

EMENDA N°

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprime-se o artigo 179, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 179. As empresas de transporte aéreo que pretendam atuar na qualidade de intercambiadoras ou beneficiárias do intercâmbio deverão observar a legislação aplicável nas jurisdições em que a aeronave será operada, caso a operação ocorra entre empresas estabelecidas em países distintos.~~

~~§ 1º Qualquer empresa beneficiária do intercâmbio de aeronaves, utilizando o direito de tráfego brasileiro, deverá empregar tripulantes com contrato de trabalho no Brasil.~~

~~§ 2º No caso de discripância entre a legislação interna de ambas as jurisdições, os respectivos agentes reguladores deverão intermediar o conflito, com vistas à solução das discripâncias.”~~

JUSTIFICATIVA

Preliminarmente, entende-se que a Seção III, composta dos art. 178 a 181 deve ser totalmente suprimida visto que seus dispositivos ferem a autonomia técnica da Autoridade da Aviação Civil brasileira. Os mencionados dispositivos legais exterminam a um só golpe o que o jurista espanhol Gaspar Ariño nomeou como “as duas notas fundamentais das Agências Reguladoras: sua especialização e sua independência”. Os

pretensos artigos esgotam o trabalho reservado à regulação que caberia à ANAC, usurpando-lhe a competência legalmente atribuída e por isso não devem constar do Relatório.

As regras apresentadas pelos art. 178 até 181 propõe direitos de operação desconectados com os procedimentos vigentes no Sistema de Aviação Civil, que estabelece que as prerrogativas de operação estão vinculadas nas Especificações Operativas emitidas pelas Autoridades de Aviação de cada operador aéreo, não fazendo sentido as autorizações já estarem previamente estabelecidas em Lei, sem qualquer procedimento de certificação técnica junto à autoridade local.

Convém pontuar que a *International Civil Aviation Organization* (ICAO) apresenta orientações às diversas Autoridades da Aviação Civil para o estabelecimento de acordos de intercâmbio de aeronaves. Dessa forma, a matéria inserida no texto não deveria ser veiculada por lei, mas regulamentada no âmbito da ANAC.

Assim, os arts. 178 até 181 não merecem constar do PL, porque: *i*) os procedimentos de intercâmbio, segundo as práticas internacionais, são regulados pela Autoridade Nacional de Aviação Civil; *ii*) Lei disciplinando a matéria, ainda mais de forma minudente, usurpa a competência legal da Agência de fixar regras por meio de suas próprias normas; *iii*) mostra-se incoerente determinar que a aeronave em intercâmbio deva cumprir a legislação e regulamentação de múltiplos Estados; *iv*) torna-se impossível emitir certificado de aeronavegabilidade brasileiro para aeronave estrangeira operando em intercâmbio no Brasil, já que, para isso, a aeronave precisaria se sujeitar à regulamentação brasileira; e *v*) colide frontalmente com as

práticas seguidas pelas principais autoridades de aviação civil mundial, ditadas pela *International Civil Aviation Organization (ICAO)*;

Impende ressaltar que o parágrafo único do art. 179 é de complexa implantação, considerando-se que, potencialmente, diversos Estados deverão firmar acordos de cooperação visando a sanar diferenças regulatórias. Agrava-se pelo fato de que as regulamentações de ambas as partes tendem a ser alvo de constante evolução. Por este motivo sustenta-se a incoerência de determinar que a aeronave em intercâmbio deva cumprir a legislação e regulamentação de múltiplos Estados, previsto no caput do art. 179.

Diversos aspectos extraídos da combatida inovação legislativa violam a autonomia técnica da Agência Reguladora, a saber:

A aprovação do texto na forma proposta acarretará inegáveis e graves prejuízos ao interesse público no que tange à segurança da aviação. Isso se dá pelo limitado alcance regulatório e fiscalizatório de que disporia a ANAC, principalmente se a operação com aeronaves estrangeiras por operadores brasileiros se tornar generalizada.

À guisa de exemplo, a ANAC não teria capacidade legal para exigir o cumprimento dos requisitos mínimos de segurança brasileiros, impor diretrizes compulsórias de segurança ou sequer fiscalizar a manutenção das aeronaves.

Ressalte-se que o procedimento atual de intercâmbio prevê a participação da Autoridade da Aviação Civil brasileira desde o início do processo de *interchange*. Pela redação proposta, a ANAC apenas atuaria caso se necessite da intermediação para solução de conflito decorrente da

discrepância entre a legislação interna das jurisdições dos interessados (art. 179).

Noutra linha, a *Federal Aviation Administration* (FAA), a Autoridade da Aviação Americana, nos termos do caput do novel art. 179, atuaria no procedimento do intercâmbio desde o nascedouro do processo, ao passo que a ANAC, segundo o Parágrafo Único do mesmo artigo, só seria autorizada a atuar para deslinde em caso de eventual divergência. Enquanto não houver o litígio, a FAA teria do outro lado do polo passivo das tratativas não sua co-irmã brasileira, mas o próprio interessado.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16527.13126-08