



Recebido na COCETI em 15 / 9 / 16

Eduardo

Eduardo Bruno do Lago de Sá
Matrícula: 228210

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RANDOLFE RODRIGUES

Memorando nº 075/2016/GSRROD

Brasília-DF, 15 de setembro de 2016.

Exmo. Senhor

Senador José Maranhão

Relator da Comissão Especial destinada a examinar o PLS 258/2016

Senado Federal

Assunto: **Sugestão de emendas ao Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.**

Excelentíssimo Senhor Relator,

1 Cumprimendo V.Exª pelo honroso trabalho como Relator desta importante Comissão Especial destinada a examinar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que "*institui o Código Brasileiro de Aeronáutica*", aproveito a oportunidade para, **respeitosamente**, apresentar sugestões de emendas com o visando aprimorar a proposição e de eventualmente incorporá-las ao parecer, se V.Exª assim compreendê-las como oportunas.

1.1. É importante salientar que o Projeto de Lei nº 258/2016 é de suma importância para o desenvolvimento do setor aeronáutico brasileiro, que é estratégico para o Brasil, e as emendas aqui trazidas são resultado de demandas trazidas pela sociedade civil, principalmente por meio do Sindicato Nacional dos Aeronautas, assim como por entidades representativas das escolas de aviação civil espalhadas pelo Brasil.

2. Certo de sua compreensão e de sua deferência, registro meus profundos agradecimentos antecipadamente e me coloco à disposição para os esclarecimentos que V. Exª julgar necessários.

Cordialmente.

SENADOR RANDOLFE RODRIGUES

REDE - AP

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se inciso IV ao art. 244, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, com a seguinte redação:

“Art. 244.

IV – quando se tratar de acordos bilaterais ou multilaterais devem ser formalmente convidados pela autoridade em aviação civil a participar de todas as fases da negociação: os operadores e os representantes legais dos tripulantes.”

JUSTIFICAÇÃO

Com a inserção em maior volume de capital externo em empresas brasileiras, as negociações futuras de acordos bilaterais em que o estado brasileiro esteja presente, poderão ter um grande impacto nos empregos dos aeronautas brasileiros assim como nos impostos gerados por este setor.

Como já é prática comum nos principais mercados mundiais (USA e Europa) os representantes dos trabalhadores do setor são formalmente convidados a participar das negociações a fim de darem voz ao pleito laboral dentro dos acordos.

Quando me refiro exclusivamente aos aeronautas, explico que é devido tratarem-se de uma mão de obra que trabalha embarcada e pode, facilmente, ser transportada de um país para outro apenas modificando a base contratual do piloto ou comissário de bordo, fica explícito o perigo que esta categoria específica pode correr em um cenário onde uma empresa estrangeira detém o controle (ou um percentual majoritário) da empresa brasileira e o estado brasileiro esteja negociando direitos de tráfego sem considerar os impactos laborais. O mesmo raciocínio se aplica para as empresas de aéreas brasileiras.

Cabe ressaltar que, em negociação recente entre Brasil e União Europeia, houve esta configuração (autoridade em aviação civil brasileira, operadores e representantes da categoria dos aeronautas) sem nenhum problema relatado.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda aditiva.

Sala das Sessões, de agosto de 2016.

Senador Randolfe Rodrigues
REDE-AP

Senador

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art. 16, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, a seguinte redação:

“Art. 16. A prática de soltura de quaisquer balões não tripulados, sem dirigibilidade, ou controle de azimute e de altitude, utilizados em eventos culturais, deverá ser regulada em documentação específica emitida pela autoridade de aviação civil ou autoridade aeronáutica, e deve tratar:

I - Aplicabilidade;

II - Limites de operação no espaço aéreo;

III - Divulgação

§ 1º Entende-se por balão qualquer artefato inflado com ar quente ou gás, com ou sem chama.

§ 2º Excetua-se do disposto neste artigo as práticas destinadas a pesquisa científica, previsão meteorológica, proteção do meio-ambiente ou a outras finalidades de interesse público, que obedeçam às normas específicas da autoridade de aviação civil ou da autoridade aeronáutica.

§ 3º A prática de soltura de balões previsto no caput deste artigo fora de eventos culturais constitui crime e sujeitará o infrator à sanção penal prevista no art. 357, sem prejuízo da responsabilidade civil por danos causados a terceiros.”

JUSTIFICAÇÃO

A previsão do artigo deve estabelecer a proibição da fabricação, venda ou soltura do artefato, apenas a soltura não estabelece o nexo causal do fato com o risco que dele pode causar para a navegação aérea. Ademais, pelo fato da soltura ocorrer, geralmente, em local de difícil acesso, não haveria a identificação do culpado, caso o mesmo não fosse pego no momento da soltura. O texto do anteprojeto veda a prática de balonismo com balões sem dirigibilidade, porém, o balonismo tripulado classifica uma categoria de voo permitido e informado ao meio aeronáutico por NOTAN.

Sala das Sessões, de agosto de 2016.

Senador

Senador Randolfe Rodrigues
REDE-AP

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao parágrafo único do art. 125, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, a seguinte redação:

“Art. 125.

Parágrafo único. O relatório final da investigação será aprovado por uma comissão composta por autoridade da investigação SIPAER, ANAC, DECEA, representante da entidade legal dos tripulantes e representante da entidade legal das empresas aéreas.”

JUSTIFICAÇÃO

Anexo 13 da ICAO estabelece que a investigação tem que ser neutra. Contudo, a estrutura adotada no Brasil, pela qual a investigação de acidentes aéreos é conduzida por uma entidade militar (CENIPA), não atende a este requisito.

O Comando da Aeronáutica, órgão subordinado ao Ministério da Defesa, ao comandar as investigações e representar o próprio Estado, deixa de ter imparcialidade técnica que o setor exige.

Uma vez que toda a estrutura investigativa está sob comando exclusivo do Estado, há risco de não estar livre de influências.

Assim, sugere-se a criação de um comitê (boarding) do qual participem vários stakeholders do setor da aviação e do Estado Brasileiro, os quais discutirão e assinarão, solidariamente, o resultado das investigações, não cabendo assim a um único órgão subordinado ao Governo Federal a responsabilidade pela emissão dos relatórios finais, atendendo, assim, interesses da sociedade civil que se beneficiará pela implementação de medidas visando à redução de acidentes e incidentes.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda modificativa.

Sala das Sessões, de agosto de 2016.

Senador

Senador Randolfe Rodrigues
REDE-AP

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, os §§ 3º e 5º do art. 1º.

JUSTIFICAÇÃO

Análise da proposição, tal como se encontra, mais especificamente os parágrafos terceiro e quinto, do artigo primeiro, demonstra patente necessidade de ajustes por parte desta Casa Legislativa. Senão vejamos.

Os parágrafos mencionados preveem regramento semelhante, pelo qual se busca a supremacia do direito internacional, representados pelos possíveis Tratados Internacionais dos quais o Brasil seja signatário, sob qualquer regramento interno vigente.

Por outras palavras, parece-nos que a alteração legislativa pretendida com a inclusão dos parágrafos terceiro e quinto ao artigo primeiro, visa à concessão de status hierarquicamente superior aos Tratados Internacionais quando conflitante com qualquer diploma legal brasileiro. E vai além. Veda, inclusive, que se invoquem disposições de direito interno para justificar possível inadimplemento de regras contidas em Tratados.

Certamente, quando da redação dos referidos dispositivos, buscou-se a pacificação de discussões sobre temas que envolvam a aviação civil, prestigiando os Tratados Internacionais. Não há dúvidas sobre a importância de um e de outro. Entretanto, a análise que compete à esta Casa Legislativa deve ser aquela multidisciplinar e que prima pela estrita observância do ordenamento jurídico pátrio, como um todo, razão pela qual se justifica a patente necessidade de supressão dos parágrafos em comento.

Apesar da compreensível e nobre intenção do grupo de notáveis que colaborou com a construção de Projeto deveras importante, o qual ditará novas diretrizes e modernizará o setor aeronáutico brasileiro, entendemos que a Soberania Nacional deve ser preservada e respeitada. E, ao que nos parece, há considerável risco de lesão ou ataque à esta Soberania caso mantida a redação original apresentada.

Senador Raulofo Rodrigues
REDE-AP

É sabido que os Tratados Internacionais (aqueles que não versem sobre Direitos Humanos), precisam de tramitação legislativa no Congresso Nacional, finda a qual conferem status de lei ordinária Tratado incorporado ao nosso ordenamento jurídico. Ora, diante disso, revela-se totalmente possível que haja conflito com outros diplomas vigentes no Brasil, não parecendo razoável que a lei que se pretende aqui modificar determine a prevalência cega de direitos previstos em Tratado Internacional sobre todo e qualquer regramento previsto na legislação brasileira.

Há, aqui, verdadeira afronta à hierarquia legal e principiológica que balizam e norteiam o Direito e a Soberania Nacional.

Não se pode admitir, com todo acatamento, que os regramentos previstos nos dois parágrafos já mencionados estabeleçam aquelas diretrizes, sob pena, inclusive, de desencadear severa insegurança jurídica a todos os players da aviação brasileira, o que, seguramente, não se busca com a modificação desejada pelo presente Projeto de Lei.

Nota-se, portanto, que não há razão para permanência dos parágrafos terceiro e quinto, ambos do artigo primeiro, motivo pelo qual pleiteamos pelas consequentes exclusões, a fim de garantir a manutenção da ordem legal, da Soberania Nacional e da segurança jurídica.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda supressiva.

Sala das Sessões, de agosto de 2016.

Senador Randolfe Rodrigues
SENADOR

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se os incisos IV e V ao § 2º do art. 26, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, com a seguinte redação:

“Art. 26.
.....

IV - aeronaves de instrução ou em voo de experiência;

V - aeronaves pertencentes a aeroclubes, escolas de aviação, aeronaves aerodesportivas e aeronaves detentoras de certificado de aeronavegabilidade experimental ou especial.”

JUSTIFICAÇÃO

A isenção das tarifas acima mencionadas não implicam em subtração do estado, pois são praticadas no código atual para as escolas e aeroclubes, mas significa a manutenção de um fomento à formação profissional e um incentivo à atividade aérea no país.

Sala das Sessões, de agosto de 2016.

Senador Randolfe Rodrigues
Senador

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao § 2º do art. 26, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, a seguinte redação:

“Art. 26.....

§ 2º Ficam isentas do pagamento das tarifas previstas neste artigo:”

JUSTIFICAÇÃO

Para que o parágrafo 2º traga o entendimento de isenção às aeronaves envolvidas nos incisos seguintes, deve-se estabelecer a que isenções o parágrafo se refere.

Sala das Sessões, de agosto de 2016.

Senador Randolfe Rodrigues
REDE-AP
Senador

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº

Dê-se ao art. 59, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, a seguinte redação:

“Art. 59.....

.....
III – da tarifa de pouso:

.....
d) as aeronaves de escolas de aviação civil ou aeroclubes utilizadas para treinamento.

IV – da tarifa de permanência:

.....
d) as aeronaves de escolas de aviação civil e de aeroclubes utilizadas para treinamento
ou de prática de atividade aerodesportiva
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A isenção das tarifas acima mencionadas não implicam em subtração do estado, pois são praticadas no código atual para as escolas e aeroclubes, mas significa a manutenção de um fomento à formação profissional e um incentivo à atividade aérea no país.

Sala das Sessões, de agosto de 2016.

Senador Randolfe Rodrigues
REDE-AP

Senador

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se § 6º ao art. 128, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, com a seguinte redação:

“Art. 128.
.....

§ 6º Nas ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves civis será assegurada a participação de membro da entidade legal que representa os tripulantes durante toda investigação, desde que devidamente habilitado e com credencial válida. A entidade encaminhará a indicação e identificação do investigador habilitado e com credencial de investigador da aviação civil válida ao Investigador-encarregado.”

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente o Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA), quando normatiza a participação de outros membros na investigação, não estabelece, de forma objetiva, os requisitos para a participação dos representantes dos tripulantes, sendo que esta decisão compete ao chefe da investigação e tem caráter subjetivo.

O Anexo 13 da ICAO (Diploma que regula investigações de acidentes aeronáuticos mundialmente), em seu capítulo 5, versa sobre a Participação do Estado de Matrícula, do Estado Explorador, Estado de Projeto e de Fabricação da aeronave nas investigações, contudo não faz menção a um braço muito importante na aviação: os tripulantes. Se há aeronaves em atividade, há tripulantes ou, no mínimo, pilotos a bordo.

Diante disso, a participação dos representantes deste segmento da aviação é essencial, seja na prestação de informações acerca dos tripulantes, ambientes de trabalho, seja na colaboração com outras informações de segurança operacional. Ademais, destaca-se, ainda, a contribuição que esta figura poderá oferecer para a transparência nas investigações, visto que hoje temos representantes de todos os segmentos (Operadores, fabricantes, operados, Estados), exceto dos tripulantes.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda aditiva.

Sala das Sessões, de agosto de 2016.

Senador Randolfe Rodrigues
REDE-AP
Senador

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se art. 146 ao Capítulo X, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, renumerando-se os demais artigos:

“Do Sistema de Formação e Treinamento de Pessoal

Art. 145.....
.....

Art. 146. Aeroclube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

§ 1º Aeroclubes poderão ser autorizados a funcionar como escolas de aviação desde que cumpram todos os requisitos exigidos para as escolas.

§ 2º As entidades de que trata este capítulo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.”

JUSTIFICAÇÃO

Entendendo que o aeroclube serve de base para formação de profissionais do setor, assim como divulgação da atividade aérea, além de garantir a sobrevivência da instituição nos mesmos moldes do código atual, é necessário a manutenção da previsão do artigo 146.

Sala das Sessões, de agosto de 2016.

Senador Randolfe Rodrigues
REDE-AP

Senador

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se parágrafo único ao art. 215, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, com a seguinte redação:

“Art. 215

Parágrafo único. A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais ou estrangeiras, quando operadas por empresa brasileira no formato intercâmbio de aeronaves, é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.”

JUSTIFICAÇÃO

O intercâmbio de aeronaves constitui uma ferramenta importante e inteligente para exploração das sinergias do sistema de aviação civil atual. Porém, precisa-se garantir o cumprimento das normas de onde a aeronave esteja sendo explorada, a fim de assegurar a soberania nacional e o fiel cumprimento dos regramentos vigentes no país.

Caso essas normas não sejam observadas, associadas a reflexos de acordos bilaterais e liberdades dos ar e contratos de wet leasing, poderemos ter direitos de tráfego brasileiro feridos pela má utilização, falta de controle do dispositivo ou, ainda, por questões de competitividade. Ressalvando ainda que por ocasião da MP 714/16, que tratava da participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas, esse dispositivo foi acordado entre aeronautas e governo, com o entendimento de que medidas de proteção dos trabalhadores embarcados são pertinentes em casos onde estaremos explorando aeronaves estrangeiras com direito de tráfego brasileiro.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda aditiva.

Sala das Sessões, de agosto de 2016.

Senador Randolfe Rodrigues
SEDE-AP
Senador

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, de 2016
(Da Comissão Diretora)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se inciso III ao art. 244, do Projeto de Lei do Senado nº 258/2016, com a seguinte redação:

“Art. 244.

III – Voos internacionais, operados por empresa aeroviária que se valha do direito de tráfego assinado pelo Estado brasileiro, deverá ser operado por tripulação brasileira, com contrato de trabalho no Brasil, ressalvadas as condições previstas na Lei nº 7.183/84.

JUSTIFICAÇÃO

É nítida a vulnerabilidade dos trabalhadores embarcados nas aeronaves brasileiras, em caso de flexibilização do capital estrangeiro. Qualquer concessão que majore a participação de capital estrangeiro, de forma desprovida das necessárias proteções laborais, poderá significar o fim da profissão a médio e longo prazo ou a migração da mão de obrados tripulantes brasileiros para outros países, regidos por contratos de trabalho com condições mais precárias do que as atuais.

Diante disso, justificada está a inclusão de ressalvas trabalhistas, que garantam, ao menos, a exploração do direito de tráfego brasileiro por profissionais brasileiros.

Análise rasa permite concluir que muitos outros segmentos de negócios já usufruem dessa permissão no Brasil, alguns chegam até a ser explorados por empresas que contam com a participação irrestrita do capital estrangeiro.

Porém, via de regra, os produtos resultantes destes negócios são vendidos e consumidos no país ou, quando muito, são exportados e os ganhos reflexos (impostos e empregabilidade) ficam dentro dos limites do território nacional.

Igual sorte não tem a aviação civil. Caso ressalvas não sejam inseridas, o prejuízo será incalculável, uma vez que a atividade detém peculiaridades que tornam inviáveis a retenção de ganhos (diretos e reflexos) no caso de internacionalização indiscriminada do capital das empresas exploradoras de serviço público.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda aditiva.

Sala das Sessões,

de agosto de 2016.


Senador Roberto Rodrigues
REDE-AP