageiro a opção pelo endosso do bilhete de passagem, possibilitando a prestação do serviço por outro transportador, com ônus para o transportador contratado, ou pela devolução do preço. A interrupção do serviço recebeu esse mesmo tratamento.

Em ambas as hipóteses de atraso, para o surgimento de quaisquer das alternativas colocadas à disposição do passageiro, mesmo a dissolução do contrato de transporte, o CBAer impõe uma tolerância de 4 (quatro) horas de atraso.

26. Observe-se também que até entre os casos de atraso previstos no CBAer há uma sutil distinção no tratamento. A opção pelo endosso, em tese mais onerosa para o transportador, por envolver outros custos, uma vez que o transporte será realizado por outro transportador, apenas é obrigatória no caso de atraso no curso da viagem, artigo 231, situação também mais gravosa sob a perspectiva do passageiro e que exige todos os esforços do transportador para minimizar a situação desfavorável do passageiro.

27. Ainda em relação às hipóteses previstas no artigo 231, o seu parágrafo único, instituiu o dever de assistência material aos passageiros imposto ao transportador aéreo.

28. Importa esclarecer que ao dispor sobre a assistência devida nos casos de atraso em aeroporto de escala e de interrupção do serviço, hipóteses do artigo 231, o legislador teve o cuidado de não qualificar o atraso, na forma do caput. Logo, a assistência material de que trata o parágrafo único do artigo 231 não está condicionada a que o atraso seja superior a 4 (quatro) horas.

29. Cabe ainda salientar que, salvo melhor juízo, a ausência de explicitação da assistência nas outras hipóteses de atraso ou mesmo de cancelamento não veda a iniciativa de regulamentação que venha a impor a assistência material nos demais casos tratados no CBAer.”

Embasa em tal análise, a Agência propôs originalmente a seguinte regulamentação para o direito de assistência material:

#### “Da Assistência

Art. 15 Ressalvados os casos em que o passageiro opte pelo reembolso do valor do bilhete de passagem, é assegurado ao passageiro que tiver comparecido para embarque na hora estabelecida, com reserva confirmada, o direito a receber assistência do transportador.

§1º A assistência consiste em ter satisfeitas, gratuitamente e de modo compatível com o tempo de espera, as seguintes necessidades imediatas:

I - facilidades de comunicação;

II - alimentação;

III - acomodação em local adequado, e

IV - transporte de e para o aeroporto.

§2º A assistência será devida em razão da estimativa de atraso na realização do serviço de transporte aéreo contratado, contados a partir do horário de partida originalmente previsto, nos seguintes termos:

I - superior a 1 (uma) hora:

a) facilidades de comunicação, tais como ligação telefônica, acesso a internet ou outros.

II - superior a 2 (duas) horas:

a) assistência prevista na alínea “a” do inciso anterior, e

b) alimentação compatível com o tempo de espera.

III - superior a 4 (quatro) horas:

a) assistência prevista nas alíneas “a” e “b” do inciso anterior, e

b) acomodação em local adequado ou translado aeroporto - residência/hotel/escritório – aeroporto.

§3º Quando, pela estimativa de atraso na realização do serviço de transporte aéreo contratado, for necessário o pernoite em localidade diversa de sua origem, deverá ser provido ao passageiro, além de facilidades de comunicação e de alimentação, hospedagem em local adequado, bem como o transporte de e para o aeroporto.

§4º Aplicam-se as disposições deste artigo, no que for cabível, às estimativas de atraso na realização do serviço de transporte aéreo contratado mesmo quando os passageiros já estiver a bordo de aeronave em solo e sem acesso ao terminal”.

Na regulamentação proposta pela Agência, o primeiro ponto a merecer destaque é a previsão de indenizações desde a 1ª hora de atraso, período, aliás, referido na inicial, o que corrobora sua razoabilidade e pertinência. Bem amparado na melhor interpretação da legislação, cujos principais delineamentos foram antes transcritos, essa gradação protege adequadamente os direitos em questão. Nisso andou bem o projeto elaborado pela Agência.

Ademais, como o tempo de espera é proporcional à necessidade de assistência do consumidor é amplamente justificada a fixação de patamares progressivos à assistência material.

A título de exemplo, buscado no plano internacional, tem-se a disciplina dada no âmbito da União Europeia - o Regulamento nº 261, de 11 de fevereiro de 2004 - que estabelece regras para a indenização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque, cancelamento ou atraso dos voos. Naquele regulamento, a obrigação de assistência também é devida em função do tempo transcorrido.

Outro ponto que merece louros na redação original é a maior discriminação do que antes constava na regulamentação meramente como “facilidades de comunicação, alimentação e transporte”. Sem qualquer discriminação, como referido desde a primeira manifestação deste subscritor na ação coletiva ajuizada em São Paulo que deu origem à imposição judicial de atuação regulatória da ANAC, uma regulamentação com tal vaguedade de nada serve ao consumidor, que fica à mercê da boa vontade das transportadoras. O que são facilidades de comunicação? De outra sorte, ao especificar a regulamentação que tais facilidades correspondem, dentre outros, ao direito à ligação telefônica e ao acesso a internet, segundo a necessidade do consumidor (referência do §1º), este encontra na regulamentação efetivo e proporcional resguardo de seu direito.

Pelas mesmas razões merece louvor a referência à alimentação compatível com o tempo de espera a partir de duas horas. Com certeza, não atende o direito de assistência à alimentação do consumidor receber a mesma quantidade de

alimentação seja de duas, quatro ou oito horas o atraso. Há que se estabelecer a graduação indicada na regulamentação.

Muito embora tenha havido um significativo avanço na tutela do usuário de serviços aéreos, como reconheceu o Ministério Público Federal em seu parecer, houve um ponto da Ação Civil Pública nº 2006.61.00.028224-0 que não conseguiu ser satisfatoriamente cumprido pela ANAC, que é o estabelecimento de sanções para o descumprimento da legislação.

### **Consequência do baixo valor de multa para o Sistema de Aviação Civil**

Em decorrência da desatualização do valor máximo das multas, o sistema de aviação civil fica sujeito a várias intempéries pela pouca efetividade da ação dos inspetores de aviação civil da Agência. Nas fiscalizações da Operação de Final de Ano de 2010, foram lavrados autos de infração pelo fato de que as empresas se recusavam a fornecer informações aos inspetores durante a fiscalização. Mesmo com a lavratura dos autos, as empresas continuavam não colaborando com a operação.

Fica claro para os Inspectores de Aviação Civil que o descaso das empresas aéreas se deve, em grande parte, ao baixo valor das multas aplicadas, pois não raro ocorrem situações em que as empresas deliberadamente desobedecem às ordens exaradas pela ANAC, que muitas vezes se vê em situação constrangedora por não poder exercer com excelência seu papel institucional.

Ademais, o valor de uma multa deve refletir o grau de reprovação da sociedade para com a conduta, assim quanto mais nociva a transgressão, maior deve ser o valor da multa aplicada, levando-se em consideração o porte do ente regulado.

Além disso, o art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica foi redigido de forma a tentar exaurir os casos de infrações à legislação de aviação civil, deixando pouco espaço para que a Autoridade Aeronáutica pudesse exercer o seu poder normativo para elencar novas infrações. Como o setor aéreo é caracterizado por um grande dinamismo, a remissão das infrações ao art. 302 do CBAer restringe a atuação da ANAC para estabelecer novas infrações e acompanhar as evoluções do setor.

Outro ponto que merece destaque é que a baixa efetividade das sanções esvazia o poder normativo da Agência, visto que o Poder Público deve sancionar o descumprimento de uma norma proporcionalmente ao dano ou potencial lesivo ocasionado pela conduta. Assim, a regulação do setor aéreo fica igualmente prejudicada quando não se há poder coercitivo para fazer valer as normas editadas pela ANAC.

Sem uma fiscalização e punição eficientes, a regulação fica deficitária, e os consumidores e a sociedade sofrem prejuízos, pois o serviço aéreo, que é um serviço público, será ofertado de forma inadequada.

### **Alteração do CBAer e da Lei 11.182/2005 por Medida Provisória**

A opção de alteração legislativa por Medida Provisória se deve ao fato de existirem mais de 50 Projetos de Lei tramitando nas Casas Legislativas do Congresso Nacional, alguns há mais de 10 anos (ex. PL 2103/99) e sem uma previsão para que sejam encaminhados

para sanção presidencial. Dessa forma, conforme preconiza o art. 62 da Constituição Federal, “em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.”

A relevância e urgência de dispositivos legais que estabeleçam claramente as sanções administrativas disponíveis a uma Agência Reguladora – que desempenha uma atividade típica de Estado e essencial para a economia brasileira –, foi percebida 3 meses após a publicação da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou as Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), visto que foi editada a Medida Provisória nº 2.217-3 em 4 de setembro de 2001 incluindo uma Seção que detalhava as sanções administrativas a cargo da ANTT e da ANTAQ que, da mesma forma que a ANAC, não continha esse poder punitivo no corpo original de sua Lei de criação.

Segue, abaixo, a transcrição da Seção da MP nº 2.271-3/2001 que introduziu na Lei de criação da ANTT/ANTAQ as sanções que podem ser impostas por aquela Agência aos entes regulados que infringirem a legislação:

#### **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001**

#### **Das Sanções**

**Art. 78-A.** A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

- I - advertência;
- II - multa;
- III - suspensão
- IV - cassação
- V - declaração de inidoneidade.

Parágrafo único. Na aplicação das sanções referidas no **caput**, a ANTAQ observará o disposto na Lei nº 8.630, de 1993, inclusive no que diz respeito às atribuições da Administração Portuária e do Conselho de Autoridade Portuária.

**Art. 78-B.** O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até decisão final.

**Art. 78-C.** No processo administrativo de que trata o art. 78-B, serão assegurados o contraditório e a ampla defesa, permitida a adoção de medidas cautelares de necessária urgência.

**Art. 78-D.** Na aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica.

Parágrafo único. Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza.

**Art. 78-E.** Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa.

**Art. 78-F.** A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

§ 1º O valor das multas será fixado em regulamento aprovado pela Diretoria de cada Agência, e em sua aplicação será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.

§ 2º A imposição, ao prestador de serviço de transporte, de multa decorrente de infração à ordem econômica observará os limites previstos na legislação específica.

Art. 78-G. A suspensão, que não terá prazo superior a cento e oitenta dias, será imposta em caso de infração grave cujas circunstâncias não justifiquem a cassação.

Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANTT e a ANTAQ poderão cassar a autorização.

Art. 78-I. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato.

Parágrafo único. O prazo de vigência da declaração de inidoneidade não será superior a cinco anos.

Art. 78-J. Não poderá participar de licitação ou receber outorga de concessão ou permissão, e bem assim ter deferida autorização, a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, que tenha sido declarada inidônea ou tenha sido punida nos cinco anos anteriores com a pena de cassação ou, ainda, que tenha sido titular de concessão ou permissão objeto de caducidade no mesmo período." (NR)

Neste mesmo sentido, pode-se verificar na Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997 - Lei Geral das Telecomunicações, que criou a Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), que houve a preocupação em conferir o necessário poder coercitivo para a referida Agência de modo que esta pudesse desenvolver a atividade de regulação com eficiência, limitando o valor da multa em R\$50.000.000,00. Cita-se trechos desta lei:

**TÍTULO VI**  
**DAS SANÇÕES**  
**Capítulo I**  
**Das Sanções Administrativas**

Art. 173. A infração desta Lei ou das demais normas aplicáveis, bem como a inobservância dos deveres decorrentes dos contratos de concessão ou dos atos de permissão, autorização de serviço ou autorização de uso de radiofrequência, sujeitará os infratores às seguintes sanções, aplicáveis pela Agência, sem prejuízo das de natureza civil e penal: (Vide Lei nº 11.974, de 2009)

- I - advertência;
- II - multa;
- III - suspensão temporária;
- IV - caducidade;
- V - declaração de inidoneidade.

Art. 174. Toda acusação será circunstanciada, permanecendo em sigilo ~~até sua~~ completa apuração.

Art. 175. Nenhuma sanção será aplicada sem a oportunidade de prévia e ampla defesa.

Parágrafo único. Apenas medidas cautelares urgentes poderão ser tomadas antes da defesa.

Art. 176. Na aplicação de sanções, serão considerados a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes, os antecedentes do infrator e a reincidência específica.

Parágrafo único. Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza após o recebimento de notificação anterior.

Art. 177. Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com a sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido de má-fé.

Art. 178. A existência de sanção anterior será considerada como agravante na aplicação de outra sanção.

Art. 179. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção, não devendo ser superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) para cada infração cometida.

§ 1º Na aplicação de multa serão considerados a condição econômica do infrator e o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.

§ 2º A imposição, a prestadora de serviço de telecomunicações, de multa decorrente de infração da ordem econômica, observará os limites previstos na legislação específica.

Art. 180. A suspensão temporária será imposta, em relação à autorização de serviço ou de uso de radiofreqüência, em caso de infração grave cujas circunstâncias não justifiquem a decretação de caducidade.

Parágrafo único. O prazo da suspensão não será superior a trinta dias.

Art. 181. A caducidade importará na extinção de concessão, permissão, autorização de serviço ou autorização de uso de radiofreqüência, nos casos previstos nesta Lei.

Art. 182. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação.

Parágrafo único. O prazo de vigência da declaração de inidoneidade não será superior a cinco anos.

Tomando os casos da ANTT/ANTAQ e ANATEL como paradigma, entende-se que a revisão das sanções que podem ser aplicadas pela ANAC não pode mais aguardar o regular trâmite legislativo brasileiro, razão pela qual propõe-se as referidas emendas.

## **Compensação financeira**

Ademais, deve-se considerar que, além das multas aplicáveis às empresas reguladas, é uma recorrente demanda da sociedade civil que a ANAC pudesse exigir que as empresas aéreas fornecessem reparações ou compensações financeiras nos casos em que a má

prestação dos serviços acarretem prejuízos aos usuários, como, por exemplo, nos casos de extravio, avaria, atraso ou comprovado furto de bagagem ou preterição de embarque por excesso de vendas de passagens (*overbooking/oversale*).

Considerando que as multas aplicadas pela ANAC têm o caráter sancionatório, sem que o valor arrecadado seja revertido diretamente em benefício do passageiro prejudicado, caso fique estabelecido em Lei o poder de a ANAC estabelecer o valor de tais compensações das empresas infratoras, como já ocorre na Europa<sup>11</sup> e nos Estados Unidos<sup>12</sup>, a aviação civil brasileira dará um importante passo em direção a minoração das diferenças de tratamento jurídico em relação aos mercados internacionais, diminuição no contencioso jurídico e adequada regulamentação dos direitos e obrigações dos usuários, conforme estabelece o item 3.4 da Política de Aviação Civil (PNAC), que norteia a proteção do consumidor na aviação civil, nos seguintes termos:

### **3.4. A PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR**

#### **Ações Gerais**

Promover a segurança jurídica nas relações de consumo existentes no setor de aviação civil.

Garantir a previsibilidade, precisão e clareza das obrigações das empresas prestadoras de serviços aéreos.

Assegurar a adequada regulamentação dos direitos e obrigações dos usuários, dos prestadores de serviços aéreos, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária civis, de forma a prover o equilíbrio no relacionamento entre as partes e minimizar o contencioso administrativo e judicial.

Assegurar a transparência e a provisão de informações referentes à relação de consumo pelos diversos segmentos participantes do Sistema de Aviação Civil.

Minimizar diferenças de tratamento jurídico nas relações de consumo existentes na provisão de serviços de transporte aéreo doméstico e internacional.

### **Valor das multas e compensações financeiras**

No que tange aos valores de multas propostas na emenda à Medida Provisória 527/2011, ressalta-se que o valor máximo de multa de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) aplicável é equivalente ao valor estabelecido na Lei Geral de Telecomunicações e é inferior ao valor proposto no PL nº 6.716/2009, nos termos do substitutivo elaborado pelo relator do projeto, o senhor deputado Rodrigo Rocha Loures, *verbis*:

Art. 302-A. O transportador que descumprir obrigação prevista no Título VIII deste Código estará sujeito a multa, aplicada pela autoridade aeronáutica, cujo valor poderá variar de cinco mil reais a setenta e cinco milhões de reais, conforme a gravidade da infração.

Assim, entende-se que o valor máximo de multa aqui proposto é condizente com o porte econômico das pessoas físicas e jurídicas reguladas pela ANAC e está alinhado com o que está sendo debatido no Congresso Nacional.

Já no que diz respeito aos valores de compensações financeiras, é proposto que tal seja feito tomando como indexador o Direito Especial de Saque (DES), que é o índice utilizado nas Convenções Internacionais de Aviação Civil – vide a Convenção de Montreal, recepcionada no Brasil pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006. A quantia proposta de

2.500 DES equivale a R\$ 6.600,00 (seis mil e seiscentos reais) pela cotação do dia 23 de março de 2011<sup>13</sup>, valor que entende-se suficiente para que haja uma reparação mais célere pela via administrativa, sem que seja afastada a responsabilidade civil ou penal.

### **Revogação do art. 299 (que delimita as sanções administrativas) do CBAer**

A necessidade de revogação do art. 299 do CBAer, se dá para que não haja um conflito de normas tratando do mesmo assunto em diferentes diplomas, considerando a edição da Medida Provisória que inclua as sanções administrativas no corpo da Lei nº 11.182/2005. Com a alteração da Lei de criação da ANAC, fica prescindível um artigo no CBAer que trate do mesmo assunto. Desta feita, sugere-se que seja expressamente revogado o aludido artigo, tendo em vista sua inadequação às novas diretrizes propostas.

### **Conclusão**

Assim, resta comprovado a inadequação dos valores estabelecidos pelo CBAer para o atual estágio de desenvolvimento da aviação civil brasileira e para que haja uma tutela da coletividade dos usuários da aviação civil.

O poder de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e infraestrutura aeroportuária conferido à ANAC pela sua Lei de criação está intrinsecamente ligado ao poder conferido à aplicação de sanções que coibam as práticas irregulares e disciplinem os entes regulados para que não repitam as condutas.

Por isso, faz-se mister a edição de uma alteração na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que defina claramente os parâmetros de aplicação de sanções administrativas por parte da ANAC, razão pela qual se propõe emenda à Medida Provisória nº 527/2011, no sentido de dilatar o poder coercitivo da Agência e assegurar maior proteção aos usuários de transporte aéreo, visto que trata-se de um tema de caráter urgente e imperioso.

Ademais, sugere-se que seja delimitada a competência da ANAC para dispor administrativamente sobre compensações financeiras que sejam devidas aos passageiros lesados pelos transportadores aéreos que infrinjam a legislação de aviação civil (como nos casos de preterição de embarque, por exemplo) e, consequentemente, lhes causem danos.

Por fim, propõe-se a alteração na referida Medida Provisória, no sentido de permitir que a ANAC possa utilizar do instrumento da cautelar administrativa, para que em casos de urgência, seja possível a tempestiva intervenção no Sistema de Aviação Civil, evitando-se, assim, potenciais danos à sociedade.

A emenda à Medida Provisória 527/2011 trará melhorias substanciais para o consumidor que se utiliza dos serviços aéreos, pois dará subsídios para que a ANAC exerça no Sistema de Aviação Civil sua autoridade como poder concedente de forma mais eficiente, conferindo ao passageiro a dignidade que lhe é devida.

PARLAMENTAR

Brasília, 24 de março de 2011

*Cláudia*

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00016

Data	Proposição
24/03/11	Medida Provisória nº 527/11

Deputado	autor	Nº do prontuário
----------	-------	------------------

1.  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

O *caput* do art. 3º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, com a redação dada pelo art. 6º da Medida Provisória nº 527, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pela **Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República**, especialmente no que se refere a:

.....” (NR)

## JUSTIFICATIVA

Embora possuam independência e ampla autonomia, as Agências Reguladoras não têm competência absoluta para idealizar e instituir políticas públicas setoriais, pois não podem ficar alheias às políticas da Administração Pública. Desse modo, há o chamado poder de supervisão dos Ministérios sobre as Agências Reguladoras. Contudo, essa supervisão não deve ser confundida com ingerência hierárquica dos Ministérios sobre os atos decisórios relativos à área de atuação das agências.

O texto original do art. 6º da MP 527/11, que altera o *caput* do art. 3º da Lei nº 11.182/2001, prevê que “A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, [...]” (grifo nosso).

Todavia, segundo a melhor doutrina administrativista, as Agências Reguladoras devem ser vinculadas aos Ministérios que tenham relação com sua respectiva área de atuação, e não a toda Administração Pública Direta. Nesse sentido o Supremo Tribunal Federal, da ADIN-MC nº 1.668-DF, Relator Ministro Marco Aurélio, estabeleceu entendimento de que:

*A citada independência [das agências reguladoras] não afasta, em si, o controle por parte da Administração Pública Federal, exercido, de forma direta, pelo Ministro de Estado da área e, de maneira indireta, pelo Chefe do Poder Executivo, o Presidente da República. Na verdade, o que encerra a alusão à citada independência é a autonomia, em si, do serviço [...].* (grifo nosso)

Entendemos, portanto, que a ANAC, no exercício de sua competência, não deve estar vinculada a todo o governo federal, mas sim à tutela administrativa específica da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, que foi recentemente criada com status de Ministério. Do contrário, haverá a possibilidade de outras pastas ministeriais determinarem políticas à ANAC, o que poderá comprometer as atribuições dessa importante agência.

PARLAMENTAR

*penca*

**MPV-527**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>DATA</b> 23/03/2011	<b>MEDIDA PROVISÓRIA</b>	<b>00017</b>
---------------------------	--------------------------	--------------

<b>TIPO</b>				
1 ( ) SUPRESSIVA	2 ( ) AGLUTINATIVA	3 ( ) SUBSTITUTIVA	4 ( ) MODIFICATIVA	5 (X) ADITIVA

<b>AUTOR</b> Ricardo Berzoini	<b>PARTIDO</b> PT	<b>UF</b> SP	<b>PÁGINA</b>
----------------------------------	----------------------	-----------------	---------------

**TEXTO DA EMENDA**

Acrescenta dispositivo ao art. 6º da Medida Provisória nº 527/2011.

Art. 6º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“ .....

Art. 8º-A A ANAC deverá realizar audiência públicas semestralmente com o objetivo de:

- a) realizar balanço e dar publicidade às suas atividades;
  - b) coletar informações para subsidiar o processo decisória da Agência;
  - c) expor acerca das metas de segurança, eficiência e concorrência para o semestre seguinte.”
- .....

**Justificação**

Hoje, é prática corrente a realização de audiências públicas pelas agências reguladoras. Contudo, estas audiências são realizadas por iniciativa das próprias agências e dizem respeito a temas específicos de suas respectivas áreas de atuação. Dada tal situação, sugerimos acrescentar um novo artigo à Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Esse dispositivo trata de um tipo especial de audiência, que tem periodicidade semestral e tem como uma de suas finalidades a definição de metas a serem cumpridas e posteriormente avaliadas a cada edição das audiências. O objetivo é dar transparência e publicidade ao planejamento e execução das metas da agência, o que contribui para uma maior eficácia às ações da ANAC.

<u>23/03/2011</u> DATA	 ASSINATURA
---------------------------	--

MPV-527

00018

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
24/03/11	Medida Provisória nº 527/11

Deputado	autor	Nº do prontuário
MENONICK FILHO	DEM - PE	

1.  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
		TEXTO / JUSTIFICAÇÃO		

Dê-se a seguinte redação ao inciso XXVIII do art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, com a redação dada pelo art. 6º da Medida Provisória nº 527, de 2011:

“Art. 8º .....

.....  
XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego, bem como aprovar a construção, reforma e ampliação de aeródromos, quando sob a outorga do Poder Público;

.....”(NR)

JUSTIFICATIVA

A lei que criou a ANAC prevê que uma de suas competências é a de aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego. O texto proposto pelo Executivo abrange sobremaneira essa competência, retirando poderes da Agência, como é o caso da aprovação da construção, reforma e ampliação dos aeroportos. Por entendermos indesejável o esvaziamento das agências reguladoras, propomos a alteração do texto, retomando, quando couber, o que foi disposto originalmente.

PARLAMENTAR

*ben u*

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-527

DATA  
23/03/2011

MEDIDA PROVISÓRIA N

00019

## TIPO

1 ( ) SUPRESSIVA | 2 ( ) AGLUTINATIVA | 3 ( ) SUBSTITUTIVA | 4 ( ) MODIFICATIVA | 5 (X) ADITIVA

AUTOR  
Ricardo BerzoiniPARTIDO  
PTUF  
SP

PÁGINA

## TEXTO DA EMENDA

Acrescenta dispositivo ao art. 6º da Medida Provisória nº 527/2011.

Art. 6º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º .....

“Art. 8º .....

.....

L – assegurar, para fomentar a concorrência, que nenhuma empresa possa deter mais de 25% dos horários de pouso e decolagem em nenhum aeroporto do país, salvo por ausência de outras empresas.”

(NR)

.....

## Justificação

O art. 6º da Lei nº 11.182/2005 trata das competências da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, às quais proponho acrescentar um dispositivo que seja explícito na defesa da concorrência entre as empresas. Trata-se de criar mecanismo efetivo para evitar a concentração demasiada e estimular a concorrência no setor. O resultado esperado vai ao encontro dos interesses dos usuários, ou seja, o aumento da qualidade dos serviços e a redução das tarifas praticadas no setor aéreo. Como agência reguladora, entendo que a ANAC tem de se instrumentalizar da melhor forma possível para o fiel cumprimento de sua importante missão. Eis a razão por que apresentamos a presente emenda.

23/03/2011  
DATA

ASSINATURA

**MPV-527**

**00020**

**PROPOSTA DE EMENDA N° À MEDIDA PROVISÓRIA N° 527/2011  
(DO SENHOR DEPUTADO SALVADOR ZIMBALDI) - PDT**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 527/2011**

Altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se no art. 6º do Projeto de Lei de Conversão, mais um dispositivo, com a seguinte redação:

"Art. 27. Os regulamentos de execução baseados na competência normativa da ANAC têm por finalidade assegurar o respeito aos valores, aos princípios e as normas constitucionais que informam a ordem econômica, assim como às leis que regem as atividades da aviação civil e da infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica.

§ 1º No exercício do seu poder de regulação econômica e de fiscalização, cabe ao agente regulador atuar para maximizar a eficiência do mercado, assegurando que a interação entre prestadores de serviços e usuários seja eficiente, tendo como resultado níveis adequados de quantidade, qualidade e preços, garantindo, especialmente:

- I – a diversidade de serviços;
- II – o atendimento da demanda de forma eficiente;
- III - a livre concorrência;
- IV – o respeito aos direitos dos usuários;

V – o estímulo para investimentos em inovação e adaptação de produtos e processos aeronáuticos;

VI – a prestação de serviço adequado;

VII - a liberdade de exploração de quaisquer linhas aéreas;

VIII - a liberdade tarifária;

IX – o acesso das empresas de transporte aéreo público às áreas e instalações aeroportuárias essenciais para a prestação dos correspondentes serviços.

§ 2º As iniciativas ou alterações de regulamentos de execução ou de outros atos normativos que impliquem em afetação de direitos de agentes econômicos, trabalhadores do setor ou usuários do setor aéreo devem ser precedidas de audiência pública, convocada pelo agente regulador por aviso publicado no *Diário Oficial da União*, com prazo mínimo de quarenta e cinco dias de antecedência.

§ 3º O aviso publicado indicará a data, o horário e o local em que se realizará a audiência, bem como o local onde estará disponível o edital da proposta regulamentar, o texto da norma em discussão e uma nota técnica contendo as condições de fato, os motivos determinantes e as finalidades a serem atingidas, com descrição dos problemas e temas envolvidos e relato de todas as informações disponíveis, especialmente as que vierem posteriormente a determinar o conteúdo da decisão.

§ 4º Sem prejuízo das disposições dos parágrafos anteriores, todas as informações sobre a audiência devem ser disponibilizadas no sitio da rede mundial de computadores do agente regulador.

§ 5º É assegurado aos interessados o direito de participação e manifestação oral na audiência, debatendo a matéria e apresentando, por escrito, informações, opiniões ou argumentos e sugestões.

§ 6º Os argumentos apresentados devem ser apreciados por uma autoridade que fundamente sua decisão ao acatá-los ou rejeitá-los, por meio de uma exposição formal dos motivos que a justifiquem.

§ 7º As audiências serão presididas pelo Diretor-Presidente ou por um dos Diretores da agência reguladora, designado pela Diretoria Colegiada.

§ 8º O processo de decisão do agente regulador deve observar os requisitos de razoabilidade, proporcionalidade e motivação, devendo demonstrar, de maneira fundamentada, de que modo a norma editada se relaciona, de um lado, com os dados

obtidos na fase de audiência pública e, por outro, com a consecução dos objetivos estabelecidos em lei para o exercício da competência normativa.

§ 9º É facultado ao agente regulador instituir um processo de negociação anterior à fase de audiência pública, no qual os interessados são convidados a buscar uma proposta de consenso, a ser posteriormente submetida à audiência pública convocada e realizada nos termos e para os fins previstos neste artigo.

..... “ (NR)

## JUSTIFICATIVA

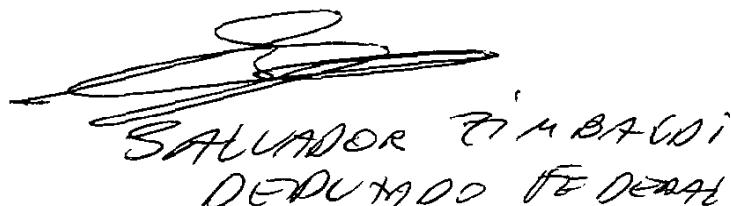
A emenda propõe a adequação do art. 27 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, à matriz constitucional brasileira, especialmente no que respeita ao exercício de poderes normativos delegados pelo Congresso Nacional à ANAC, em ordem não só a estabelecer um conjunto fundamental de diretrizes que devem nortear as atividades de regulação do mercado, como também assegurar uma ampliação dos mecanismos de controle social da referida atividade, sem prejuízo dos controles já exercidos no âmbito dos Poderes da República.

Nesse contexto, tendo em vista que a evolução vertiginosa da vida social, a complexidade e sofisticação das tecnologias de produtos e processos aeronáuticos, a crescente demanda por serviços aéreos e de infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica, a segurança da aviação civil e os direitos dos usuários exigem constantes intervenções no mercado, se faz necessário o acompanhamento ou controle social da ação normativa da agência reguladora, mediante a adoção de princípios e normas que assegurem a participação efetiva dos agentes e usuários de serviços aéreos nos processos de decisão normativa da Agência, como se propõe nesta emenda.

Ressalte-se que a emenda não se propõe a estabelecer limites materiais aptos a inibir, constringer ou limitar a atividade da Agência no campo regulamentar. Apenas faz referência a valores, princípios e normas constitucionais plenamente aplicáveis, instrumentando-as para melhor produzirem seus efeitos, como é próprio num Estado Democrático de Direito.

A emenda, portanto, ao introduzir, em seus parágrafos, normas de procedimento a serem observadas pelo agente regulador na sua ação de regulação do mercado e fiscalização das correspondentes atividades, cumpre aquele desiderato:

Sala de Sessões, em 11 de março de 2011.



SALVADOR TAVARES  
DEPUTADO FEDERAL

24-03-2011

**EMENDA N<sup>º</sup>**  
(à MPV n<sup>º</sup> 527, de 2011)

**MPV-527**

**00021**

Dê-se ao art. 1º da Lei n<sup>º</sup> 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nos termos propostos pelo art. 8º da Medida Provisória n<sup>º</sup> 527, de 18 de março de 2011, a seguinte redação:

“Art. 1º .....

I – setenta por cento a serem utilizados diretamente pelo Governo Federal, no sistema aerooviário de interesse federal;

II – trinta por cento destinados à aplicação nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aerooviários.

.....  
§ 2º A parcela especificada no inciso II constituirá o suporte financeiro do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos a ser proposto e instituído de acordo com os Planos Aeronoviários Estaduais e estabelecido por meio de convênios celebrados entre os Governos Estaduais e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

.....” (NR)

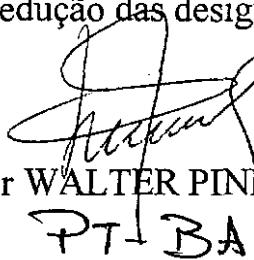
## **JUSTIFICAÇÃO**

O Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA) destina aos Estados vinte por cento dos recursos arrecadados pelo Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO), que é uma contribuição de intervenção no domínio econômico incidente sobre as tarifas aeroportuárias e aeronáuticas.

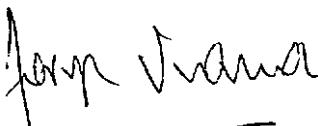
Trata-se de um programa que visa à interiorização dos serviços aéreos, mediante a construção e reforma de aeródromos administrados pelos Estados, que servem às localidades mais distantes dos grandes centros.

A presente emenda ter por objetivo elevar o percentual do ATAERO destinado ao PROFAA, dos atuais vinte para trinta por cento, o que irá impactar positivamente os aeroportos menores, situados em regiões mais carentes.

Nesse sentido, acreditamos que esta seja uma medida fundamental para que a população mais pobre tenha acesso ao transporte aéreo, contribuindo, também, para a redução das desigualdades regionais.



Senador WALTER PINHEIRO  
PT- BA



Jorge Viana  
SENADOR JORGE VIANA  
PT- AC

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS****00022**

data 22/03/2011	Proposição Medida Provisória nº 527, de 2011			
Senador <b>ALVARO DIAS</b>	Autor <i>PSDB</i>	nº do prontuário		
1 <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva	2. substitutiva	3. modificativa	4. aditiva	5. Substitutivo global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

**Suprime-se o art. 11, da Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011.**

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011, cria cargos comissionados do Grupo DAS, de níveis 1 a 6, totalizando cento e vinte e sete cargos.

A presente emenda pretende adequar o texto da Medida Provisória ao esforço de conter os gastos públicos, uma vez que o governo Dilma determinou um corte de 50 bilhões de reais nas despesas do orçamento, atingindo programas sociais e de infra-estrutura muito importantes para o país, entretanto, não reduziu o tamanho da excessiva estrutura administrativa do governo federal. Por intermédio do ajuste fiscal anunciado o governo federal cancelou os concursos públicos e a efetivação de candidatos aprovados nos certames já realizados, o que não justifica dispensar esses profissionais qualificados para criar cargos comissionados.

Registre-se que, atualmente, existem milhares de cargos comissionados distribuídos pelos 37 Ministérios do governo Dilma que poderiam ser redistribuídos para atender a demanda desta nova Secretaria. O governo americano, que trabalha com um orçamento dez vezes o do PIB brasileiro, funciona com 15 Ministérios que são denominadas Secretarias de Estado. Na China, onde o modelo estatal está muito mais presente, os Ministérios são apenas 27. O Brasil tem o mais inchado primeiro escalão do planeta, com um altíssimo custo e pouca eficiência e agora aumenta, com essa Medida Provisória, para 38 Ministérios.

Pelo exposto, no intuito de contribuir com o esforço da contenção de despesa, recomenda-se, por meio da presente Emenda, a supressão do referido artigo.

Sala das Sessões, 22 de março de 2011.



Senador ALVARO DIAS

PARLAMENTAR



MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00023

data 24.03.2011	proposição Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011			
autor DEP. ANTONIO CARLO MENDES THAME (PSDB/SP)	nº do prontuário 332			
<input checked="" type="checkbox"/> 1. X Supressiva <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> substitutiva <input type="checkbox"/> 3. modificativa <input type="checkbox"/> 4. <input type="checkbox"/> aditiva <input type="checkbox"/> 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigo 11	Parágrafo	Inciso	Alinea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Suprima-se o art. 11 da MP nº 527, de 18 de março de 2011.

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória, em seu art. 11 cria 127 cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores destinados à Secretaria de Aviação Civil, sendo: 2 DAS-6, 9 DAS-5, 23 DAS-4, 39 DAS-3, 35 DAS-2 e 19 DAS-1.

Ocorre que o Governo ao transferir as competências referentes à aviação civil, do Ministério da Defesa para a Secretaria de Aviação Civil deveria remanejar também os cargos comissionados ocupados pelos servidores que já vinham desempenhando aquelas atividades.

Além disso, o Governo detém, no Ministério do Planejamento, uma reserva de cargos comissionados do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS para eventual utilização no âmbito da Administração Pública Federal, não sendo necessária a criação de mais cargos comissionados de livre nomeação.

Diante do exposto sugerimos a supressão do mencionado dispositivo.

PARLAMENTAR

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00024

Data 24/03/2011	Proposição Medida Provisória nº 527 de 2011			
Autor Dep. Rubens Bueno - PPS	nº do prontuário			
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICATIVA

Dê-se ao Art. 11 da Medida Provisória 527 de 2011 a seguinte redação:

“Art. 11. Ficam criados, no âmbito da administração pública federal, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores destinados à Secretaria de Aviação Civil:

- I - dois DAS-6;
- II - seis DAS-5;
- III - doze DAS-4;
- IV – vinte DAS-3;
- V – vinte e cinco DAS-2;
- VI – trinta DAS-1.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A criação da Secretaria de Aviação Civil implicará, apenas em gasto de pessoal, custo total de 7,3 milhões de reais por ano.

Nossa proposta implica uma readequação da estrutura contida na MP, com redução dos cargos comissionados de maior valor, representando uma redução anual de 1,9 milhão de reais por ano.



Deputado Rubens Bueno  
(PPS/PR)

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00025

Data 20/02/2011	proposição Medida Provisória nº 527/11
--------------------	---

Deputado VANESSA PARDO	autor EP-PE	Nº do prontuário
---------------------------	----------------	------------------

<input checked="" type="checkbox"/> 1. Supressiva	<input type="checkbox"/> 2. Substitutiva	<input checked="" type="checkbox"/> 3. X Modificativa	<input type="checkbox"/> 4. Aditiva	<input type="checkbox"/> 5. Substitutivo global
---	--	---	-------------------------------------	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

O *caput* do art. 11 da Medida Provisória nº 527, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11. Serão remanejados, até 31 de dezembro de 2011, da estrutura administrativa do Poder Executivo Federal para a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores:

....." (NR)

## JUSTIFICATIVA

Embora a estrutura administrativa do Poder Executivo já possua uma excessiva quantidade de cargos em comissão, a Medida Provisória nº 527/2011 cria mais 127 DAS. Segundo a exposição de motivos, o impacto orçamentário com a criação desses cargos será de R\$ 8,3 milhões no presente exercício e de R\$ 9,6 milhões nos exercícios subsequentes.

Assim, a presente emenda objetiva impedir o inchaço da máquina pública, bem como melhor aproveitar os cargos em comissão já existentes no governo federal. Para tanto, cremos que não é necessária a criação de cargos em comissão para que a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República desempenhe com eficácia as suas competências legais. Isso porque a sua estrutura pode perfeitamente ser formada pelo remanejamento de DAS oriundos de outros órgãos da estrutura administrativa da Administração Pública Federal.

Desse modo, a medida não trará impacto orçamentário, em prol do contribuinte e em consonância com as providências de contenção de despesas adotadas desde o início deste governo.

PARLAMENTAR

*Vanessa Pardo*

**MPV-527**

**00026**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

Data  
24/03/11

proposição  
**Medida Provisória nº 527/11**

**Deputado** M. MUNIZ FILHO **autor** DEM-PE **Nº do prontuário**

1. **Supressiva**    2.  **substitutiva**    3.  **modificativa**    4.  **aditiva**    5.  **Substitutivo global**

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>alínea</b>
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Suprimam-se os §§ 1º, 2º e 3º do art. 2º da Lei nº 11.458, de 2007, com a redação dada pelo art. 14 da Medida Provisória nº 527, de 2011.

**JUSTIFICATIVA**

Sabemos dos problemas relacionados ao controle de vôo no Brasil. Entendemos o quanto essa questão é sensível, principalmente no tocante à segurança das pessoas que se utilizam do transporte aéreo. Por isso, julgamos fundamental a realização de concurso público para que novos e bem preparados controladores de carreira possam preencher as lacunas já existentes e fazer frente ao crescente número de vôos que observamos ano a ano. Dessa forma, sugerimos seja diminuído o prazo-limite para contratação de temporários, de forma a pressionar os órgãos competentes para a realização de concursos com a celeridade que a situação exige. Registre-se que o art. 15 da mesma MP já cria 100 cargos efetivos de Controlador de Tráfego Aéreo.

**PARLAMENTAR**

*[Assinatura]*

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00027

data 22.03.11	proposição	Medida Provisória nº 527 de 2011		
autor Deputado André Moura – PSC - SE	nº do prontuário			
1 <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa	4. Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
Página	Artigo 14	Parágrafo 1º	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

O Parágrafo 1º do Art. 14 da Medida Provisória n. 527, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 1º—Prorrogações para períodos posteriores à data prevista no **caput** só poderão ser admitidas nos termos do art. 37, inciso II, da Constituição.

**JUSTIFICATIVA**

A norma em apreço altera o artigo 2º da Lei n. 11.458/2007. Referida Lei tem por objetivo autorizar o Ministério da Defesa a efetuar contratação de pessoal, por prazo determinado, imprescindível ao controle do tráfego aéreo.

Vale observar que o dispositivo já havia sido alterado pela Lei n. 11.507/2007, entretanto, a inserção do parágrafo 1º ocorreu apenas com a edição da MPV 527/2011, ora emendada.

A proposta de supressão parcial do § 1º justifica-se em razão da manutenção, desde o ano de 2006, de uma situação apontada por emergencial e que já poderia ter sido resolvida mediante concurso público.

Com efeito, a Exposição de Motivos Interministerial n. 512/MD/MP/CC-PR da MPV 329/2006, convertida na Lei n. 11.458/2007, aponta a necessidade da contratação temporária de 60 servidores, em caráter emergencial, tendo em vista que o recrutamento de servidores efetivos ainda não havia sido concluído e que a situação do controle de tráfego aéreo experimentava um estrangulamento acentuado com efeitos sensíveis sobre o funcionamento dos aeroportos brasileiros, justificando a relevância e a urgência da medida.

No ano seguinte, foi editada a MPV 361/2007, que, visando a alteração da Lei n. 11.458/2007, estabelecia a ampliação do quantitativo de pessoal temporário, ainda em caráter emergencial, de 60 para 160 servidores. Conforme a Exposição de Motivos Interministerial n. 15-A/2007/MEC/MP/MJ/ME/AGU, as razões para a medida são as mesmas da medida provisória anterior, quais sejam, déficit de pessoal e a situação do controle do tráfego aéreo, que experimentava um estrangulamento acentuado, com efeitos sensíveis sobre o funcionamento dos aeroportos brasileiros e das rotas aéreas. A referida medida provisória foi convertida na Lei n. 11.507/2007.

A atual MPV 527, sem alterar o que já havia sido sedimentado pelas duas leis ordinárias anteriores, inova ao acrescentar que prorrogações, até 2013, poderão ser autorizadas, por ato conjunto dos Ministros de Estado da Defesa e do Planejamento, Orçamento e Gestão, mediante justificativa dos motivos que impossibilitaram a total substituição dos servidores temporários por servidores efetivos admitidos.

O que é possível observar pela análise das normas até hoje editadas em relação ao assunto é que uma situação emergencial, caracterizada pela carência de pessoal qualificado, foi perenizada mediante a sucessiva edição de Medidas Provisórias convertidas em Lei. Inicialmente, autorizando a contratação de 60 servidores temporários, posteriormente para 160 servidores e agora, mantendo o quantitativo de servidores porém dando poder aos Ministros da Defesa e do Planejamento, Orçamento e Gestão para, mediante ato administrativo, autorizarem a prorrogação das contratações.

A emenda que ora, se apresenta, sem suprimir as contratações e as posteriores prorrogações, quer retirar apenas a faculdade de autorização mediante ato administrativo dos Ministros de Estado da Defesa e do Planejamento, Orçamento e Gestão, deixando a admissibilidade das prorrogações apenas a cargo do que disciplina a Constituição Federal.

A medida visa restringir a possibilidade de manutenção de uma situação que somente será resolvida mediante concurso público para provimento de cargos. Sem eliminar a possibilidade de contratação de pessoal em cargos de livre nomeação e exoneração, porquanto prevista constitucionalmente, a emenda retira a possibilidade de que os ministérios envolvidos estabeleçam em regulamento os critérios para a substituição de servidores ocupantes de cargos em comissão por efetivos.



Deputado André Moura  
PSC - SE

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00028

Data  
24/03/2011

Medida Provisória nº 527

Autor  
DEPUTADO NELSON MARQUEZELLI - PTB

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página  
1/1

Artigo  
14

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art 14. O parágrafo 1º do Art. 2º da Lei nº 11.458, de 19 de março de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

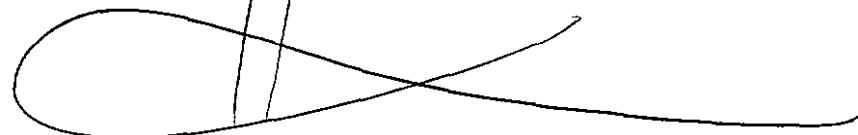
Art. 2º - A contratação de que trata esta Lei será de, no máximo, cento e sessenta pessoas, com validade de até dois anos, podendo ser prorrogada por sucessivos períodos até 18 de março de 2013.

§ 1º - Prorrogações para períodos posteriores à data prevista no caput poderão ser autorizadas, no prazo máximo de 1 (um) ano, por ato conjunto dos Ministros de Estado da Defesa e do Planejamento, Orçamento e Gestão, mediante justificativa dos motivos que impossibilitam a total substituição dos servidores temporários por servidores efetivos admitidos nos termos do art. 37, inciso II, da Constituição Federal. (NR)

I- Os servidores temporários deverão ser anualmente substituídos por servidores efetivos na seguinte proporção:

- a) 25% dos servidores no ano de 2012
- b) 25% dos servidores no ano de 2013

PARLAMENTAR



**MPV-527**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**00029**

Data 23/02/2011	Medida Provisória nº 527/2011			
Autor <b>Deputado Rodrigo Garcia DEM/SP</b>	Nº do Prontuário			
1. <input type="checkbox"/> Supressiva 2. <input type="checkbox"/> Substitutiva 3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa 4. <input type="checkbox"/> Aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo Global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso *	Alínea

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Dê-se ao §1º e ao §3º do art. 2º da Lei Nº 11.458, de 19 de março de 2007, alterada pela Medida Provisória 527, de 18 de março de 2011, a seguinte redação:

“art.2º .....

.....

§1º Prorrogações para períodos posteriores à data prevista no caput poderão ser autorizadas, por ato conjunto dos Ministros de Estado da Defesa e do Planejamento, Orçamento e Gestão, desde que publicado edital de abertura de concurso público para provimento dos cargos.

.....

.....

§3º Nenhum contrato de que trata esta Lei poderá superar a data limite de 1º dezembro de 2014.” (NR)

## JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória 527/2011, entre outras mudanças, altera a lei Nº 11.458/2007, que prevê a contratação de pessoal, por prazo determinado, imprescindível ao controle do tráfego aéreo.

A referida lei alterada autorizava a contratação de 160(cento e sessenta) controladores, com a validade de até dois anos, podendo o contrato ser prorrogado por igual período.

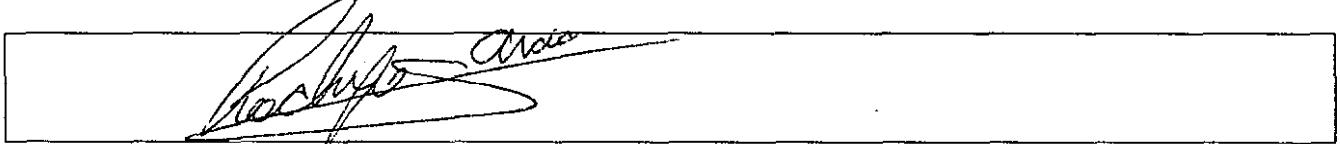
Nessa esteira, a MP 527 estende os atuais contratos até 18 de março de 2013, prevê prorrogações sucessivas das contratações por ato conjunto dos ministérios da Defesa e do Planejamento, até 2016, e cria cem novos cargos de Controlador de Tráfego Aéreo.

É indiscutível a importância do cargo de controlador aéreo para segurança da aviação civil brasileira. Os incidentes do passado chamaram atenção da sociedade brasileira quanto à necessidade de ampliação do quadro de profissionais desse setor.

A necessidade, entretanto, não justifica que a MP preveja prazo tão extenso para prorrogação de contratos temporários - que já vêm sendo sucessivamente renovados-, tampouco silencie quanto à realização de concurso público, no período.

A emenda que apresentamos limita as prorrogações de contratos até 1º de janeiro de 2014, prazo mais que suficiente para que o Poder Executivo publique edital de abertura de concurso público.

PARLAMENTAR

A handwritten signature in black ink is placed over a rectangular box. The signature appears to be in cursive script and is somewhat faded, making the exact name difficult to decipher. The box is defined by a thin black border.

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00030

data 22.03.11	proposição Medida Provisória nº 527 de 2011			
autor Deputado André Moura – PSC - SE	nº do prontuário			
1 <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
Página	Artigo 14	Parágrafo 2º	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Suprime-se o parágrafo 2º do artigo 14 da Medida Provisória 527/2011.

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista a supressão parcial do parágrafo 1º da indigitada norma, resta prejudicado o parágrafo 2º que determina a elaboração de regulamento para o estabelecimento de critérios de substituição gradativa dos servidores temporários a que alude o parágrafo anterior.



Deputado André Moura  
PSC - SE

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00031

data 22.03.11	proposição Medida Provisória nº 527 de 2011			
autor Deputado André Moura – PSC - SE	nº do prentuário			
1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa	4. Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
Página	Artigo 14	Parágrafo 3º	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

O § 3º do artigo 14 da Medida Provisória nº 527, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

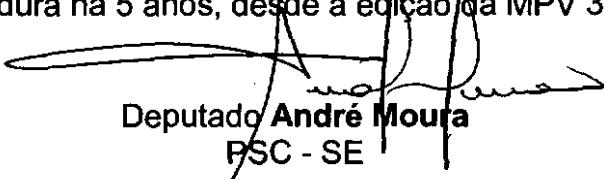
§ 3º *Nenhum contrato de que trata esta Lei poderá superar a data limite de 1º dezembro de 2014.*"

**JUSTIFICATIVA**

Considerando que a possibilidade de contratação pode ser prorrogada por sucessivos períodos até 18 de março de 2013, não há sentido de que existam contratos de trabalho vigentes até 1º de dezembro de 2016.

Desse modo, a proposta é de que se altere a data limite para a eliminação total de contratos temporários vigentes para 1º de dezembro de 2014.

A medida se reveste de inquestionável interesse público porquanto eliminará, dois anos antes do previsto pela proposta remetida pelo Poder Executivo, uma situação que perdura há 5 anos, desde a edição da MPV 329/2006.

  
Deputado André Moura  
PSC - SE

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00032

Data 23/03/2011	Proposição MEDIDA PROVISÓRIA N° 527, DE 18/03/2011
--------------------	---

Autor Deputado Otavio Leite - PSDB/RJ	N.º do prontuário 316
--	--------------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global
---------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea
--------	--------	------------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

O art. 15 da Medida Provisória n.º 527, de 18 de março de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte Parágrafo Único:

"Art. 15. ....

Parágrafo Único – Nos concursos públicos para provimento dos cargos que se refere o caput do artigo deverão conter prova escrita e oral de língua inglesa, para fins de aferição do domínio do vocabulário técnico, de aviação e controle de vôo."

JUSTIFICAÇÃO

O domínio da língua inglesa para os Controladores de Tráfego Aéreo é imprescindível para a segurança do espaço aéreo brasileiro. A crescente demanda do setor pede controladores bem treinados e com fluência num segundo idioma, o avanço econômico do Brasil faz com que a cada dia novos vôos nacionais e internacionais cruzem nosso espaço aéreo.

A presente emenda visa estabelecer a obrigatoriedade do exame de língua inglesa escrita e oral nos certames para Controladores de Tráfego Aéreo, assim assegurando uma maior eficiência nos serviços prestados.

PARLAMENTAR

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00033

Data 23/03/2011	Proposição MEDIDA PROVISÓRIA N° 527, DE 18/03/2011
--------------------	---

Autor Deputado Otavio Leite - PSDB/RJ	N.º do prontuário 316
--	--------------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global
---------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

EMENDA ADITIVA

O Art. 16 da Medida Provisória n.º 527, de 18 de março de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte §5º:

"Art. 16 .....

§5º. O Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC prestará o financiamento e o custeio de programas de formação de pilotos civis profissionais, podendo para tal, firmar convênios com instituições de ensino de ciências aeronáuticas, cursos de formação, aeródromos e demais instituições do setor aéreo, para fins de financiamento da formação de piloto civil profissional, tanto para avião ou helicóptero."

JUSTIFICAÇÃO

O Setor Aéreo Brasileiro vive um importante e delicado momento, a progressiva demanda que acompanha o crescimento econômico pede ações e investimentos urgentes. O número de vôos, aeronaves e passageiros que passam pelos aeroportos brasileiros aumentam a cada dia.

A carência de profissionais habilitados e devidamente preparados, em especial, o piloto civil profissional, aumenta a possibilidade de abertura do mercado de trabalho para pilotos de outras nacionalidades. Ações e incentivos do poder público para apoiar a formação de pilotos civis são primordiais para o setor aéreo brasileiro. Os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil poderão custear bolsas e parcerias para tal fim.

PARLAMENTAR

Am

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00034

Data	Proposição Medida Provisória nº 527/11
------	---

Deputado	autor	Nº do prontuário
----------	-------	------------------

1  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global

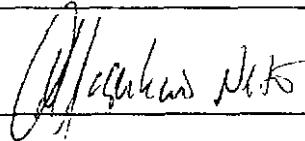
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Suprime-se do inciso I do art. 17 da Medida Provisória nº 527, de 2011, a expressão “e o item 6 da alínea “i” do inciso XII, ambos do art. 27”.

**JUSTIFICATIVA**

Por se tratar de matéria estranha à tratada nesta Medida Provisória, e que sequer foi mencionada na Exposição de Motivos, julgamos por bem suprimir a revogação de tal dispositivo da medida ora em apreciação. Desta forma, entendemos que o Poder Executivo terá melhor oportunidade para enviar ao Congresso Nacional projeto específico acerca do tema para promoção de um debate específico, tornando explícita sua intenção acerca desta ação. Assim, acreditamos dar maior transparência aos debates da casa e aos conteúdos aqui votados.

PARLAMENTAR



**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS****00035**

<b>Data</b> 24/03/2011	<b>Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011</b>			
<b>Autor</b> <b>Deputado Giroto – PR/MS</b>				<b>Nº do Prontuário</b>
<b>1. Supressiva</b>	<b>2. Substitutiva</b>	<b>3. X Modificativa</b>	<b>4. Aditiva</b>	<b>5. Substitutivo Global</b>
<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

O inciso III do artigo 17 da Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 16 (...) III – os incisos XXIII, XXVII e XLVII, do art. 8º da Lei 11.182, de 27 de novembro de 2005.

**JUSTIFICAÇÃO**

A regulação de um setor econômico é pautada no art. 174 da Constituição Federal como medida mitigadora ao exercício da livre iniciativa. Esta foi muito aclamada no Estado Liberal e rechaçada pelo Estado Intervencionista. Agora a CF/88 busca equilibrar esses interesses antagônicos, vedando a intervenção direta e determinando a intervenção indireta do Estado na ordem econômica (arts. 170 e 173 da CF/88), cujo pilar mestre é o Princípio da Tecnicidade.

A regulação setorial, então, sugere um agir técnico pautado em três pilares de sustentação: econômico, técnico e jurídico. Os três pilares devem apoiar os atos administrativos de forma harmônica, na busca pelo melhor resultado, qual seja, a intervenção indireta que gere não apenas um resultado melhor do se não houvesse regulação, mas o melhor resultado possível e equânime para todos os afetados pelos comandos de polícia editados pelo agente regulador.

Diante do acima afirmado, quando se exerce a hermenêutica da Lei 11.182/05, verifica-se a intenção do legislador em alcançar tais diretrizes constitucionais acima, pois assim dispunha até a edição da Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011:

"Art. 10 (...)

§ 2º A matéria sujeita à deliberação da Diretoria será distribuída ao Diretor responsável pela área para apresentação de relatório.

§ 3º As decisões da Diretoria serão fundamentadas."

A sua leitura, deve, obrigatoriamente, passar por interpretação literal e sistemática, concluindo que cada área finalística da ANAC deverá ter, ao menos, um Diretor responsável por ela, para que se especialize em suas especificidades técnicas, e assim amplie e potencialize o alcance da efetividade de seus atos e decisões ao relatar fundamentalmente as propostas de normas de intervenção indireta na livre iniciativa.

E é por isso que a ANAC se organiza, para exercer as competências a ela outorgadas, em quatro áreas finalísticas, representadas pelas: (i) Superintendência de Segurança Operacional; (ii) Superintendência de Aeronavegabilidade; (iii) Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado; e (iv) Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária. Com isso, sendo formado o colégio deliberativo da ANAC por cinco Diretores, constate-se uma distribuição harmônica de atribuições específicas, uma área para cada Diretor e a Administração Geral, ou áreas meio para o Diretor-Presidente, já que o Diretor não apenas vota, mas empresta a sua tecnicidade para exercer a intervenção indireta. Com relação ao Diretor-Presidente, que além do voto de qualidade:

"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."

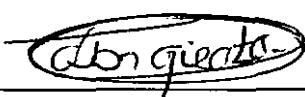
Se confirmada a Medida Provisória em questão, de revogação do § 2º do art. 10, as áreas fins atualmente vinculadas tecnicamente a cada diretoria, seriam, estariam, desvinculadas destas.

Nesta ordem, além de (i) da perda de foco, (ii) da impossibilidade de ordenação das medidas especializadas, (iii) da potencial perda de conhecimento das áreas em não ter um ponto focal na Diretoria; (iv) no retrabalho exarcebado, pois a busca pelos conhecimentos técnicos terão mais uma fonte de solicitação, mas cinco fontes; haverá uma potencial inversão hierárquica e concentração de poderes, pois a subordinação administrativa de toda a ANAC estaria nas mãos do Diretor-Presidente, podendo haver uma captura dos Cargos Comissionados e os Superintendentes ressaltados.

Isto porque, com o término de um Diretor por área, o Diretor, sabatinado pelo Congresso Nacional, não poderá intervir como esperado. Por sua vez, os Superintendentes, cuja nomeação é muito mais facilitada, sendo cargo em Comissão, sem qualquer análise prévia do Congresso Nacional, é quem terá amplos poderes para conduzir as áreas da Agência, podendo despertar a cobiça para tais cargos, que são mais numerosos e que devem ser preferencialmente técnicos qualificados de cada área, mas que sem um Diretor a quem se subordinar tecnicamente, haverá uma inversão de valores e propósitos.

DEPUTADO: GIROTO

ASSINATURA

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Giroto", is enclosed within a hand-drawn oval.

**MPV-527**

**00036**

**PROPOSTA DE EMENDA Nº A MEDIDA PROVISÓRIA 527/2011  
(DO SENHOR DEPUTADO SALVADOR ZIMBALDI) - PDT**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 527/2011**

*"Altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo."*

**EMENDA MODIFICATIVA**

Suplementa-se do inciso III do artigo 17 o § 2º do art. 10, que passarão a vigorar com a seguinte redação,

"Art. 10 .(...)

I – (...)

II – (...)

III – os incisos XXIII, XXVII e XLVII, do art. 8º da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005."

.....

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda tem por finalidade, restabelecer a situação em que se encontrava a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Com a edição da Medida Provisória N° 527 de 18 de março de 2011, o artigo 17, inciso III, revoga o § 2º do artigo 10 da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. O parágrafo revogado determinava que:

*"§ 2º A matéria sujeita à deliberação da Diretoria será distribuída ao Diretor responsável pela área para apresentação de relatório".*

Tal parágrafo se faz importante, pois, vincula os Diretores da Agência a uma área específica. Pela forma como foi redigida, a Medida Provisória, desobriga a vinculação dos Diretores a uma área específica.

Ao que parece o objetivo seria de desvinculação das Diretorias da ANAC ás correspondentes áreas técnicas.

O argumento mais importante na manutenção da vinculação das diretorias da Agência a área técnica correspondente, seria a necessidade de especialização das áreas visando economicidade/produtividade, amparada na administração pública pelo princípio da eficiência.

A divisão de trabalho e sua especialização por áreas é objeto de análise de vários doutrinadores, entre eles está Soarez Martínez, *in* Economia Política, Ed. Almedina, 11ª Edição, p. 446, que leciona: "Consequentemente, da divisão do trabalho resultam efeitos benéficos. Melhora a produção, tanto quantitativa como qualitativamente. Também a divisão do trabalho permite uma melhor conservação dos instrumentos de trabalho, utilizados apenas por operários especializados no emprego respectivo. A divisão do trabalho contribui ainda para reduzir os períodos de aprendizagem. Esta seria bastante mais longa se cada trabalhador tivesse de adquirir os conhecimentos próprios de uma multiplicidade de técnicas de produção."

Assim, a desvinculação dos Diretores as respectivas áreas técnicas poderiam levar ao travamento completo da Agência. Existem atualmente na ANAC, quatro áreas bem definidas tecnicamente, quais sejam: Infraestrutura Aeroportuária, Segurança Operacional, Regulação Econômica (Serviços Aéreos) e Aeronavegabilidade.

Desta feita, um processo sobre componentes de avião (aeronavegabilidade) são assuntos afetos a um grupo seletivo de profissionais do mercado, assim, como os temas relativos a Segurança de vôo, Estrutura dos Aeroportos e Atendimento dos usuários. Observa-se a gama e particularidade de cada assunto.

Com a nova proposta apresentada pela Medida Provisória em comento, seria mais difícil nomear Diretores com perfil técnico para a Agência, pois cada diretoria não teria um área técnica específica. O Congresso representa o Povo e os Estados Federados.

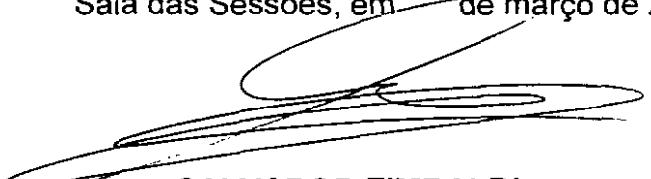
A nomeação de diretores das agências respeita a repartição de poderes. Com a nova proposta o Diretor, sabatinado no Congresso, não poderá intervir como esperado.

Por sua vez, os Superintendentes, cuja nomeação é muito mais facilitada, sendo o cargo em Comissão, sem qualquer análise pelo Congresso Nacional, é quem terá amplos poderes para conduzir as áreas da Agência.

Assim, tal medida poderá despertar a cobiça para os cargos de Superintendentes, os quais são mais numerosos e de livre nomeação.

Em vista de todo o exposto – considerando, ainda, o fato da necessidade da Agência Nacional de Aviação Civil manter sua independência Administrativa - é imperioso que se mantenha as Diretorias da ANAC vinculadas as correspondentes Superintendências Técnicas, conforme proposto nesta Emenda.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de março de 2.011



**SALVADOR ZIMBALDI**  
Deputado Federal

**MPV-527**

**EMENDA N° DA MEDIDA PROVISÓRIA  
(Do Sr. Valdir Colatto) — P<sub>M</sub>D<sub>B</sub>**

**00037**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 527/2011**

*“Altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo.”*

**EMENDA MODIFICATIVA N°**

Suplementa-se do inciso III do artigo 17 o § 2º do art. 10, que passarão a vigorar com a seguinte redação,

“Art. 10 .(…)

I – (...)

II – (...)

III – os incisos XXIII, XXVII e XLVII, do art. 8º da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005.”

.....

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda tem por finalidade, restabelecer a situação em que se encontrava a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Com a edição da Medida Provisória N° 527 de 18 de março de 2011, o artigo 17, inciso III, revoga o § 2º do artigo 10 da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. O parágrafo revogado determinava que:

*“§ 2º A matéria sujeita à deliberação da Diretoria será distribuída ao Diretor responsável pela área para apresentação de relatório”.*

Tal parágrafo se faz importante, pois, vincula os Diretores da Agência a uma área específica. Pela forma como foi redigida, a Medida Provisória, desobriga a vinculação dos Diretores a uma área específica.

Ao que parece o objetivo seria de desvinculação das Diretorias da ANAC ás correspondentes áreas técnicas.

O argumento mais importante na manutenção da vinculação das diretorias da Agência a área técnica correspondente, seria a necessidade de especialização das áreas visando economicidade/produtividade, amparada na administração pública pelo princípio da eficiência.

A divisão de trabalho e sua especialização por áreas é objeto de análise de vários doutrinadores, entre eles está Soarez Martinez, *in* Economia Política, Ed. Almedina, 11ª Edição, p. 446, que leciona: "Consequentemente, da divisão do trabalho resultam efeitos benéficos. Melhora a produção, tanto quantitativa como qualitativamente. Também a divisão do trabalho permite uma melhor conservação dos instrumentos de trabalho, utilizados apenas por operários especializados no emprego respectivo. A divisão do trabalho contribui ainda para reduzir os períodos de aprendizagem. Esta seria bastante mais longa se cada trabalhador tivesse de adquirir os conhecimentos próprios de uma multiplicidade de técnicas de produção."

Assim, a desvinculação dos Diretores as respectivas áreas técnicas poderiam levar ao travamento completo da Agência. Existem atualmente na ANAC, quatro áreas bem definidas tecnicamente, quais sejam: Infraestrutura Aeroportuária, Segurança Operacional, Regulação Econômica (Serviços Aéreos) e Aeronavegabilidade.

Desta feita, um processo sobre componentes de avião (aeronavegabilidade) são assuntos afetos a um grupo seletivo de profissionais do mercado, assim, como os temas relativos a Segurança de vôo, Estrutura dos Aeroportos e Atendimento dos usuários. Observa-se a gama e particularidade de cada assunto.

Com a nova proposta apresentada pela Medida Provisória em comento, seria mais difícil nomear Diretores com perfil técnico para a Agência, pois cada diretoria não teria um área técnica específica. O Congresso representa o Povo e os Estados Federados.

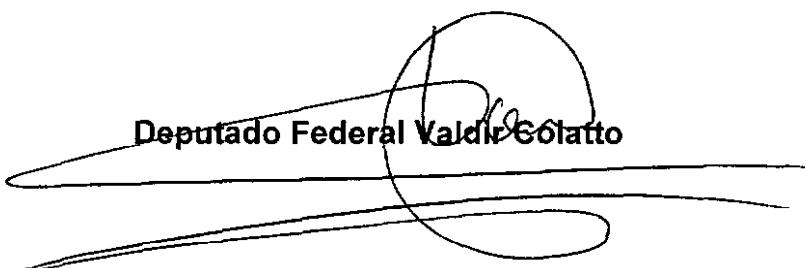
A nomeação de diretores das agências respeita a repartição de poderes. Com a nova proposta o Diretor, sabatinado no Congresso, não poderá intervir como esperado.

Por sua vez, os Superintendentes, cuja nomeação é muito mais facilitada, sendo o cargo em Comissão, sem qualquer análise pelo Congresso Nacional, é quem terá amplos poderes para conduzir as áreas da Agência.

Assim, tal medida poderá despertar a cobiça para os cargos de Superintendentes, os quais são mais numerosos e de livre nomeação.

Em vista de todo o exposto – considerando, ainda, o fato da necessidade da Agência Nacional de Aviação Civil manter sua independência Administrativa – é imperioso que se mantenha as Diretorias da ANAC vinculadas as correspondentes Superintendências Técnicas, conforme proposto nesta Emenda.

Sala das Sessões, em 11 de março de 2.011

  
Deputado Federal Valdir Gólatto

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00038

Data 23 / 03 / 11	Proj Medida Provisória nº 527 / 2011			
Autor Deputado Carlos Eduardo Cadoca - PSC				
Nº Prontuário				
1 <input type="checkbox"/> Supressiva    2. <input type="checkbox"/> Substitutiva    3 <input type="checkbox"/> Modificativa    4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva    5. <input type="checkbox"/> Substitutivo Global				
Página	Artigo 1º	Parágrafos	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Inclua-se no projeto, onde couber, artigo com a seguinte redação:

"Art. \_\_\_\_\_. O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 181. ....

I - .....

II – pelo menos cinquenta e um por cento do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - .....

§ 1º .....

§ 2º .....

§ 3º A transferência a estrangeiros das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de quarenta e nove por cento do capital a que se refere o inciso II deste artigo, depende de aprovação da autoridade de aviação civil.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder estrangeiros não ultrapasse o limite de quarenta e nove por cento do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

....." (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

A emenda propõe o aumento da participação de estrangeiros no capital das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular de passageiros, carga e mala postal dos atuais 20% (vinte por cento) para 49% (quarenta e nove por cento).

O atual percentual de 20% remonta a um modelo institucional ultrapassado, de caráter nacional-desenvolvimentista, protecionista e vetusto, concebido no pós-guerra, e que já está superado não apenas no Brasil, mas em praticamente todos os países desenvolvidos, em que prevalece a concorrência de mercado.

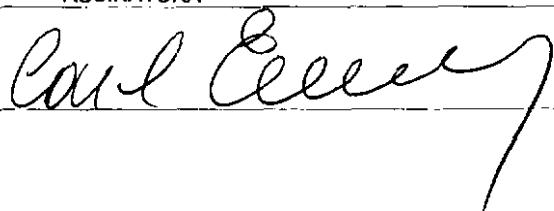
No mundo contemporâneo a soberania das nações não é assegurada pela restrição a investimentos estrangeiros – pensamento predominante há algumas décadas. Mas sim, por meio de instituições que permitam ao poder público regular e fiscalizar setores da economia considerados estratégicos.

Investimentos estrangeiros, portanto, devem ser estimulados. Contribuem não só para a geração de novos empregos, a modernização tecnológica, a expansão de capacidade de atendimento da demanda, mas sobretudo para o aumento da concorrência. Concorrência esta que beneficia diretamente os usuários do serviço público, como ocorre, por exemplo, nos setores de telecomunicações e bancos, sem que isto tenha causado qualquer prejuízo para o País ou para os agentes econômicos ou usuários dos correspondentes serviços.

Em suma, a participação de capitais estrangeiros nas nossas empresas aéreas favorecerá a expansão, com qualidade, da oferta dos serviços.

Câmara dos Deputados, 23 de março de 2011.

ASSINATURA

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Carl Eegey", is written over a horizontal line. The signature is fluid and cursive, with a large, stylized 'e' in the middle.

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00039

Data 23/03/2011	Proposição MEDIDA PROVISÓRIA N° 527, DE 18/03/2011			
Autor Deputado Otavio Leite - PSDB/RJ	N.º do prontuário 316			
1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>				
EMENDA ADITIVA				
<p>Inclua-se aonde couber na Medida Provisória n.º 527, de 18 de março de 2011, o seguinte artigo:</p> <p>Art. O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>"Art. 181. ....</p> <p>II – pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;</p> <p>.....</p> <p>§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do capital a que se refere o inciso II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.</p> <p>§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 49% (quarenta e nove por cento) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital."</p>				
<b>JUSTIFICAÇÃO</b>				
<p>O aumento da porcentagem do capital estrangeiro nas companhias aéreas nacionais acarretará uma significativa melhoria nos serviços prestados. O fortalecimento da concorrência estabelecerá novos padrões, onde o maior beneficiário será o usuário do sistema. A limitação desse capital representa um impedimento para novos investimentos e limita capacidade de crescimento das empresas aéreas nacionais.</p> <p>A presente emenda visa aumentar o percentual do capital estrangeiro nas empresas aéreas nacionais, para estimular a concorrência no setor e aprimorar os serviços oferecidos, porém prevalecendo o controle brasileiro nas mesmas.</p>				
PARLAMENTAR				

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE  
EMENDAS

00040

DATA 24/03/2011	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 527, DE 18 DE MARÇO DE 2011			
AUTORES Deputado Júlio Delgado – PSB/MG	Nº PRONTUÁRIO			
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se no Projeto de Lei de Conversão, onde couber, artigo com a seguinte redação:

“Art. - Dê-se ao art. 39 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) a redação abaixo, incluindo-se os demais artigos:

“Art. 39. Será instituído nos aeroportos, sempre que solicitado por qualquer representante de um dos blocos a que se referem os incisos I a III do art. 39-A desta Lei, um Conselho de Autoridade Aeroportuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Aeroportuária:

I - opinar sobre a proposta e acompanhar a execução do orçamento do aeroporto;

II – propor metas de desempenho e acompanhar a gestão administrativa, técnica, orçamentária e financeira do Administrador do aeroporto;

III – pronunciar-se, previamente à aprovação da autoridade de aviação civil, sobre os valores das tarifas aeroportuárias;

IV – aprovar preços básicos específicos para utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos e serviços aeroportuários, incidentes sobre os usuários do aeroporto;

V – aprovar os programas de manutenção, conservação, modernização e expansão da infra-estrutura do aeroporto;

VI – opinar sobre o horário de funcionamento do aeroporto;

VII – aprovar o plano de desenvolvimento do aeroporto;

VIII – promover estudos e manifestar-se sobre a eficácia e a atualidade dos planos básicos e específicos relativos às zonas de proteção, ruídos e auxílios à navegação aérea pertinentes ao aeroporto;

IX- promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do aeroporto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

X- estimular a competitividade do aeroporto;  
XI - baixar o seu regimento interno;

XII - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do aeroporto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Aeroportuária propor diretrizes visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações aeroportuárias.

Art. 39-A. O Conselho de Autoridade Aeroportuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público:

a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o aeroporto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o aeroporto, no caso de regiões metropolitanas, ou do Município onde se localiza o aeroporto;

II - bloco das empresas de transporte aéreo público:

a) um representante das empresas de transporte aéreo regular de passageiros, carga e mala postal;

b) um representante das empresas de transporte aéreo não-regular de passageiros, carga e mala postal;

c) um representante das empresas estrangeiras de transporte aéreo regular e não-regular de passageiros, carga e mala postal, nos aeroportos com operações internacionais;

III – bloco dos operadores de aeronaves e prestadores de serviços:

a) um representante da aviação geral;

b) um representante das empresas de serviços auxiliares;

c) um representante das pessoas físicas ou jurídicas exploradoras de estabelecimentos comerciais no aeroporto;

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo Presidente da República, Governador de Estado e Prefeito Municipal, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do Conselho serão indicados para um mandato de três anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do Conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

- I - cada bloco terá direito a um voto;
- II - o Presidente do Conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu presidente.

Art. 39-B. A Administração do Aeroporto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária, autorizatária ou delegatária do aeroporto.

§ 1º Compete à Administração do Aeroporto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão ou autorização ou do termo de delegação;

II - assegurar à navegação aérea o gozo das facilidades aeroportuárias;

III - celebrar contratos de utilização ou cessão de áreas aeroportuárias;

IV - arrecadar as tarifas aeroportuárias e respectivos adicionais, aprovados pela ANAC;

V - submeter ao Conselho de Autoridade Aeroportuária os valores dos preços específicos;

VI - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Aeroportuária;

VII - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações e equipamentos aeroportuários;

VIII - acompanhar as operações aeroportuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência e segurança.

IX - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no aeroporto, no âmbito das respectivas competências;

X - promover a remoção de aeronaves ou cascos de aeronaves inoperacionais que possam limitar ou prejudicar as operações aéreas do aeroporto;

XI - suspender operações aéreas que prejudiquem o bom funcionamento do aeroporto;

XII - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Aeroportuária;

XIII - estabelecer o horário de funcionamento do aeroporto, ouvido o Conselho de Autoridade Aeroportuária.

§ 2º As autoridades que exercem suas funções no aeroporto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, aeronaves e mercadorias.

Art. 39-C. É facultado o arrendamento, pela Administração do Aeroporto, sempre através de licitação, de áreas e instalações aeroportuárias destinadas ao comércio apropriado ao aeroporto.

Art.39-D. Os aeroportos compreendem áreas e instalações 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 – às empresas de transporte aéreo;

V - ao terminal de carga aérea;

VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar;

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. 39-E. As áreas e instalações aeroportuárias são classificadas em:

I – essenciais;

II – administrativas; e

III – comerciais.

§ 1º Áreas e instalações essenciais são as destinadas aos serviços das empresas de transporte aéreo público, abrangendo as relativas:

I – ao recebimento e despacho de passageiros e respectivas bagagens;

- II – à venda de passagens, reservas e informações;
  - III – ao recebimento e despacho de aeronaves;
  - IV – ao tratamento de bagagem extraviada;
  - V – ao atendimento a passageiros menores desacompanhados, gestantes, com dificuldade de locomoção ou com necessidades especiais;
  - VI – à comissária de bordo;
  - VII – ao recebimento, armazenamento e despacho de cargas e de bens transportados por aeronaves;
  - VIII – à carga e descarga de aeronaves;
  - IX – às atividades auxiliares de pista;
  - X – ao estacionamento de equipamentos de rampa;
  - XI – à manutenção de equipamentos de rampa;
  - XII – às instalações sanitárias, vestiários e refeitórios;
  - XIII – à manutenção de linha, interna e externa, da aeronave, para suprimento de pronto-atendimento à aeronave em operação;
  - XIV – à manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos;
  - XV – à hangaragem de aeronaves e de veículos confinados;
  - XVI – à telecomunicações aeroportuárias, antenas e meteorologia;
  - XVII – à guarda de material importado, não nacionalizado, de uso da empresa de transporte aéreo;
  - XVIII – ao acesso de veículos às áreas restritas para serviços de comissária, despacho e armazenamento de carga e bens, transporte de tripulantes e outro correlatos à operação;
  - XIX – à safety, security e segurança do trabalho;
  - XX – ao treinamento operacional;
  - XXI – ao abastecimento de combustíveis e lubrificantes de aeronaves;
  - XXII – à instalação de escritórios administrativos;
  - XXIII – à acomodação, em recintos especiais, de passageiros adquirentes de bilhetes de primeira classe e de classe executiva;
  - XXIV – aos serviços auxiliares contratados e aos demais serviços ou atividades abrangidos na relação constante do § 1º deste artigo.
- § 2º Áreas administrativas são as destinadas às instalações e atividades da Administração do Aeroporto e à prestação de serviços públicos, abrangendo as relativas aos serviços:

- I – de proteção ao vôo;
- II – de prevenção, salvamento e combate a incêndio;
- III – de atendimento ao público e fiscalização da aviação civil;
- IV – de Polícia Federal;
- V – de Polícia Civil e Polícia Militar;
- VI - do Sistema Brasileiro de Inteligência;
- VII – de Juizado de Menores;
- VIII – de vigilância sanitária;
- IX - de vigilância agropecuária;
- X - de controle e fiscalização do meio ambiente e recursos naturais renováveis;
- XI - de fiscalização aduaneira.

§ 3º Áreas comerciais são as destinadas ao comércio apropriado para aeroporto, compreendendo as áreas:

I – não abrangidas pelos parágrafos anteriores, quando utilizadas para o exercício de atividades das empresas de transporte aéreo público ou de serviços auxiliares que não sejam indispensáveis para apoiar a operação aérea em curso no aeroporto e que possam ser instaladas fora da área do aeroporto;

II – utilizadas para atividade comercial não vinculada à operação de aeronaves;

III – ao comércio apropriado para aeroporto.

Art. 39-F. Cabe ao Administrador do Aeroporto, ouvido o Conselho de Autoridade Aeroportuária, determinar a localização das áreas e instalações aeroportuárias de que trata este Capítulo, assegurando a destinação, em quantidade e tamanho adequados, de áreas e instalações essenciais para utilização exclusivamente por empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo público de passageiros, carga e mala postal, regular e não-regular, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As áreas mencionadas nos incisos VII, VIII e XXII do § 1º do art. 39-E desta Lei poderão ser disponibilizadas às empresas de serviços auxiliares enquadradas no art. 102 desta Lei.

Art. 39-G. É facultado às empresas de transporte aéreo público contratar com empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo a prestação de serviço nas áreas essenciais por elas utilizadas.

Art. 39-H. Os termos de cessão ou de utilização de áreas essenciais a serem celebrados entre as empresas de transporte aéreo público observarão os regimes contratuais estabelecidos nesta Lei e, no que couber, as disposições da Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967.

Art. 39-I. A utilização de áreas comerciais destinadas ao comércio apropriado para o aeroporto será precedida de licitação, nos termos da legislação aplicável, e da celebração de contrato de arrendamento.

Art. 39-J. A utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias está sujeita ao pagamento, conforme o caso, de ressarcimento proporcional de despesas ou de preços básicos específicos que incidirem sobre a parte utilizada.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, o Administrador do Aeroporto, ouvido o Conselho de Autoridade Aeroportuária, fixará o valor do ressarcimento da despesa ou do preço básico específico pela utilização das áreas e instalações aeroportuárias.

§ 2º A utilização de áreas e instalações administrativas pelas entidades ou órgãos públicos competentes e de áreas e instalações essenciais à prestação de serviços de transporte aéreo público ficará sujeita ao ressarcimento, definido proporcionalmente e sem fins lucrativos, à Administração do Aeroporto, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outras despesas correlatas, sendo vedado o tratamento discriminatório entre órgãos, entidades e empresas usuárias das respectivas áreas;

§ 3º A utilização de áreas destinadas ao comércio apropriado do aeroporto dependerá de avaliação prévia do preço mínimo a ser fixado pelo Administrador do Aeroporto em cada caso e de licitação na

modalidade de concorrência, adotando-se parâmetros claros e objetivos para o critério de julgamento, que será do tipo maior oferta de pagamento pela utilização área ou instalação.

Art. 39-K. Os preços básicos específicos correspondem aos valores fixados para a utilização de 1m<sup>2</sup> (um metro quadrado) de determinada área ou instalação essencial, conforme tabela de valores a ser adotada pela Administração do Aeroporto.

## JUSTIFICAÇÃO

A emenda é autoexplicativa e objetiva, fundamentalmente, assegurar que o resultado da interação entre prestadores de serviços de aviação, exploradores de infraestrutura aeroportuária e usuários da aviação civil seja eficiente, tendo como resultado níveis adequados de provisão de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária, assim como qualidade na prestação de serviços e modicidade de preços e tarifas.

Além disto, como objetivo adicional, a emenda pretende ser um veículo indutor da criação de mecanismos e instrumentos indutores da modernização e da expansão de capacidade da infraestrutura aeroportuária nacional e das próprias condições de mercado em circunstâncias ou onde elas inexistem.

Observe-se, também, que no quadro atual é imperioso não só prover o País de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica em quantidade suficiente para permitir a continuidade do crescimento e desenvolvimento econômico do País, mas assegurar que a gestão da infraestrutura se faça com padrões de excelência que aumentem a competitividade da economia.

Por isto que, no seu aspecto nuclear, a emenda propõe compatibilizar o quadro institucional vigente que remonta à década de 70, com os valores e princípios da ordem econômica e financeira consagrados na Constituição promulgada em 5 de outubro de 1988, em ordem a estimular a concorrência entre os agentes econômicos e procurar mimetizar mercados para minimizar suas deficiências, desempenhando o importante papel institucional de

possibilitar, até mesmo, a criação e organização de novos mercados, bem como a promoção, em seu interior, de redistribuições mais equânimes e realizadas com transparéncia e sob controle social, visto a participação da sociedade e dos governos federal, estaduais e municipais nos Conselhos de Autoridade Aeroportuária que se propõe criar, assim como os novos parâmetros que estão sendo propostos para a gestão dos administradores de aeroportos.

É oportuno esclarecer, ainda, que dentro desse novo quadro institucional, a implementação das novas regras exigirá do Poder Público, dos órgãos representativos da sociedade nos Conselhos de Autoridade Aeroportuária e dos Administradores de aeroportos asseverar, permanentemente, quais são, em cada momento, (i) a quantidade e qualidade ótimas de infraestrutura e de serviços aeroportuários a serem produzidos, (ii) criar os incentivos corretos para que os produtores atendam a demanda de forma eficiente, (iii) estimulá-los a investir em inovação e adaptação tecnológica, (iv) ao menor preço (ou tarifa) possível (isto é, com preço igual aos custos marginais de longo prazo) e, por fim, (v) induzir o repasse dos ganhos de produtividade para os usuários da aviação civil, ou seja, os consumidores.

É importante destacar, também, que o modelo de acompanhamento da administração/gestão dos aeroportos já é o adotado no Setor Portuário Nacional, com excelentes resultados, não só porque permitiu a discussão, em cada porto, dos respectivos planos de desenvolvimento, compatibilizando prioridades e estabelecendo metas e diretrizes a serem alcançadas pelo administrador do porto e demais agentes econômicos interessados, mas alargou o debate, nele incluindo as autoridades federais, estaduais e municipais responsáveis pelos planos de viação e pela adoção de políticas e metas de intermodalidade, que é crucial para as atividades de transporte.

Por último, cumpre esclarecer que a adoção do modelo de gestão que se propõe é facultativo, ou seja, o Conselho de Autoridade Aeroportuária só será instalado nos aeroportos onde houver solicitação específica por parte dos órgãos e entidades que nele terão representação, além do que em nada prejudicará as atuais atividades de administração e gestão hoje exercidas pela INFRAERO, que continuará, para todos os efeitos, administrando os aeroportos brasileiros.

ASSINATURA

MPV-527

APRESENTAÇÃO DE  
EMENDAS

00041

DATA 24/03/2011	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 527, DE 18 DE MARÇO DE 2011.			
AUTORES Deputado Júlio Delgado - PSB/MG		Nº PRONTUÁRIO		
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se no projeto, onde couber, artigo com a seguinte redação:

"Art. - Os arts. 168 e 172 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 168. O comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas ou, se em vôo, restringir a liberdade de qualquer pessoa, inclusive mediante imobilização, até o próximo pouso da aeronave, desde que as atitudes estejam comprometendo a boa ordem, a disciplina ou colocando em risco os demais passageiros, os tripulantes ou a segurança do vôo, podendo para tanto determinar o auxílio dos demais tripulantes e solicitar a cooperação de outros passageiros.

II - .....

III - .....

§ 1º para os efeitos previstos no inciso I do caput deste artigo, consideram-se condutas que podem por em risco a segurança do vôo, especialmente:

- a) embarcar alcoolizado ou sob efeito de entorpecente;
- b) conduzir, para o interior da aeronave, explosivos, produtos químicos ou materiais perigosos aos demais passageiros ou à segurança da aeronave;
- c) conduzir arma de fogo durante o vôo;
- d) ameaçar, intimidar ou agredir membro da tripulação ou passageiro, ou cometer assédio sexual a membro da tripulação, a passageiro, ou molestar criança;

- e) levar bebida alcoólica para uso próprio ou de outrem para o interior da aeronave, ou ingerir bebida alcoólica fora dos períodos de refeições ou consumi-la em excesso durante o serviço de bordo;
- f) fazer uso de substância tóxica no interior da aeronave;
- g) fumar tabaco ou qualquer outra substância no interior da aeronave;
- h) causar prejuízos à aeronave ou impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da mesma;
- i) impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da aeronave;
- j) subtrair ou destruir qualquer objeto do interior da aeronave, seja da própria aeronave ou de outro passageiro;
- k) operar aparelho eletrônico cuja operação seja proibida a bordo;
- l) causar tumulto, expressar-se em altos brados ou ferir o decoro dos demais passageiros, por atos ou expressões;
- m) não seguir a orientação dos tripulantes em relação à segurança do vôo;
- n) não observar normas e regulamentos estabelecidos pela autoridade aeronáutica ou pela autoridade de aviação civil.

"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:

- I - a data e natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular);
- II - os nomes dos tripulantes;
- III - o lugar e a hora da saída e da chegada;
- IV - os totais de tempo de vôo e de jornada;
- V - os incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao vôo que forem de interesse da segurança em geral;
- VI - as medidas disciplinares que tiverem sido tomadas.

§ 1º O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações.

§ 2º O registro, no Diário de Bordo, de medida disciplinar tomada pelo comandante da aeronave em decorrência de conduta que implique em contravenção penal ou crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, fica equiparado ao auto de prisão flagrante e à peça inicial do inquérito policial."

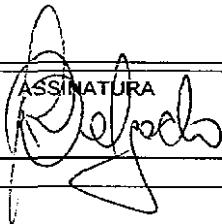
## JUSTIFICAÇÃO

A emenda ao art. 168 do CBA é autoexplicativa e tem por finalidade ampliar o poder/dever do comandante da aeronave de zelar pela segurança do voo, sobretudo podendo chegar à medida extrema de imobilizar um passageiro cujas atitudes estejam colocando em risco outros passageiros, tripulantes, a aeronave ou o voo. Ressalte-se que as providências acima são recomendadas pela ICAO em grau de prioridade e já são adotadas na maioria dos países.

De sua vez, a emenda proposta ao art. 172 do CBA atende, de igual modo, à recomendação da ICAO e corrige grave omissão do Código, que, além de não exigir, não instrumentaliza, de forma adequada, o registro das ocorrências relativas a contravenções penais ou crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, cometidos à bordo de aeronaves.

As emendas, por revestirem matéria diretamente correlacionada à segurança da aviação civil, tem caráter relevante e urgente.

ASSINATURA

A handwritten signature in black ink, appearing to read "R. P. de Souza", is placed over the signature line. The line itself is a simple horizontal stroke with two short vertical tick marks at the ends.

MPV-527

00042

**PROPOSTA DE EMENDA N°            À MEDIDA PROVISÓRIA N° 527/2011  
(DO SENHOR DEPUTADO SALVADOR ZIMBALDI)** *PD*

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 527/2011**

Altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se no Projeto de Lei de Conversão, onde couber, artigo com a seguinte redação:

“Art. - Dê-se ao art. 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) a seguinte redação:

Art. 30. ....

§ 1º .....

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com anuência de seus proprietários.

§ 3º A exploração comercial de aeródromo privado depende de prévia autorização.”

## JUSTIFICATIVA

A Constituição reserva à União, com base no princípio da predominância do interesse geral, competência administrativa e legislativa para explorar, diretamente ou mediante autorização, permissão ou concessão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária (CF, art. 21, inciso XII, alínea “c”).

De sua vez, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências) estabelece que compete à ANAC “conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária (Lei citada, art. 8º, XXIV).

De sua vez, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica), estabelece que “o sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades (art. 26). Demais disto, estabelece, ainda, o CBA, que os aeródromos são classificados em civis e militares, sendo aqueles classificados em públicos e privados (art. 29).

São classificados como públicos, também denominados como “aeroportos”, os aeródromos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas (CBA, art. 31, I).

Todavia, o mesmo CBA restringe a construção e a exploração de aeródromos privados, ao estabelecer que os mesmos só poderão ser utilizados com a permissão de seus proprietários, vedada a exploração comercial, com o que desatende as normas constitucional (CF, art. 21, XII, alínea “c”) e legal citadas (Lei nº 11.182/2005, art. 8º, XXVIII), que permitem a concessão ou a autorização de infra-estrutura aeroportuária, sem vedar a exploração comercial de aeródromos privados.

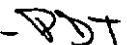
A emenda, portanto, tem por finalidade compatibilizar as disposições do CBA à Constituição e às normas da Lei nº 11.182/2005, permitindo a construção, expansão, modernização e exploração, por particulares, de aeródromos privados, como forma de induzir investimentos na expansão da infra-estrutura aeroportuária brasileira, especialmente de aeródromos privados regionais e locais.

Sala de Sessões, em \_\_\_\_\_ de março de 2011.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a cursive form of a name, is placed below the date in the text block above.

**MPV-527**

**00043**

**PROPOSTA DE EMENDA N° A MEDIDA PROVISÓRIA N° 527/2011  
(DO SENHOR DEPUTADO SALVADOR ZIMBALDI)** 

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 527/2011**

Altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se no projeto, onde couber, artigo com a seguinte redação:

“Art. - Os arts. 168 e 172 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 168. O comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas ou, se em vôo, restringir a liberdade de qualquer pessoa, inclusive mediante imobilização, até o próximo pouso da aeronave, desde que as atitudes estejam comprometendo a boa ordem, a disciplina ou colocando em risco os demais passageiros, os tripulantes ou a segurança do vôo, podendo para tanto determinar o auxílio dos demais tripulantes e solicitar a cooperação de outros passageiros.

II - .....

III - .....

§ 1º para os efeitos previstos no inciso I do caput deste artigo, consideram-se condutas que podem por em risco a segurança do vôo, especialmente:

- a) embarcar alcoolizado ou sob efeito de entorpecente;
- b) conduzir, para o interior da aeronave, explosivos, produtos químicos ou materiais perigosos aos demais passageiros ou à segurança da aeronave;
- c) conduzir arma de fogo durante o vôo;
- d) ameaçar, intimidar ou agredir membro da tripulação ou passageiro, ou cometer assédio sexual a membro da tripulação, a passageiro, ou molestar criança;
- e) levar bebida alcoólica para uso próprio ou de outrem para o interior da aeronave, ou ingerir bebida alcoólica fora dos períodos de refeições ou consumi-la em excesso durante o serviço de bordo;
- f) fazer uso de substância tóxica no interior da aeronave;
- g) fumar tabaco ou qualquer outra substância no interior da aeronave;
- h) causar prejuízos à aeronave ou impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da mesma;
- i) impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da aeronave;
- j) subtrair ou destruir qualquer objeto do interior da aeronave, seja da própria aeronave ou de outro passageiro;
- k) operar aparelho eletrônico cuja operação seja proibida a bordo;
- l) causar tumulto, expressar-se em altos brados ou ferir o decoro dos demais passageiros, por atos ou expressões;
- m) não seguir a orientação dos tripulantes em relação à segurança do vôo;
- n) não observar normas e regulamentos estabelecidos pela autoridade aeronáutica ou pela autoridade de aviação civil.

"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:

I - a data e natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular);

II - os nomes dos tripulantes;

III - o lugar e a hora da saída e da chegada;

IV - os totais de tempo de vôo e de jornada;

V - os incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao vôo que forem de interesse da segurança em geral;

VI - as medidas disciplinares que tiverem sido tomadas.

§ 1º O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações.

§ 2º O registro, no Diário de Bordo, de medida disciplinar tomada pelo comandante da aeronave em decorrência de conduta que implique em contravenção penal ou crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, fica equiparado ao auto de prisão flagrante e à peça inicial do inquérito policial."

#### **JUSTIFICATIVA**

A emenda ao art. 168 do CBA é auto-explicativa e tem por finalidade ampliar o poder/dever do comandante da aeronave de zelar pela segurança do vôo, sobretudo podendo chegar à medida extrema de imobilizar um passageiro cujas atitudes estejam colocando em risco outros passageiros, tripulantes, a aeronave ou o vôo. Ressalte-se que as providências acima são recomendadas pela ICAO em grau de prioridade e já são adotadas na maioria dos países.

De sua vez, a emenda proposta ao art. 172 do CBA atende, de igual modo, à recomendação da ICAO e corrige grave omissão do Código, que, além de não exigir, não instrumentaliza, de forma adequada, o registro das ocorrências relativas a contravenções penais ou crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, cometidos à bordo de aeronaves.

A emenda, por revestirem matéria diretamente correlacionada à segurança da aviação civil, tem caráter relevante e urgente.

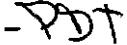
Sala das Sessões, em 11 de março de 2011.



**SALVADOR ZIMBALDI**  
Deputado Federal

**MPV-527**

**00044**

**PROPOSTA DE EMENDA Nº                    À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 527/2011  
(DO SENHOR DEPUTADO SALVADOR ZIMBALDI) **

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 527/2011**

Altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se no Projeto de Lei de Conversão, onde couber, artigo com a seguinte redação:

“Art. - Dê-se ao art. 39 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) a redação abaixo, incluindo-se os demais artigos:

“Art. 39. Será instituído nos aeroportos, sempre que solicitado por qualquer representante de um dos blocos a que se referem os incisos I a III do art. 39-A desta Lei, um Conselho de Autoridade Aeroportuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Aeroportuária:

I - opinar sobre a proposta e acompanhar a execução do orçamento do aeroporto;

II – propor metas de desempenho e acompanhar a gestão administrativa, técnica, orçamentária e financeira do Administrador do aeroporto;

III – pronunciar-se, previamente à aprovação da autoridade de aviação civil, sobre os valores das tarifas aeroportuárias;

IV – aprovar preços básicos específicos para utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos e serviços aeroportuários, incidentes sobre os usuários do aeroporto;

V – aprovar os programas de manutenção, conservação, modernização e expansão da infra-estrutura do aeroporto;

VI – opinar sobre o horário de funcionamento do aeroporto;

VII – aprovar o plano de desenvolvimento do aeroporto;

VIII – promover estudos e manifestar-se sobre a eficácia e a atualidade dos planos básicos e específicos relativos às zonas de proteção, ruídos e auxílios à navegação aérea pertinentes ao aeroporto;

IX- promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do aeroporto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

X- estimular a competitividade do aeroporto;

XI - baixar o seu regimento interno;

XII - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do aeroporto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Aeroportuária propor diretrizes visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações aeroportuárias.

Art. 39-A. O Conselho de Autoridade Aeroportuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público:

a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o aeroporto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o aeroporto, no caso de regiões metropolitanas, ou do Município onde se localiza o aeroporto;

II - bloco das empresas de transporte aéreo público:

a) um representante das empresas de transporte aéreo regular de passageiros, carga e mala postal;

b) um representante das empresas de transporte aéreo não-regular de passageiros, carga e mala postal;

c) um representante das empresas estrangeiras de transporte aéreo regular e não-regular de passageiros, carga e mala postal, nos aeroportos com operações internacionais;

III – bloco dos operadores de aeronaves e prestadores de serviços:

a) um representante da aviação geral;

b) um representante das empresas de serviços auxiliares;

c) um representante das pessoas físicas ou jurídicas exploradoras de estabelecimentos comerciais no aeroporto;

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo Presidente da República, Governador de Estado e Prefeito Municipal, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do Conselho serão indicados para um mandato de três anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do Conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o Presidente do Conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu presidente.

Art. 39-B. A Administração do Aeroporto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária, autorizatária ou delegatária do aeroporto.

§ 1º Compete à Administração do Aeroporto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão ou autorização ou do termo de delegação;

II - assegurar à navegação aérea o gozo das facilidades aeroportuárias;

III - celebrar contratos de utilização ou cessão de áreas aeroportuárias;

IV - arrecadar as tarifas aeroportuárias e respectivos adicionais, aprovados pela ANAC;

V - submeter ao Conselho de Autoridade Aeroportuária os valores dos preços específicos;

VI - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Aeroportuária;

VII - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações e equipamentos aeroportuários;

VIII - acompanhar as operações aeroportuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência e segurança.

IX - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no aeroporto, no âmbito das respectivas competências;

X - promover a remoção de aeronaves ou cascos de aeronaves inoperacionais que possam limitar ou prejudicar as operações aéreas do aeroporto;

XI - suspender operações aéreas que prejudiquem o bom funcionamento do aeroporto;

XII - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Aeroportuária;

XIII - estabelecer o horário de funcionamento do aeroporto, ouvido o Conselho de Autoridade Aeroportuária.

§ 2º As autoridades que exercem suas funções no aeroporto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, aeronaves e mercadorias.

Art. 39-C. É facultado o arrendamento, pela Administração do Aeroporto, sempre através de licitação, de áreas e instalações aeroportuárias destinadas ao comércio apropriado ao aeroporto.

Art.39-D. Os aeroportos compreendem áreas e instalações 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 – às empresas de transporte aéreo;
- V - ao terminal de carga aérea;
- VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar;
- 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. 39-E. As áreas e instalações aeroportuárias são classificadas em:

- I – essenciais;
- II – administrativas; e
- III – comerciais.

§ 1º Áreas e instalações essenciais são as destinadas aos serviços das empresas de transporte aéreo público, abrangendo as relativas:

- I – ao recebimento e despacho de passageiros e respectivas bagagens;
- II – à venda de passagens, reservas e informações;
- III – ao recebimento e despacho de aeronaves;
- IV – ao tratamento de bagagem extraviada;
- V – ao atendimento a passageiros menores desacompanhados, gestantes, com dificuldade de locomoção ou com necessidades especiais;
- VI – à comissária de bordo;
- VII – ao recebimento, armazenamento e despacho de cargas e de bens transportados por aeronaves;
- VIII – à carga e descarga de aeronaves;
- IX – às atividades auxiliares de pista;
- X – ao estacionamento de equipamentos de rampa;
- XI – à manutenção de equipamentos de rampa;
- XII – às instalações sanitárias, vestiários e refeitórios;
- XIII – à manutenção de linha, interna e externa, da aeronave, para suprimento de pronto-atendimento à aeronave em operação;

- XIV – à manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos;
- XV – à hangaragem de aeronaves e de veículos confinados;
- XVI – à telecomunicações aeroportuárias, antenas e meteorologia;
- XVII – à guarda de material importado, não nacionalizado, de uso da empresa de transporte aéreo;
- XVIII – ao acesso de veículos às áreas restritas para serviços de comissária, despacho e armazenamento de carga e bens, transporte de tripulantes e outro correlatos à operação;
- XIX – à safety, security e segurança do trabalho;
- XX – ao treinamento operacional;
- XXI – ao abastecimento de combustíveis e lubrificantes de aeronaves;
- XXII – à instalação de escritórios administrativos;
- XXIII – à acomodação, em recintos especiais, de passageiros adquirentes de bilhetes de primeira classe e de classe executiva;
- XXIV – aos serviços auxiliares contratados e aos demais serviços ou atividades abrangidos na relação constante do § 1º deste artigo.
- § 2º Áreas administrativas são as destinadas às instalações e atividades da Administração do Aeroporto e à prestação de serviços públicos, abrangendo as relativas aos serviços:
- I – de proteção ao vôo;
  - II – de prevenção, salvamento e combate a incêndio;
  - III – de atendimento ao público e fiscalização da aviação civil;
  - IV – de Polícia Federal;
  - V – de Polícia Civil e Polícia Militar;
  - VI – do Sistema Brasileiro de Inteligência;
  - VII – de Juizado de Menores;
  - VIII – de vigilância sanitária;
  - IX – de vigilância agropecuária;
  - X – de controle e fiscalização do meio ambiente e recursos naturais renováveis;
  - XI – de fiscalização aduaneira.

§ 3º Áreas comerciais são as destinadas ao comércio apropriado para aeroporto, compreendendo as áreas:

- I – não abrangidas pelos parágrafos anteriores, quando utilizadas para o exercício de atividades das empresas de transporte aéreo público ou de serviços auxiliares que não sejam indispensáveis para apoiar a operação aérea em curso no aeroporto e que possam ser instaladas fora da área do aeroporto;
- II – utilizadas para atividade comercial não vinculada à operação de aeronaves;
- III – ao comércio apropriado para aeroporto.

Art. 39-F. Cabe ao Administrador do Aeroporto, ouvido o Conselho de Autoridade Aeroportuária, determinar a localização das áreas e instalações aeroportuárias de que trata este Capítulo, assegurando a

destinação, em quantidade e tamanho adequados, de áreas e instalações essenciais para utilização exclusivamente por empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo público de passageiros, carga e mala postal, regular e não-regular, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As áreas mencionadas nos incisos VII, VIII e XXII do § 1º do art. 39.E desta Lei poderão ser disponibilizadas às empresas de serviços auxiliares enquadradas no art. 102 desta Lei.

Art. 39-G. É facultado às empresas de transporte aéreo público contratar com empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo a prestação de serviço nas áreas essenciais por elas utilizadas.

Art. 39-H. Os termos de cessão ou de utilização de áreas essenciais a serem celebrados entre as empresas de transporte aéreo público observarão os regimes contratuais estabelecidos nesta Lei e, no que couber, as disposições da Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967.

Art. 39-I. A utilização de áreas comerciais destinadas ao comércio apropriado para o aeroporto será precedida de licitação, nos termos da legislação aplicável, e da celebração de contrato de arrendamento.

Art. 39-J. A utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias está sujeita ao pagamento, conforme o caso, de ressarcimento proporcional de despesas ou de preços básicos específicos que incidirem sobre a parte utilizada.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, o Administrador do Aeroporto, ouvido o Conselho de Autoridade Aeroportuária, fixará o valor do ressarcimento da despesa ou do preço básico específico pela utilização das áreas e instalações aeroportuárias.

§ 2º A utilização de áreas e instalações administrativas pelas entidades ou órgãos públicos competentes e de áreas e instalações essenciais à prestação de serviços de transporte aéreo público ficará sujeita ao ressarcimento, definido proporcionalmente e sem fins lucrativos, à Administração do Aeroporto, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outras despesas correlatas, sendo vedado o tratamento discriminatório entre órgãos, entidades e empresas usuárias das respectivas áreas;

§ 3º A utilização de áreas destinadas ao comércio apropriado do aeroporto dependerá de avaliação prévia do preço mínimo a ser fixado pelo Administrador do Aeroporto em cada caso e de licitação na modalidade de concorrência, adotando-se parâmetros claros e objetivos para o critério de

julgamento, que será do tipo maior oferta de pagamento pela utilização área ou instalação.

Art. 39-K. Os preços básicos específicos correspondem aos valores fixados para a utilização de 1m2 (um metro quadrado) de determinada área ou instalação essencial, conforme tabela de valores a ser adotada pela Administração do Aeroporto.

## JUSTIFICATIVA

A emenda é auto-explicativa e objetiva, fundamentalmente, assegurar que o resultado da interação entre prestadores de serviços de aviação, exploradores de infra-estrutura aeroportuária e usuários da aviação civil seja eficiente, tendo como resultado níveis adequados de provisão de serviços aéreos e de infra-estrutura aeroportuária, assim como qualidade na prestação de serviços e modicidade de preços e tarifas.

Além disto, como objetivo adicional, a emenda pretende ser um veículo indutor da criação de mecanismos e instrumentos indutores da modernização e da expansão de capacidade da infra-estrutura aeroportuária nacional e das próprias condições de mercado em circunstâncias ou onde elas inexistem.

Observe-se, também, que no quadro atual é imperioso não só prover o País de infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica em quantidade suficiente para permitir a continuidade do crescimento e desenvolvimento econômico do País, mas assegurar que a gestão da infra-estrutura se faça com padrões de excelência que aumentem a competitividade da economia.

Por isto que, no seu aspecto nuclear, a emenda propõe compatibilizar o quadro institucional vigente que remonta à década de 70, com os valores e princípios da ordem econômica e financeira consagrados na Constituição promulgada em 5 de outubro de 1988, em ordem a estimular a concorrência entre os agentes econômicos e procurar mimetizar mercados para minimizar suas deficiências, desempenhando o importante papel institucional de possibilitar, até mesmo, a criação e organização de novos mercados, bem como a promoção, em seu interior, de redistribuições mais equânimes e realizadas com transparência e sob controle social, visto a participação da sociedade e dos governos federal, estaduais e municipais nos Conselhos de Autoridade Aeroportuária que se propõe criar, assim como os novos parâmetros que estão sendo propostos para a gestão dos administradores de aeroportos.

É oportuno esclarecer, ainda, que dentro desse novo quadro institucional, a implementação das novas regras exigirá do Poder Público, dos órgãos representativos da sociedade nos Conselhos de Autoridade Aeroportuária e dos Administradores de aeroportos asseverar, permanentemente, quais são, em

cada momento, (i) a quantidade e qualidade ótimas de infra-estrutura e de serviços aeroportuários a serem produzidos, (ii) criar os incentivos corretos para que os produtores atendam a demanda de forma eficiente, (iii) estimulá-los a investir em inovação e adaptação tecnológica, (iv) ao menor preço (ou tarifa) possível (isto é, com preço igual aos custos marginais de longo prazo) e, por fim, (v) induzir o repasse dos ganhos de produtividade para os usuários da aviação civil, ou seja, os consumidores.

É importante destacar, também, que o modelo de acompanhamento da administração/gestão dos aeroportos já é o adotado no Setor Portuário Nacional, com excelentes resultados, não só porque permitiu a discussão, em cada porto, dos respectivos planos de desenvolvimento, compatibilizando prioridades e estabelecendo metas e diretrizes a serem alcançadas pelo administrador do porto e demais agentes econômicos interessados, mas alargou o debate, nele incluindo as autoridades federais, estaduais e municipais responsáveis pelos planos de viação e pela adoção de políticas e metas de intermodalidade, que é crucial para as atividades de transporte.

Por último, cumpre esclarecer que a adoção do modelo de gestão que se propõe é facultativo, ou seja, o Conselho de Autoridade Aeroportuária só será instalado nos aeroportos onde houver solicitação específica por parte dos órgãos e entidades que nele terão representação, além do que em nada prejudicará as atuais atividades de administração e gestão hoje exercidas pela INFRAERO, que continuará, para todos os efeitos, administrando os aeroportos brasileiros.

Sala de Sessões, em 24 de março de 2011.



**SALVADOR ZIMBALDI**  
Deputado Federal