

SENADO FEDERAL

EMENDAS APRESENTADAS AO

Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que *institui o Código Brasileiro de Aeronáutica*.

Emendas apresentadas:

Senador Paulo Rocha – 1 e 2, 137 a 141
Senador Ciro Nogueira – 3 a 16
Senador Flexa Ribeiro – 17 a 33 e 303
Senador Lasier Martins – 34 a 65, 291 a 302, 316
Senador Garibaldi Alves Filho – 66 a 71
Senador Pastor Valadares – 72 a 75 e 91
Senador Lindbergh Farias – 76 a 79
Senador Randolfe Rodrigues – 80 a 90
Senador Hélio José – 92 a 133
Senador Edison Lobão – 134 a 136
Senador Pedro Chaves – 142
Senador Vicentinho Alves – 143 a 219, 289, 304 a 315
Senador José Medeiros – 220 a 246 e 290
Senador Paulo Bauer – 247 a 288
Senador Aloysio Nunes Ferreira – 317 a 350

Total – 350 emendas



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

EMENDA Nº -¹.....~~258~~

(ao Projeto de Lei do Senado nº ~~623~~, de 2016)

258

Altera o artigo 145, no Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, o seguinte dispositivo:

Art. 145. O sistema de formação e treinamento de pessoal é constituído pelas instituições destinadas a formar, treinar, especializar e aperfeiçoar os profissionais da aviação civil, nele incluindo-se, as escolas de aviação civil, aeroclubes, escolas técnicas e instituições de ensino superior.

§ 1º O exercício das atividades econômicas previstas neste artigo não dependerá de prévio licenciamento de autoridade de aviação civil.

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá estabelecer requisitos mínimos para a realização de cursos e a expedição de diplomas de conclusão.

JUSTIFICAÇÃO

Formar um piloto – especialmente um piloto mais sofisticado, habilitado a conduzir jatos intercontinentais ou os gigantescos helicópteros das plataformas de petróleo – requer investimentos de centenas de milhares de dólares em instrução teórica, simuladores e horas de voo de instrução. Esse custo é tão elevado que os pilotos não têm como bancá-lo: normalmente, os pilotos pagam do próprio bolso somente a instrução básica (até conseguirem a carteira de piloto comercial), ficando a cargo dos empregadores a instrução mais sofisticada, que os habilita a operar os equipamentos sofisticados. Isso representa investimentos muito vultosos para os empregadores – e, pior ainda, um investimento de alto risco, uma vez que não há como garantir que um piloto recém treinado para pilotar um Boeing, por exemplo, não vá pedir demissão para ganhar mais no concorrente, ou mesmo que ele venha a sofrer algum problema de saúde que o impeça de pilotar. Da mesma forma, manter um equipamento experimental, uma escola de aviação, etc, exige grande quantidade de recursos e de talentos nem sempre disponíveis. Condicionar a autorização prévia os cursos de piloto civil amador, taxar a concessão de



SF/16274.12975-98

Página: 1/2 10/08/2016 18:50:12

f171c4de7ac26db7304a353caf2c114e56ab1446





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

autorização para aviação experimental são algumas das medidas desse novo governo que devem ser derrubados nesse projetos de lei.

Sala das Sessões

Senador Paulo Rocha



SF/16274.12975-98

Página: 2/2 10/08/2016 18:50:12

f171c4de7ac26db7304a353caf2c114e56abf446





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

EMENDA Nº -2.....

(ao Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016) Altera o artigo 246, no Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, o seguinte dispositivo:

Art. 246. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

I – ser designada pelo Governo do respectivo país;

II – obter autorização da autoridade de aviação civil brasileira, após a comprovação de participação de até 49% no capital social, com direito a voto, da respectiva empresa aérea

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto o pedido de autorização é ato da empresa designada.

JUSTIFICAÇÃO

O Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986, determina em seu art. 181 que a concessão para exploração de serviços de transporte aéreo regular será concedida somente à pessoa jurídica brasileira que tiver: 1.sede no Brasil; 2. pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social; e 3. Direção confiada exclusivamente a brasileiros.

O art. 182 do CBA, por sua vez, prevê que as mesmas condições se aplicam à autorização para o transporte aéreo não regular e serviços especializados. Esse limite de até 20% (vinte por cento) de participação de capital estrangeiro com direito a voto em empresas concessionárias ou autorizadas de serviços aéreos públicos faz com que o transporte aéreo seja o setor da economia brasileira mais restritivo a investimentos estrangeiros. Anteriormente à Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, essa condição era conferida aos serviços de saúde. O art. 142 da referida lei alterou a Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, com objetivo de permitir a participação direta ou indireta de empresas ou de capital estrangeiro na assistência à saúde, inclusive em hospitais gerais, especializados, policlínicas, clínicas gerais e especializadas. Com isso, estrangeiros podem, desde 2015, deter até 100% (cem por cento) do capital com direito a voto no setor hospitalar, como já acontece nos setores de aeroportos, portos, ferrovias, telecomunicações, energia elétrica, saneamento básico, construção, turismo, varejo, mineração, óleo e gás, agricultura, manufaturas leves, bancos e seguros.

Se o objetivo com a abertura de capital para 100% de participação de estrangeiros é capitalizar as empresas aéreas, os 49% previstos inicialmente pela mp 714 da presidente Dilma são a medida correta! Mas se o verdadeiro propósito do interino temer é desnacionalizar o setor aéreo, permitindo uma invasão nos céus do Brasil, então permitir a compra de 100% do capital das empresas brasileiras por grupos transnacionais, seria



Página: 1/2 10/08/2016 18:52:57

166a284bbe32670f98a47171c9b8460da713fb





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

oportunidade "perfeita" de implodir milhares de empregos neste setor estratégico para o país! O governo interino temer, atua num sentido contrário ao incentivo às empresas nacionais, busca estabelecer a oportunidade para uma verdadeira invasão do espaço aéreo brasileiro pelas empresas estrangeiras.

Sala das Sessões,

Senador Paulo Rocha



SF/16464.36861-64

Página: 2/2 10/08/2016 18:52:57

166a284bbe32670f98a47f7f1c9b8460da713fb



Folha. n° 279





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 3 , de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao § 3º do art. 277 a seguinte redação:

“Art. 277.....

§ 3º O passageiro tem o direito de receber o valor integral pago pelo bilhete de passagem, desde que o pedido de reembolso seja efetuado em até vinte e quatro horas a contar da aquisição.”

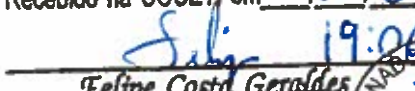
JUSTIFICATIVA

A emenda propõe a supressão da expressão “independentemente do pagamento de qualquer indenização” contida no § 3º do art. 277, por manifesta antinomia com as disposições dos §§ 1º e 2º do mesmo dispositivo, que submete as regras de reembolso às condições que forem livremente pactuadas entre partes no contrato de transporte aéreo, além do que não há que se tratar de indenização, que pressupõe dano causado por uma das partes à outra, o que não é passível de ocorrer na hipótese.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na COCET em 24/08/16


Felipe Costa Geraldes
Mat 229869



SF/16720.79874-36

Página: 1/1 24/08/2016 15:25:32

b83deb35e93c4d9248540f5f8d6e50b4a1d6bcd7



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 4 , de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Inclua-se no art. 320 do PLS nº 258, de 2016, mais um parágrafo, com a redação abaixo, renumerando-se o atual § 2º para § 3º:

“Art. 320.....

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, quando se tratar de pessoa jurídica, as notificações devem ser efetuadas no endereço da sede da empresa.”

JUSTIFICATIVA

A emenda objetiva conferir segurança jurídica quanto à expedição e ao recebimento de notificações às pessoas jurídicas infratoras.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na COSETH em 24/08/16
19:06
Felipe Costa Geraldes
Mat 229869



SF/16118.78959-32

Página: 1/1 24/08/2016 15:19:26

a53510d53bd7789bbea1c0631547bb52075e1779



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 5 , de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao artigo 106 do PLS nº 258, de 2016, a redação abaixo:

“Art. 106. Poderá ser cancelada matrícula de aeronave e o registro de motores, mediante pedido escrito do proprietário ou do operador, este último com consentimento por escrito do primeiro, sempre que não estejam gravados a aeronave ou os motores, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.”

JUSTIFICATIVA

Trata-se de emenda que tem por finalidade corrigir omissão quanto à faculdade de também o operador da aeronave, além do proprietário, solicitar o cancelamento da matrícula da aeronave ou do registro dos motores da mesma, desde que com o consentimento do proprietário, harmonizando-se, desta forma, a redação do dispositivo ao art. 155 do mesmo projeto, que trata da mesma matéria.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.

Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na COCETI em 24/08/16
19:06
Felipe Costa Geraldes
Mat 229869



SF/16598.24306-98

Página: 1/1 24/08/2016 15:32:31

c341733db581422ab048d15c7b120508f3ba30e



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 6 , de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao caput do art. 299 PLS nº 258, de 2016, a redação abaixo, suprimindo-se seu parágrafo único:

“Art. 299. Em se tratando de transporte de bagagem ou carga, o último transportador será responsável perante o passageiro ou destinatário da carga, respondendo também o transportador que tenha efetuado o transporte durante o qual se produziu a destruição, perda, avaria ou atraso”

JUSTIFICATIVA

A emenda objetiva compatibilizar a redação do dispositivo com as normas dos tratados internacionais sobre a matéria, bem como corrigir deficiência na redação do caput do mesmo dispositivo, que nomeia, desnecessariamente, o primeiro transportador como responsável pelo dano ao passageiro ou expedidor da carga, visto que o próprio dispositivo estabelece, na sua parte final, que o transportador que tenha efetuado o transporte durante o qual se produziu a destruição, perda, avaria ou atraso também responde solidariamente pelo dano.

Em vista disto e em sendo redundante o parágrafo único, tendo em vista que o *caput* já prevê a responsabilidade solidária, propõe-se nova redação ao *caput*, com a supressão do parágrafo único.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na COCETI em 24/08/16
19:06
Felipe Costa Geraldes
Mat 229889



SF/16903.70844-56

Página: 1/1 24/08/2016 15:36:08

6bf06110cc2e03519c0b7f5c02f12d534aa5db64



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 7 , de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)


Supressiva

Suprima-se o § 2º do art. 301 do PLS nº 258, de 2016, renumerando-se o § 1º para parágrafo único.

JUSTIFICATIVA

Em se tratando de transporte combinado e que, portanto, envolve mais de um modal, não é correto presumir que o dano, quando ocorrer, seja de responsabilidade do transportador (modal) aéreo, com exclusão de outros modais. Esse dano pode ter até mesmo reparação solidária, mas não pode ser presumido como de responsabilidade exclusiva do transportador de um determinado modal.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

Recebido na COCETI em 24/08/16
19:06 Felipe Costa Geraldo
Mat 229809



SF/16058.46665-95

Página: 1/1 24/08/2016 15:47:47

790ed8f227c7132e97c2a6a38da7e13c53e8598a



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 8 , de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Dê-se ao *caput* do art. 280 do PLS 258, de 2016, a redação abaixo, suprimindo-se seus §§ 1º, 2º e 3º:

“Art.280. A execução do contrato de transporte aéreo inicia-se com o embarque do passageiro na aeronave e termina com seu desembarque.”

JUSTIFICATIVA

A emenda aperfeiçoa o texto do dispositivo em questão, para estabelecer que a execução do contrato de transporte inicia-se com o embarque do passageiro na aeronave e termina com o seu desembarque, cabendo as demais operações realizadas fora da aeronave à administração aeroportuária.

Justifica-se a emenda, portanto, em razão de que cabe à administração do aeroporto - e não às empresas de transporte aéreo - a responsabilidade de construir, equipar, gerir, disponibilizar e explorar, com exclusividade, as áreas, instalações, equipamentos e demais facilidades aeroportuárias, compreendendo as operações de embarque e desembarque de passageiros nos respectivos terminais.

Pela execução de tais operações ou prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária, os passageiros remuneram as administrações aeroportuárias, mediante o pagamento de tarifas de embarque e de conexão, não sendo correto, portanto, ampliar-se o âmbito de execução do contrato de transporte aéreo para abranger o exercício de atividades ou a execução de operações de competência das administrações aeroportuárias, razão pela qual propõe-se a supressão dos §§ 1º, 2º e 3º do art. 280 do projeto.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na COCETI em 24/08/16
19.06
Felipe Costa Geraldes
Mat 229869
SENADO FEDERAL
Rubrica



SF/16140.77975-40

Página: 1/1 24/08/2016 15:22:50

3ec19747f106c560224c93b3b672994424332211



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 9, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao *caput* do art. 270 a seguinte redação:

“Art. 270. No transporte de pessoas, o transportador contratual é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que poderá ser emitido na forma eletrônica e deverá indicar o valor da passagem aérea, o local e a data da sua emissão, os pontos de partida, intermediários e de destino, a data e o horário de partida, assim como o nome do transportador.”

JUSTIFICATIVA

A emenda propõe a substituição da expressão “a data e o horário, tanto de embarque como de partida” pela expressão “a data e o horário de partida” com a finalidade de evitar erros de interpretação na aplicação do dispositivo, uma vez que a manutenção no texto da expressão “horário de embarque” causará confusão em relação ao horário de apresentação do passageiro para o “*check-in*”, devendo ser considerando, ainda, que atualmente o *check-in web* já é bastante utilizado pelos passageiros.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na CUCETI em 24/08/16
19:06 Felipe Costa Geraldes 266
Mat 229869
SENADO FEDERAL
Rúbrica



SF/16947.26391-17

Página: 1/2 24/08/2016 15:28:54

18410955c9d0ce734bc452c6b97c75397dcb71cc



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 10 , de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao § 1º do art. 178 do PLS nº 258, de 2016, a redação abaixo:

“Art. 178

§ 1º A aeronave estrangeira intercambiada com empresa brasileira de transporte aéreo deve passar por vistoria técnica junto à autoridade competente e ter o respectivo contrato de intercâmbio inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

JUSTIFICATIVA

A emenda tem por objetivo explicitar melhor o texto proposto, evitando dúvida de interpretação quanto a quem cabe a realização da vistoria técnica da aeronave estrangeira intercambiada com empresa brasileira de transporte aéreo, bem como deixar claro que o respectivo contrato de intercâmbio é que deve ser inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro, uma vez que o regime de intercâmbio pressupõe a manutenção, pela aeronave intercambiada, das marcas de nacionalidade e de matrícula de origem.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na COGETI em 24/08/16
19:06 Felipe Costa Gerallias
Mat 229869



SF/16291.64164-36

Página: 1/1 24/08/2016 15:34:21

f7eb986915d941e621f1c79ad8602a1393b63d3d



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº II , de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao inciso II do art. 295 do PLS nº 258, de 2016, a redação abaixo:

“Art. 295.....

II – de atraso do transporte aéreo contratado, superior a 4 (quatro) horas no horário de partida”


JUSTIFICATIVA

A emenda tem por objetivo corrigir manifesta impropriedade no dispositivo proposto, uma vez que a indenização por atraso só pode ocorrer no horário estimado para a partida, nunca para a chegada, porquanto o que não se atrasa na partida não pode, obviamente, implicar em atraso na chegada. Aceitar o dispositivo na redação proposta no projeto implica em conferir “bis-in-idem” à indenização, ou seja, punir a empresa transportadora duas vezes pela mesma ocorrência, razão pela qual justifica-se a supressão da expressão “de chegada”.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na COGETI em 24/08/16
19:08
Felipe Costa Geraldes
Mat 229869
Rb 268
Rubrica



SF/16213.20165-38

Página: 1/1 24/08/2016 15:38:06

636771c4114829f4ac4cfffdb722d9612460a651



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 12, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o *Código Brasileiro de Aeronáutica*)

Supressiva

Suprima-se o parágrafo único do art. 283 do PLS nº 258, de 2016.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de disposição desnecessária, uma vez que o *caput* do dispositivo deixa claro que o recebimento da bagagem sem protesto faz presumir seu bom estado, daí decorrendo que nos demais casos deve ser realizado o protesto, justificando-se, por isto mesmo, a supressão do parágrafo único do dispositivo.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na COCETI em 24/08/16
19:06
Felipe Costa Geraldes
Mat 229869
SENADO FEDERAL
269
Rubrica



SF/16423.19136-73

Página: 1/1 24/08/2016 15:45:42

2613946230b17469bcdaaacc9f2e865dd9c79952





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 13 , de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Supressiva

Suprima-se os §§ 1º e 2º do art. 266 do PLS nº 258, de 2016.

JUSTIFICATIVA

Propõe-se a supressão dos §§ 1º e 2º do art. 266 do Projeto, por desnecessários, uma vez que é despiciendo declarar que ao transportador de fato não se aplicam as regras do transporte sucessivo (§ 1º do art. 266), visto tratar-se, no caso, de operações de transporte rigorosamente distintas e que, portanto, não se confundem, o mesmo ocorrendo no que respeita à responsabilidade civil decorrente de eventuais danos aos passageiros, já objeto de regulação específica no projeto.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na COGETI em 14/08/16

Felipe Costa Geraldes
Mat 228869
SENADO FEDERAL
Fls. 270
Rubrica



SF/16913.13267-26

Página: 1/1 24/08/2016 15:49:44

5d7221ce188a8ce17a8d8d783965e688c1ead499



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 14, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de
Aeronáutica) Modificativa

Dê-se ao incisos VIII e XIV do parágrafo único do art. 223 do PLS nº 258, de 2016, a redação abaixo:

“Art. 223.....

Parágrafo único.

VIII – consumir bebida alcoólica em excesso durante o voo;

XIV – subtrair, impedir o funcionamento ou destruir qualquer objeto do interior da aeronave, seja da própria aeronave ou de outro passageiro”

JUSTIFICATIVA

A emenda é autoexplicativa e tem por finalidade corrigir excesso na regulação proposta para o consumo de bebida alcoólica a bordo (inciso VIII), bem como suprir omissão quanto à possibilidade de um passageiro impedir o funcionamento de qualquer objeto do interior da aeronave ou, até mesmo de outro passageiro, hipótese de ocorrência frequente em voos regulares.

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.

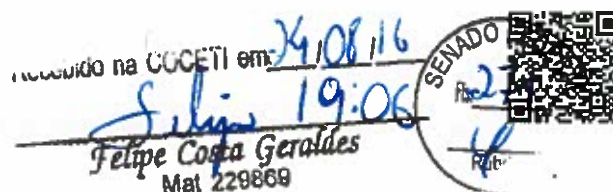

Senador CIRO NOGUEIRA



SF/16308.93190-36

Página: 1/1 24/08/2016 15:44:06

ad6241386386776aa571eb3d0ade372f5ed93263





EMENDA Nº **15**, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Supressiva

Suprima-se os arts. 291, 292, 293 e 294 do PLS nº 258, de 2016.

JUSTIFICATIVA


Os arts. 291 a 294 do Projeto substituem os arts. 252 a 255 do atual Código Brasileiro de Aeronáutica, que de sua vez dispõem sobre o procedimento extrajudicial para o pagamento de indenizações decorrentes de danos causados (i) a passageiros, bagagem ou carga transportada e (ii) a terceiros na superfície, bem como por (iii) danos emergentes de abaloamento e (iv) para obter remuneração ou indenização por assistência e salvamento (cf. incisos I, II, III e IV do art. 317 do CBA).

Embora indiscutivelmente meritório, o novo procedimento extrajudicial proposto no projeto é restritivo, porquanto não abrange todas as hipóteses das quais podem resultar indenizações aos passageiros, visto que aplicável somente aos casos decorrentes de incidentes ou acidentes aeronáuticos.

Demais disto, o procedimento extrajudicial proposto institui mecanismo forçado para o pagamento provisório de indenização, que não se coaduna com as praticas adotadas pelas empresas aéreas transportadoras e pelas companhias de seguro em tais casos, criando burocracia desnecessária, que certamente resultará no atraso do pagamento de indenizações, com prejuízo não só para as empresas, como também para os passageiros.

Sala da Comissão, em _____ de agosto de 2016.


Senador **CIRO NOGUEIRA**

recebido na COCETI em **24/08/16**
Felipe Costa **19:26** FED
Mat 229869
222
Rubrica




SF/16900.72809-78

Página: 1/1 24/08/2016 15:53:42

8ba1cf18b6cad71fb912d6be16070997da7723



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CIRO NOGUEIRA

EMENDA Nº 16 , de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

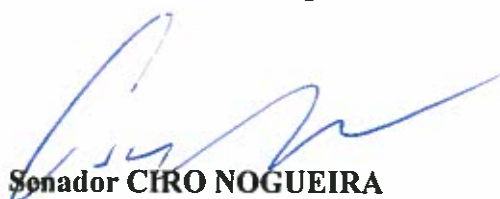
Supressiva

Suprima-se os arts. 200 a 207 do PLS nº 258, de 2016.

JUSTIFICATIVA

Propõe-se, na emenda, a supressão dos arts. 200 a 207 do Projeto, uma vez que tais disposições versam sobre matéria já fartamente regulada no âmbito da Convenção da Cidade do Cabo e na Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil).

Sala da Comissão, em de agosto de 2016.


Senador CIRO NOGUEIRA

recebido na CUCEN em 24/08/16
19:00
Felipe Costa Geraldes
Mat 229869



SF/16992.87990-16

Página: 1/1 24/08/2016 15:52:04

c3034f456875a12fac35600013378503d2402b27

EMENDA Nº 17 /CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se novo § 2º ao art. 287 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, renumerando os demais:

Art. 287.....

“§ 2º No caso de mercadorias entregues ao operador dos armazéns aeroportuários, o protesto da identificação de quaisquer sinais de avarias ou da constatação de falta ou acréscimo de volumes deve ser comunicado de imediato à Secretaria da Receita Federal, mediante o registro da informação no sistema próprio”.

JUSTIFICATIVA

O assunto é amplamente normatizado pela Secretaria da Receita Federal, conforme disposto no art. 5º da IN SRF nº 680/2006, que assim dispõe:

Art. 5º O depositário de mercadoria sob controle aduaneiro, na importação, deverá informar à SRF, de forma imediata, sobre a disponibilidade da carga recolhida sob sua custódia em local ou recinto alfandegado, de zona primária ou secundária, mediante indicação do correspondente Número Identificador da Carga (NIC).

§ 1º Os sinais de avaria e a constatação de falta ou acréscimo de volume também devem ser informados pelo depositário à fiscalização aduaneira. (Redação dada pela Instrução Normativa RFB nº 957, de 15 de julho de 2009)

A emenda que propomos apenas confere força de Lei ao procedimento já existente no normativo da SRF.

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16339.10560-53

EMENDA Nº 18 /CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se ao art. 34º do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, os seguintes incisos:

Art. 34

.....

XXVIII – sítio aeroportuário: é toda a área patrimonial do aeroporto;

XXIV – terminal de logística de carga (TECA): instalação destinada à armazenagem, capatazia e serviços administrativos relacionados ao despacho e fiscalização de carga;

XXX – pátio de estacionamento de aeronaves: áreas destinadas à movimentação e estacionamento de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas, bagagens e carga.

JUSTIFICATIVA

São muitas as referências a “sítio aeroportuário”, “terminal de logística de carga” e “pátio de estacionamento de aeronaves” mas tais definições não são encontradas no Art. 34, podendo levar a dúvidas. Assim, as descrevemos conforme o disposto no Manual de Implementação de Aeroportos – IAC - Instituto de Aviação Civil e aceito pelo ITA Instituto Tecnológico da Aeronáutica, portanto, sugerimos a inclusão das definições de sítio aeroportuário, terminal de logística de carga e pátio de estacionamento de aeronaves.

Assim as definições devem ser incluídas no Código Brasileiro de Aviação Civil, conforme recomendado na ABNT NBR 9719 e assim descritos – “*área do aeroporto destinada ao estacionamento das aeronaves para as operações de embarque/desembarque, abastecimento, comissaria, manutenção, estadia e demais serviços*”.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16475.33073-81

Página: 1/1 08/09/2016 10:04:11

28d86a532e38203053ac9216e9eb3b6662e83ec3

EMENDA Nº 19 /CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se o § 2º ao art. nº 47 do PLS nº 258, de 2016, renumerando o parágrafo único:

Art. 47

§ 2º O disposto no inciso IX do caput se aplica também a aeronaves, equipamentos e outros bens integrantes de massa falida, mediante comunicação ao juízo competente, sendo que as despesas incorridas constituirão créditos extraconcursais a ser pagos pela massa falida.

JUSTIFICATIVA

O abandono de bens pertencentes a massas falidas afigura-se como um problema crônico nos aeroportos brasileiros. A demora na solução das falências acaba inviabilizando a ampliação dos aeroportos, com a proliferação de animais nas áreas ocupadas, com riscos, inclusive, à saúde pública. Além das medidas para a desocupação das áreas, a oneração dos espaços ocupados inibirá a perpetuação da situação, tão prejudicial à infraestrutura aeroportuária.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16151.03619-10

Página: 1/1 08/09/2016 09:57:05

82121e8351d89429240cb63e168b8016146b2d4b



EMENDA Nº 20 /CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se o § 3º ao art. nº 47 do PLS nº 258, de 2016:

Art. 47

§3º a autoridade aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar, inclusive a respeito da viabilidade econômica e financeira para o fornecimento de quaisquer insumos e áreas para tais órgãos e, em especial:

I - coordenar e implementar a integração das ações e o compartilhamento de informações e sistemas de interesse, procedimentos e rotinas de trabalho para otimizar o fluxo de pessoas e bens e a ocupação do espaço físico no aeroporto, bem como garantir níveis adequados de segurança, qualidade e celeridade das atividades cotidianas do aeroporto;

II - coordenar a solução de questões emergenciais e excepcionais, inclusive em períodos de alta demanda;

III - registrar o desempenho das operações aeroportuárias, por meio de indicadores quantitativos e qualitativos, com o auxílio do operador do aeroporto e das demais entidades públicas e privadas que exercem atividades no aeroporto;

IV - coordenar, no que tange às suas atribuições, a comunicação social dos órgãos e entidades que a integram;

V - implementar a adequação de infraestrutura, instalações e equipamentos aos requisitos de segurança, qualidade e celeridade recomendáveis às atividades exercidas no aeroporto; e

VI - aumentar a qualidade, a segurança e a celeridade dos processos operacionais.

JUSTIFICATIVA

A emenda visa reforçar a competência da autoridade aeroportuária.

Os diversos órgãos públicos que atuam nos aeroportos têm editado inúmeras normas visando ter precedência sobre todos os demais órgãos e entidades da comunidade aeroportuária, inclusive extrapolando o seu âmbito de atuação.

O que ocorre na prática é que a legislação infra legal atualmente em vigor, no caso de ocupação de áreas aeroportuárias pelos órgãos públicos, tem onerado financeiramente em demasia o administrador do aeroporto que, além da exigência de áreas cada vez maiores, ainda se vê constrangido ao fornecimento de insumos que deveriam ser objeto da logística de cada órgão e seu respectivo Ministério, tais como o



SF/16308.75975-25

Página: 1/2 08/09/2016 10:05:49

9ce2e049d5cb62d85d6dcd21d28a51cdb6223a48



fornecimento de aparelhos de TV, computadores, mobiliário etc. Exemplo disso é a Portaria nº 1.001, de 6 de maio de 2014, da Receita Federal.

A Receita Federal, no 1º trimestre de 2015, auferiu cerca de R\$ 418 bilhões (apuração de maio de 2015) e os operadores aeroportuários, nos termos da referida Portaria, são obrigados a fornecer inúmeros insumos, utilizando o termo de referência da Receita, elevando o custo para a administração aeroportuária. Por esse motivo, defende-se que o Código Brasileiro de Aeronáutica deva limitar e racionalizar os custos dos aeroportos públicos, sejam eles operados por ente público ou pelos concessionários privados. Além disso, enquanto não for delegada autoridade e responsabilidade sobre a autoridade aeroportuária nos aeroportos, essa figura tem sua atuação limitada ao poder dos demais órgãos públicos. Esta limitação ao mínimo de órgãos públicos, evita a proliferação de órgãos não correspondentes ao fluxo aeroportuário a solicitarem áreas no interior dos terminais.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16308.75975-25

Página: 2/2 08/09/2016 10:05:49

9ce2e049d5cb62d85d6ddcd21d28a51cdb6223a48



EMENDA Nº 21 /CEAERO

(ao PLS nº 258 , de 2016)

Acrescente-se ao Art. 104 do PLS nº 258, de 2016, inciso V com a seguinte redação:

Art. 104.

.....

V – cartas de arrematação.

JUSTIFICATIVA

Tal instrumento tem sido utilizado nas hipóteses de leilão judicial, para consignar a propriedade ao arrematante de bens da massa falida.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



EMENDA Nº 22/CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se o § 3º ao Art. 139 ao PLS nº 258, de 2016:

Art. 139.
.....

§ 3º Na ocorrência de acidentes ou incidentes aeronáuticos o proprietário e o explorador da aeronave acidentada respondem objetivamente pelos prejuízos acarretados às instalações aeroportuárias, suas pistas e pátios, inclusive pelos prejuízos decorrentes da inoperância do aeroporto.

JUSTIFICATIVA

Considerando a existência de incidentes aeronáuticos com danos causados por aeronave à infraestrutura aeroportuária, como no conhecido caso do cargueiro da empresa CENTURION CARGO ocorrido no Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos, em 2012, que gerou prejuízos na ordem de R\$20 milhões e afetou mais de 25 mil passageiros apenas no aeroporto da cidade paulista, dentro outros motivos, é necessário incluir previsão da responsabilidade objetiva do proprietário ou explorador da aeronave pelos danos causados à infraestrutura aeroportuária decorrentes de acidente ou incidente aeronáutico.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



EMENDA Nº 23 /CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se ao art. 70 do PLS nº 258, de 2016, um novo § 5º,
renumerando os demais:

Art. 70

.....

§ 5º – Serão aplicadas medidas mitigadoras às edificações de uso
permanente ou temporário, que descumpram as orientações e prescrições
previstas nos Planos de Zoneamento de Ruído;

.....

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo permitir a identificação das
ações exigíveis a partir dos planos específicos de zoneamento de ruído.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16960.63609-96

Página: 1/1 08/09/2016 15:58:18

4778169a7611f7af4b592210672a86158e082421

EMENDA Nº 24 /CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se ao art. 57 do PLS nº 258, de 2016, Parágrafo único com a seguinte redação:

Art. 57.....
.....

Parágrafo único - O atraso no pagamento das tarifas aeroportuárias, depois de efetuada a cobrança, acarretará aplicação cumulativa, de:

I – juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e atualização monetária pela variação do Índice Geral de Preços de Mercado - IGP-M sobre o valor devido;

II – multa de 2% (dois por centos) ao mês;

III – após trinta dias, suspensão ex-officio das autorizações de voo (planos de voos);

IV – após cento e oitenta dias, cancelamento das autorizações de voo (planos de voos).

JUSTIFICATIVA

O art. 6º da lei nº 6009, de 1973, determina:

Art. 6º O atraso no pagamento das tarifas aeroportuárias, depois de efetuada a cobrança, acarretará a aplicação cumulativa, por quem de direito, das seguintes sanções:

I - após trinta dias, cobrança de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês;

II - após cento e vinte dias, suspensão *ex officio* das concessões ou autorizações;

III - após cento e oitenta dias, cancelamento sumário das concessões ou autorizações.

Trata-se de importante mecanismo de inibição ou mesmo redução da inadimplência. A título de informação, no tocante aos operadores da aviação geral brasileira, aproximadamente 40% não realizam o pagamento de seus boletos das tarifas aeroportuárias no efetivo vencimento; somente na proximidade de completar os cento e vinte dias de vencido, evitando-se incorrer na suspensão de seus planos de voos.

A retirada desse ordenamento fragilizará o sistema de aviação civil e a administração aeroportuária, que terá o encargo de manter a prestação do serviço sem a garantia da efetiva cobertura de seus custos.



SF/16073.70320-58

Página: 1/2 08/09/2016 16:26:45

92b7048c0173009e681a40c2189518a228917e59

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador FLEXA RIBEIRO

Sugere-se, também, a redução no prazo, visando diminuir a inadimplência e tornar mais justa a concorrência em relação àqueles que realizam os pagamentos pontualmente em seu vencimento.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16073.70320-58

Página: 2/2 08/09/2016 16:26:45

92b7048c0173009e681a40c2189518a228917e59



EMENDA Nº 25/CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao art. 47 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

Art. 47

.....

IX - remover aeronaves, cascos de aeronaves inoperacionais, equipamentos e outros bens deixados nas áreas operacionais, que possa prejudicar a adequada realização da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária ou de qualquer forma limitar as operações aeroportuárias ou por em risco a segurança da aviação civil, com ônus para o operador aéreo responsável;

X – emitir parecer, controlar e gerenciar a disponibilidade de infraestrutura aeroportuária referente ao uso de SLOTS aeroportuários;

.....

Parágrafo único. Compete, ainda, à autoridade aeroportuária:

I – com apoio da autoridade aeronáutica:

.....

c) delimitar, no respectivo planos de emergência, a área destinada a aeronaves envolvidas em situações de emergência e apoderamento ilícito.

.....

JUSTIFICATIVA

A proposta de alteração do inciso IX do artigo 47 objetiva conferir maior agilidade na remoção de obstáculos cuja permanência em áreas aeroportuárias acaba por comprometer as operações, a exemplo de aeronaves e equipamentos deixados pelas companhias aéreas submetidas a falência na década passada.

O que se observa atualmente é a existência de inúmeros bens abandonados nos aeroportos, ocupando áreas necessárias à sua ampliação, com alto valor comercial, além de se transformar em focos atrativos de insetos e animais peçonhentos, situação vedada pela legislação sanitária vigente.



SF/16340.84144-30

Página: 1/2 08/09/2016 18:13:04

32a989ba0c70420faa6a01e1fdbb73e1f894e45b



Quanto ao inciso X, a autorização do pouso e decolagem de aeronaves é competência do serviço de tráfego aéreo, e não ao operador aeroportuário. O tema está estabelecido na Portaria n.º 692/DGAC, de 20 de outubro de 1999, que aprova as instruções para o funcionamento da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares – COMCLAR, do Departamento de Aviação Civil (DAC) e Portaria ANAC Nº 276/SIA, DE 29 de janeiro de 2013 - Análise das condições da infraestrutura aeroportuária em solicitações de exploração de linhas aéreas, no âmbito da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares – COMCLAR.

Já a competência do inciso I do parágrafo único deve ser exercida conjuntamente entre a autoridade aeronáutica e a autoridade aeroportuária, não havendo que se falar em relação de subordinação sobre o tema.

Com relação as alíneas, deve-se observar as Normas de Serviço do Comando da Aeronáutica NSCA 3-4/2008 – Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PEEA) “*O grau de detalhamento do Plano dependerá da complexidade da operação do aeródromo, aqui devendo ser considerados, entre outros, e quando aplicáveis, os seguintes aspectos: os mapas do aeroporto e de suas proximidades; a relação de nomes.*”

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16340.84144-30

Página: 2/2 08/09/2016 18:13:04

32a989ba0c70420faa6a01e1fdbb73e1f894e45b



EMENDA Nº 26/CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao item 3 da alínea “b” do inciso IV do art. 59 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

Art. 59

IV

b)

.....

3 - em caso de estacionamento em áreas arrendadas pelo proprietário ou explorador da aeronave.

JUSTIFICATIVA

Faz-se necessário manter no texto do item 3 da alínea “b” do inciso IV do art. 59 a expressão “*estacionamento em áreas arrendada pelo proprietário ou explorador da aeronave*”, devendo ser observado o objeto do contrato, que possui precificação diferenciada na hipótese de abranger hangaragem de aeronaves de terceiros ou não.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16898.32875-63

Página: 1/1 08/09/2016 18:16:25

3eb1efe424107b1a292f81d7ba8a7c6d24b73b9



EMENDA Nº 27/CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se aos incisos V e VI do Art. 57 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

Art. 57

.....

V - tarifa de armazenagem: devida ao titular do terminal de carga pelo armazenamento das mercadorias e fixada de acordo com o valor da mercadoria, incidindo sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga em trânsito;

VI – tarifa de capatazia: devida ao prestador de serviços de capatazia pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o inciso anterior e fixada de acordo com o peso da mercadoria, incidindo sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga em trânsito.

JUSTIFICATIVA

As redações sugeridas para as Tarifas de Armazenagem e de Capatazia estão amparadas no art. 7º, parágrafo único, e no art. 8º, parágrafo único, do Decreto nº 89.121, de 6 de dezembro de 1983, que regulamenta a Lei nº 6.009, de 1973.

A conceituação sugerida à Tarifa de Armazenagem não possui coerência com sua atual precificação, levando-se em consideração os serviços e as instalações disponibilizadas e pela qual é remunerada, não podendo deixar de considerar o tempo de armazenamento da carga, por se tratar de item necessário ao melhor desempenho e possibilidade de flexibilização, o que torna o segmento mais atrativo.

Destaca-se que, com relação à tarifa de armazenagem, considerar o peso e o volume da mercadoria é critério injusto, em face de que existem mercadorias com volume e peso irrisório, mas que, por suas especificidades, demandam cuidados adicionais de armazenamento, gerando custos elevados ao operador aeroportuário.

Exemplo disso são os medicamentos, que demandam investimentos vultosos por parte de operador aeroportuário para sua conservação, com câmaras frigoríficas específicas para o seu armazenamento, além de equipe preparada para o seu manuseio, como a contratação de farmacêutico para este fim. Portanto, defende-se a utilização do critério do valor da mercadoria.



SF/16008.93807-89

Página: 1/2 13/09/2016 11:45:00

d4ff0b5edfc5903fc0c2103d1999643b43df4736



Com a revogação da lei nº 6009, de 1973, é necessário fazer os devidos ajustes para evitar lacunas na legislação. A alteração proposta resume-se a retirar da nova legislação a referência a “carga aérea”, fazendo-se constar apenas a palavra “carga”, para compatibilizar a operação da carga executada nos terminais existentes nos aeroportos à Lei nº 9.611, de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências, bem como ao regime de trânsito aduaneiro.

Assim, não restam dúvidas na interpretação dos dispositivos, em especial no que diz respeito ao regime de trânsito aduaneiro nos terminais de carga existentes nos aeroportos brasileiros.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16008.93807-89

Página: 2/2 13/09/2016 11:45:00

d4f10b5edfc5903fc0c2103d1999643b43df4736



EMENDA Nº 28/CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao § 1º do art. 52 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

Art. 52.....

§ 1º O prazo de vigência do contrato de concessão de uso não poderá ultrapassar o prazo da concessão ou da delegação para a exploração do aeródromo.

.....

JUSTIFICATIVA

Com relação ao §1º, mesmo em caso de construção de benfeitorias permanentes, entende-se que não pode ultrapassar o prazo da concessão, porque a concessionária não pode firmar contrato com obrigações superiores ao prazo de concessão e sem a participação do poder concedente.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16546.08031-42

Página: 1/1 13/09/2016 11:48:31

ce349c68ef494f42ae8abf4a79d636b12ffa386c



EMENDA Nº 29/CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao parágrafo único do Art. 58, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

Art. 58.

Parágrafo único. Os preços específicos deverão ser módicos e se pautar pelos critérios da razoabilidade, da transparência e da não discriminação, devendo levar em conta o aeroporto onde as áreas se localizam, a localização das áreas no respectivo sítio aeroportuário, as suas características, se são edificadas ou não, e sua valoração frente à demanda de interessados.

JUSTIFICATIVA

Por não se tratar de preços vinculados às Tarifas Aeroportuárias, mas a valores diretamente relacionados à condição do aeroporto, onde eventuais disputas, mesmo que por processo simplificado entre interessados, poderão elevar o valor do metro quadrado, há que se caracterizar a condição demanda versus oferta.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



EMENDA Nº 30/CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

redação: Dê-se ao § 2º do Art. 287 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte

Art. 287

§ 2º O protesto por avaria deve ser feito de imediato.

JUSTIFICATIVA

O protesto de mercadorias com quaisquer sinais de avarias entregues ao operador aeroportuário é amplamente normatizado pela Secretaria da Receita Federal, não merecendo revisão da metodologia atualmente praticada.

O Art. 5º da Instrução Normativa SRF nº 680/2006, assim dispõe:

Art. 5º O depositário de mercadoria sob controle aduaneiro, na importação, deverá informar à SRF, de forma imediata, sobre a disponibilidade da carga recolhida sob sua custódia em local ou recinto alfandegado, de zona primária ou secundária, mediante indicação do correspondente Número Identificador da Carga (NIC).

§ 1º Os sinais de avaria e a constatação de falta ou acréscimo de volume também devem ser informados pelo depositário à fiscalização aduaneira.

Também, a Instrução Normativa SRF nº 102/1994, em seu art. 15, estabelece que “para todos os efeitos legais, a indicação de avaria pelo depositário, no MANTRA, equivalerá ao Termo de Avaria, cabendo ao transportador ou ao beneficiário de trânsito proceder, no Sistema, com ou sem ressalvas, ao aval do armazenamento por ele encerrado”.

Portanto, a redação original, que garante prazo de sete dias a contar do recebimento da carga para que o protesto seja feito, contraria as normas da SRF, além de ser extremamente injusta e onerosa para o operador aeroportuário.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16564, 70305-61

Página: 1/1 13/09/2016 12:52:00

6b46cfd52c7b8c0ab625f07c9eb889260530d98c



EMENDA Nº 31/CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao art. 54 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

Art. 54. No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal, será dispensada a realização de licitação para a concessão da área ou instalação para empresa de transporte aéreo público regular.

Parágrafo único. No caso de transporte aéreo público não regular e/ou serviços auxiliares de transporte aéreo, se mais de uma empresa manifestar interesse pela mesma área ou instalação, será realizado processo de seleção simplificado, observados os princípios constitucionais da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência das operações aeroportuárias.

JUSTIFICATIVA

Considerando que as empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo regular dependem fundamentalmente de áreas aeroportuárias para seu adequado funcionamento e que já obtiveram autorização prévia da ANAC para desenvolver suas operações aéreas regulares no aeroporto (slots), não há que se falar em certame licitatório, cabendo ao operador, mesmo com restrição de infraestrutura/espacos, viabilizar áreas suficientes para atender tal demanda.

Situação diferente se dá com as empresas prestadoras de serviços aéreos não regulares (táxi aéreo) e auxiliares de transporte aéreo (ESATA), cujas operações, em qualquer aeroporto (de sua escolha), não dependem de anuência da agência reguladora.

Para essas empresas, quando configurada escassez de áreas no aeroporto e/ou outros interessados no mesmo espaço, o acesso deverá se dar mediante prévia seleção simplificada.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



EMENDA Nº 32/CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao inciso V do art. 51 e aos incisos V e VI do art. 57 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

Art. 51.

V – aos terminais de carga;

Art. 57.

V – tarifa de armazenagem: devida ao titular do terminal de carga pelo armazenamento das mercadorias e fixada de acordo com a relação entre o peso e o volume da mercadoria, incidindo sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga em trânsito;

VI - tarifa de capatazia: devida ao prestador de serviços de capatazia pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o inciso anterior e fixada de acordo com a relação entre o peso e o volume da mercadoria, incidindo sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga em trânsito.

JUSTIFICATIVA

A alteração proposta resume-se a retirar da nova legislação a referência a “carga aérea”, fazendo-se constar apenas a palavra “carga”, para compatibilizar a operação da carga executada nos terminais existentes nos aeroportos à Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências, bem como ao regime de trânsito aduaneiro.

Mantida a redação original, pode haver dúvidas na interpretação dos dispositivos, em especial no que diz respeito ao regime de trânsito aduaneiro nos terminais de carga existentes nos aeroportos brasileiros.

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16598 39886-57

Página: 1/1 13/09/2016 12:56:58

716d6bac6d52ca0f68330d8fb192ef6d162e108a



EMENDA Nº 33/CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao art. 139 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

Art. 139. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica, dos seus destroços e de bens transportados, em qualquer parte, é do proprietário e do explorador da aeronave, que devem arcar com as despesas decorrentes.

§1º Nos aeródromos públicos, caso o proprietário ou o explorador não providenciem tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços, após a liberação pela autoridade de investigação SIPAER, compete ao operador aeroportuário fazê-lo, imputando-se ao proprietário e ao explorador da aeronave a indenização das despesas, ficando o operador aeroportuário isento de qualquer responsabilidade decorrente dessa ação.

§ 2º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o proprietário e o explorador da aeronave acidentada deve providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.

JUSTIFICATIVA

Faz-se necessário responsabilizar objetivamente o proprietário ou explorador da aeronave que tenha causado danos à infraestrutura aeroportuária decorrentes de acidente ou incidente aeronáutico.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16145.25903-18

Página: 1/1 13/09/2016 12:59:42

ca4e2a2754cf66ba3d4f8ed9028a11200f3c88e2





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 34, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 60, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 60. Na regulação da exploração de aeroporto em regime privado a autoridade de aviação civil objetivará:

I – assegurar à administração aeroportuária liberdade na gestão da prestação dos serviços de infraestrutura aeroportuária;

II – assegurar à administração aeroportuária liberdade na fixação de tarifas e preços específicos pela utilização de áreas, instalações, equipamentos e serviços aeroportuários;

IV – criar os incentivos para que a administração aeroportuária atenda à demanda de serviços de infraestrutura aeroportuária de forma eficiente;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa adequar a nomenclatura de aeródromo civil para aeroporto e aeroportuária, na medida em que mais abrangente, justamente por se caracterizar pelo aeródromo acrescido de instalações para a prestação de serviços ao público aeronáutico.

Se mantido o termo aeródromo, não seria tecnicamente possível a exploração de aeródromo, eis que expressão atualmente obsoleta, usada no antigo Código do Ar e inserida equivocadamente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.



SF/16669.35477-00

Página: 1/2 13/09/2016 16:26:49

2586d935e0613f799ce6ac8cc81b49807183c





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS
(PDT-RS)



SF/16669.35477-00

Página: 2/2 13/09/2016 16:26:49

2586d935e06131799ce6ac8cc8c81b49807f183c





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 35, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o caput do art. 61, incluindo um parágrafo 2º e renomeando o parágrafo único como primeiro, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenham a seguinte redação:

“Art. 61. A exploração de aeroporto em regime privado será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão, que conterà as cláusulas essenciais previstas no art. 44 desta Lei e outras previstas na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, com exceção daquelas previstas em seus incisos II, V, VI, X, XI, XII, XVIII e XIX.

§1º A União poderá aprovar autorizações para exploração de aeroportos a operarem serviços aéreos regulares e não regulares, para:

a) Autorizatórios exploradores de aeroportos dedicados à aviação não regular que pretendam assumir operações regulares, sempre que a mudança proposta estiver alinhada com as diretrizes e princípios da política nacional de aviação civil assim como programas de desenvolvimento nacional, e a infraestrutura aeroportuária esteja em operação contínua a pelo menos 5 (cinco) anos, e cumpra os requisitos para a autorização pretendida; e

b) Interessados na implementação de aeroporto complementar, com o objetivo de complementar oferta de infraestrutura e sempre que se demonstre que tal incremento é necessário para ampliar a capacidade atual em relação ao conjunto aeroportuário existente na área de mercado relevante; que a instalação de novo aeroporto seja economicamente mais eficiente em comparação com outras opções, com vistas à melhor coordenação e prestação dos serviços; o interessado na autorização comprove atender a todos os requisitos para obter a delegação.

§2º A autorização para explorar infraestrutura aeroportuária com operação de serviços aéreos regulares poderá ser admitida para aeroportos em:

a) Regiões metropolitanas em que a infraestrutura aeroportuária principal e existente necessite de ampliação e se comprove que tal incremento seja inevitável a ampliar a capacidade em relação ao conjunto aeroportuário existente; a instalação de novo aeroporto seja economicamente mais eficiente se comparada a outras opções;



SF/16872.18112-39

Página: 1/2 13/09/2016 17:01:18

4cc6d91b1e04df49437a727d5fc92bc33fe8031

Folha nº 303





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

b) Regiões do interior brasileiro em que a admissão de aeroporto autorizado não implicar inviabilização de infraestruturas de uso público já existente e em funcionamento.

§3º A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis, pelas cláusulas do correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da Lei de Concessão da Prestação de Serviços Públicos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a estabelecer algumas restrições que evitem conflitos jurídicos com aeroportos já existentes e já concessionados. Um elemento importante em toda a regulação estatal é a criação de um ambiente de regras seguras e constantes, que tornem o país convidativo para investimentos privados.

Além disso, não se trata de algo tão inovador. Mecanismo semelhante pode ser encontrado no art. 12 da Ley de Aeropuertos, do México.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS
(PDT-RS)



SF/16872.18112-39

Página: 2/2 13/09/2016 17:01:18

4cc6d91b1e04df49437a727d5fc92bc33fc8031





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 36 , 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 34, inciso IX, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 34. Para os fins deste Código, considera-se:

.....
IX – aeroporto internacional: aquele designado pela Autoridade de Aviação Civil como apto a atender operações de tráfego aéreo internacional, satisfeitas as formalidades de alfândega, polícia de fronteira, saúde pública, vigilância agropecuária e os demais requisitos estabelecidos em regulamentos específicos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a dar melhor tratamento para os conceitos de aeródromo e aeroporto. Não existe “aeródromo internacional”. Existe sim, aeroporto internacional. Não seria possível realizar os serviços de aduana, imigração e emigração, serviços de saúde e sanitários sem as instalações típicas de aeroporto: terminal passageiros, separação entre passageiros embarcados e fora do embarque, bem como salas, instalações e equipamentos destinados aos serviços essenciais, que são elementos típicos para funcionamento de polícia, Receita Federal, Anvisa, Ministério da Agricultura. Com a simples infraestrutura de um aeródromo, ou seja, pista, pátio e área de taxiamento não é possível a realização desses serviços essenciais.

De tal modo, entendemos que, com a presente emenda, o texto fica adequado do ponto de vista técnico-legislativo. Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16488.46726-90

Página: 1/1 13/09/2016 16:53:53

d492dbc349b34c72c226704466e15a743cb9d63e



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 37, 2016 - CEARO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 358, do Substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

JUSTIFICATIVA

O art. 358, que ora propomos suprimir, está inserido no Capítulo II – Sanções Penais –, que, por sua vez, está no Título X – Das Sanções – do PLS nº 258, de 2016.

O referido artigo pune – com pena de detenção de dois a quatro anos – a transferência para terceiro da propriedade, posse ou cessão do uso ou da operação de aeronave experimental fabricada ou montada por construtor amador. Além disso, há aumento de pena, se houver dano a terceiro. Também incorrem nos mesmos crimes o terceiro que utilize ou opere a aeronave. Por fim, some-se pena de multa no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais).

Sabemos que as questões relativas às aeronaves experimentais é um dos pontos mais polêmicos do Novo Código Brasileiro de Aeronáutica. A partir da década de 1990, com a estabilização econômica e o aparecimento de novos materiais e técnicas de construção aeronáutica – mais baratos e acessíveis –, bem como sistemas eletrônicos e motores mais confiáveis, houve uma expansão do mercado de fabricação de aeronaves.

É verdade que a aeronave amadora não é comparável à certificada, ou seja, aquela que atravessou todos os testes de fabricação e cumpre todos os requisitos de segurança exigidos pelas autoridades aeronáuticas.

Parece-nos razoável que a operação dessas aeronaves experimentais – e não certificadas – deva sofrer restrições, como por



SF/16361.98224-34

Página: 1/2 13/09/2016 16:59:46

741d17b23322bb94da29e39c412daf1d0c5b0a6e





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

exemplo, a restrição ao sobrevoo de áreas povoadas e a vedação de transporte de passageiros e bens com fins lucrativos.

No entanto, a despeito das várias limitações que possam ser feitas à aviação experimental, parece-nos que o PLS nº 258, de 2016 tratou o tema – do ponto de vista penal – com excessivo rigor.

Está mais do que evidente que a criação de novos tipos penais não significa necessariamente uma boa regulação jurídica, haja vista que o artigo – ao criminalizar a comercialização – subentende que a aviação experimental é feita com o objetivo de causar danos a terceiros, o que, por si só, nos parece absurdo.

Além disso, ao suprimirmos o artigo, entendemos que se está transferindo o tratamento do tema – sanções – para o âmbito administrativo da agência reguladora, o que nos parece mais adequado do ponto de vista normativo.

Sala da Comissão,


Senador Lasier Martins
(PDT-RS)



SF/16361.98224-34

Página: 2/2 13/09/2016 16:59:46

741d17b23322bb94da29e39c412daf1d0c5b0a6e





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 38, 2016 - CEARO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao art. 277 do PLS nº 258, de 2016:

“Art. 277.

.....

§3º O passageiro tem o direito de receber o valor integral pago pelo bilhete de passagem, independentemente do pagamento de qualquer indenização, desde que o pedido de reembolso seja efetuado em até sete dias a contar da aquisição.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a determinar que o prazo de desistência de compra de passagem aérea passe de vinte e quatro horas para sete dias. Em nosso entendimento, a proteção ao consumidor deve ser marco fundamental do novo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Não podemos, em nenhuma hipótese, sugerir que esteja havendo uma sinalização mais favorável às companhias aéreas, o lado economicamente mais forte. Pelo contrário, devemos levar em conta a disparidade da relação entre esse tipo de empresa e o consumidor. Existe nessa espécie de mercado – mais até do que em outros – uma assimetria que não pode ser ignorada, ainda mais em tempos em que as transações eletrônicas correspondem a parte significativa do negócio de venda de passagens aéreas.

Assim, está mais do que evidente que o consumidor se encontra em situação desfavorável na atual redação do §3º do art. 277 do novo Código. Conceder-lhe o exíguo prazo de vinte e quatro horas para desistência significa tratar com desatenção o passageiro, que nem sempre conta com os meios suficientes para executar a tarefa, seja porque os sistemas de venda de passagens das companhias não funcionam a contento, seja porque o comprador se vê diante de dificuldades que não são enfrentadas pelas empresas.



SF/16512.96845-62

Página: 1/2 13/09/2016 16:58:13

d338d43f660673c0cd62d8ab8065abe59913c886





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Parece-nos, pois, adequado utilizar, como analogia, o que dispõe o Código de Defesa do Consumidor, que em seu art. 49, determina que o prazo é de sete nos casos em que a compra ocorra fora do estabelecimento comercial. Considerando-se que o mercado de venda de passagens aéreas é bastante peculiar, cremos que se trata de prazo adequado para quaisquer transações que envolvam esse tipo de relação de consumo.

Em suma, é nosso intuito assegurar a proteção adequada ao consumidor, que está no polo mais frágil desse tipo de relação jurídica e econômica.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador Lasier Martins
(PDT-RS)



SF/16512.96845-62

Página: 2/2 13/09/2016 16:58:13

d338d43f660673c0cd62d8ab8065abe599f3c886





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 39, 2016 - CEARO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao art. 290 do PLS nº 258, de 2016:

“Art. 290.

.....

Parágrafo único. Constituem caso fortuito ou força maior as restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, da autoridade aeroportuária ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a determinar que sejam suprimidas três das quatro hipóteses em que haveria exclusão de responsabilidade do transportador aéreo por motivo de caso fortuito ou força maior.

A redação sugerida pelo PLS 258 é evidente retrocesso em relação à Lei 7.565, de 1986, o vigente Código Brasileiro de Aeronáutica, que não possui dispositivo equivalente.

Não podemos, em nenhuma hipótese, sinalizar que está havendo um tratamento mais favorável às companhias aéreas em detrimento dos passageiros. Esses últimos são o polo mais frágil da relação jurídica e econômica. De tal modo, devemos levar em conta a disparidade existente na relação entre companhias aéreas e passageiros porque existe nesse tipo de mercado – mais até do que em outros – uma assimetria que não pode ser ignorada.

O art. 290, em sua redação proposta, apresenta quatro hipóteses em que a companhia aérea se eximiria da responsabilidade de indenizar pelo dano ocasionado por atraso ou cancelamento de voo, ou, então, pelo atraso na entrega da bagagem ou carga. Sugerimos eliminar três delas, que são



SF/16486.09155-20

Página: 1/2 13/09/2016 16:57:01

d464d8592f52aab3ed3da7c4d059ad4a22065041





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

subjetivas demais, e podem causar prejuízos aos usuários e consumidores, mesmo que não tenham dado causa às hipóteses previstas no dispositivo.

Assim, está mais do que evidente que o consumidor se encontra em situação desfavorável na atual redação do art. 290 do novo Código. Significa tratar com desatenção o passageiro ou usuário porque o comprador se vê diante de uma situação cujo questionamento é quase impossível.


Parece-nos, pois, adequado restringir a possibilidade em que a companhia aérea se veja excluída da responsabilidade de indenizar o dano que tenha causado.

Mantivemos a única hipótese que nos parece razoável do ponto de vista lógico e jurídico, haja vista que a sua aplicação depende do entendimento técnico do órgão estatal competente.

Em suma, é nosso intuito assegurar a proteção adequada ao consumidor, que está no polo mais frágil desse tipo de relação jurídica e econômica.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador Lasier Martins
(PDT-RS)



SF/16486.09/155-20

Página: 2/2 13/09/2016 16:57:01

d464d8592f52aab3ed3da7c4d059ad4a22065041





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 40 , 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 34, inciso XVII, do PLS n.º 258, de 2016,
para que tenha a seguinte redação:

“Art. 34. Para os fins deste Código, considera-se:

.....
XVII – autorização vinculada: a delegação do direito de explorar aeroporto
em regime privado, por prazo determinado e formalizada mediante
contrato de adesão.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a reparar uma impropriedade do texto do PLS 258, de 2016. Não se delega a construção e a administração. Nos termos do art. 21, XII, “c”, da Constituição Federal, só é objeto de autorização a exploração. Ademais, tecnicamente incorreto o uso da expressão “exploração de aeródromo civil”, pois explora-se a infraestrutura aeroportuária, neste caso, o aeródromo acrescido de instalações que o adaptam para a prestação de serviço ao público aeronáutico. Recomenda-se extrair a expressão “por tempo indeterminado”, pois assim o governo depararia com delegações “eternas”. Se o autorizatário cometer crimes ou não acatar normas de prestação de serviço adequado, não disporia de instrumentos o Poder Público para reter a delegação dele. Isso também contraria princípios constitucionais tais como o da igualdade, visto que ao se dar uma autorização *ad aeternum* a determinada pessoa jurídica, isso significaria criar um “monopólio” visto que ele comercializaria aquele direito, faria como os detentores de placas de táxis em várias cidades brasileiros. Isso seria impeditivo ao acesso de outras pessoas à exploração e criaria dificuldades assim acentuando o número de “donos do serviço público”.



SF/16872.99508-54

Página: 1/2 13/09/2016 16:52:15

2974d43e9ccf2713d6a7664b2943149688d6dc72





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

De tal modo, entendemos que o texto fica adequado do ponto de vista técnico-legislativo. Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS
(PDT-RS)



SF/16872.99508-54

Página: 2/2 13/09/2016 16:52:15

2974d43e9ccf2713d6a7664b2943149688d6dc72





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 41 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao art. 239 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 239. A autorização somente será dada a empresa brasileira, com sede no País, que tiver pelo menos 51% do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa participação em posteriores aumentos do capital social.

Parágrafo único: o Conselho Nacional de Aviação Civil poderá autorizar valores inferiores ao estipulado no *caput* para atender aos interesses estratégicos do País e o desenvolvimento da aviação civil.”

JUSTIFICAÇÃO

O setor aéreo é um dos poucos setores na economia nacional no qual a entrada de investimento externo direto não é estimulada. O inciso II do art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, restringe a participação de capital estrangeiro em empresas concessionárias de serviço aéreo público a apenas 20% de seu capital com direito a voto.

O Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, inova ao retirar qualquer limite à participação estrangeira no capital das empresas aéreas. Entretanto, não há um consenso na sociedade brasileira sobre as reais consequências de se permitir ceder o controle de empresas aéreas ao capital estrangeiro.

Entendemos que a ampliação de 20% para 49% de participação do capital estrangeiro em empresas de serviço aéreo público já abriria uma grande margem para que as empresas nacionais obtenham investimento financeiro para os seus empreendimentos.



SF/16533.68111-19

Página: 1/2 13/09/2016 16:16:33

16c75bcebd178d4848114177328c05b91catd6e9





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Para uma participação maior que 49% existe uma parcela da sociedade que teme por seus efeitos. Há argumentos contrários em matéria de defesa nacional, concorrência predatória e eventual ausência de compromisso dos investidores com o país. Adicionalmente muitos adotam uma postura de prudência, calcada no fato de que há pouca experiência internacional quanto à liberação total do capital estrangeiro.

De forma a que se permita ao País avançar cautelosamente na abertura de capital em limite superior aos 49%, estamos propondo que cada solicitação de participação seja avaliada pelo Conselho Nacional de Aviação Civil (CONAC), que é o órgão de assessoramento do Presidente da República com competência para estabelecer as diretrizes da política relativa ao setor de aviação civil.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala da Comissão,


Senador Lasier Martins



SF/16533.68111-19

Página: 2/2 13/09/2016 16:16:33

16c75bcebd178d48481f4177328c05b91cald6e9





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 42, 2016 - CEARO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao art. 278 do PLS nº 258, de 2016:

“Art. 278. O passageiro não tem direito a receber reembolso pelo bilhete de passagem aérea se tiver adquirido bilhete de passagem com cláusula de não reembolso, desde que esta condição esteja prevista, de forma clara e precisa, na oferta e nas condições tarifárias aplicáveis.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A emenda visa a determinar que sejam suprimidas três das quatro hipóteses em que o passageiro não tem direito a receber reembolso pelo bilhete de passagem aérea.

A redação sugerida pelo PLS 258 é evidente retrocesso em relação à Lei 7.565, de 1986, o vigente Código Brasileiro de Aeronáutica, que não possui dispositivo equivalente.

Não podemos, em nenhuma hipótese, sinalizar que está havendo um tratamento mais favorável às companhias aéreas em detrimento dos passageiros. Esses últimos são o polo mais frágil da relação jurídica e econômica. De tal modo, devemos levar em conta a disparidade existente na relação entre companhias aéreas e passageiros porque existe nesse tipo de mercado – mais até do que em outros – uma assimetria que não pode ser ignorada.

O art. 278, em sua redação proposta, apresenta quatro hipóteses em que o passageiro não teria direito ao reembolso pago. Sugerimos eliminar três delas, que são subjetivas demais e podem causar prejuízos aos



SF/16330 84061-99

Página: 1/2 13/09/2016 16:18:15

b232175dbf46d1b31afd3e0f14ae24cb4979bdld





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

consumidores, mesmo que não tenham dado causa às hipóteses previstas no dispositivo.

Assim, está mais do que evidente que o consumidor se encontra em situação desfavorável na atual redação do art. 278 do novo Código. Significa tratar com desatenção o passageiro porque o comprador se vê diante de dificuldades que não são enfrentadas pelas empresas.

Parece-nos, pois, adequado restringir a possibilidade em que a passagem aérea não seja reembolsável ao passageiro. Considerando-se que o mercado de venda de passagens aéreas é bastante peculiar, consideramos que deixamos a única hipótese que pode ser benéfica ao passageiro, haja vista que pode resultar em preços mais baratos para o consumidor.

Em suma, é nosso intuito assegurar a proteção adequada ao consumidor, que está no polo mais frágil desse tipo de relação jurídica e econômica.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador Lasier Martins
(PDT-RS)



SF/16330 84061-99

Página: 2/2 13/09/2016 16:18:15

b232175dbf46d1b31afd3e0f14ae24cb4979bdfid





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 43, 2016 - CEARO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao art. 275 do PLS nº 258, de 2016:

“Art. 275. A interrupção da viagem, a desistência ou o não comparecimento tempestivo para o embarque em qualquer dos voos contratados, não autoriza o transportador a cancelar a reserva de todos os voos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A emenda visa a impedir que a companhia aérea cancele a reserva de todos os voos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem caso haja interrupção da viagem, desistência ou não comparecimento tempestivo para o embarque em qualquer dos voos contratados.

A redação sugerida pelo PLS 258 é evidente retrocesso em relação à Lei 7.565, de 1986, o vigente Código Brasileiro de Aeronáutica, que não possui dispositivo equivalente.

Em nossa emenda, estamos a incluir a palavra “não”, de modo a garantir os direitos dos passageiros.

Não podemos, em nenhuma hipótese, sinalizar que está havendo um tratamento mais favorável às companhias aéreas em detrimento dos passageiros. Esses últimos são o polo mais frágil da relação jurídica e econômica. De tal modo, devemos levar em conta a disparidade existente na relação entre companhias aéreas e passageiros porque existe nesse tipo de mercado – mais até do que em outros – uma assimetria que não pode ser ignorada.



SF/16294.15163-50

Página: 1/2 13/09/2016 16:19:44

6b7ccc86ace556fcd58881c42ead7469802edfb9





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Assim, está mais do que evidente que o consumidor se encontra em situação desfavorável na atual redação do art. 275 do novo Código. Significa tratar com desatenção o passageiro porque o comprador se vê diante de dificuldades que não são enfrentadas pelas empresas.

Parece-nos, pois, adequado restringir a possibilidade de cancelamento de reserva, porque é nosso intuito assegurar a proteção adequada ao consumidor, que está no polo mais frágil desse tipo de relação jurídica e econômica.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador Lasier Martins
(PDT-RS)



SF/16294.15163-50

Página: 2/2 13/09/2016 16:19:44

6b7ccc86ace556fcd58881c42ead7469802edfb9





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 44, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Inclua-se o art. XX, após o artigo 60 do PLS n.º 258, de 2016, com a seguinte redação:

“Art. XX. A União poderá aprovar autorizações para exploração de aeroportos que recebam voos regulares e não regulares, para:

I – Autorizatários exploradores de aeroportos dedicados à aviação não regular que pretendam assumir operações regulares, sempre que a mudança proposta estiver alinhada com as diretrizes e princípios da política nacional de aviação civil assim como programas de desenvolvimento nacional e a infraestrutura aeroportuária esteja em operação contínua a pelo menos 5 (cinco) anos, cumpridos os requisitos para a autorização pretendida;

II – implementação de aeroporto complementar, com o objetivo de satisfazer incremento de demanda, com a demonstração da necessidade para ampliar a capacidade existente em relação ao conjunto aeroportuário existente e atendendo área de mercado relevante;

III – instalação de novo aeroporto quando economicamente mais eficiente em comparação com outras opções, para melhor coordenação e prestação dos serviços.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa preencher uma grave lacuna no projeto, de não estabelecer critérios objetivos para a aprovação de autorizações para a exploração de infraestrutura aeroportuária para voos regulares e não regulares.

Por isso, a fim de evitar eventuais instabilidades, optamos por apresentar hipóteses e requisitos para a autorização em casos tais, até para garantir a atração de novos investimentos para a infraestrutura dos aeroportos.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.



SF/16861.57262-54

Página: 1/2 13/09/2016 16:23:15

36c76e5cf688a62af482dca2a66ca136ecf8a63a





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS
(PDT-RS)



SF/16861.57262-54

Página: 2/2 13/09/2016 16:23:15

36c76e5cf688a62af482dca2a66ca136ecf8a63a





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 45, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Suprima-se o art. 62, do PLS n.º 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a revogar o art. 62 do PLS 258 porque o art. 21, XII, e, da Constituição Federal não prevê discriminação operacional de aeroportos autorizados em relação a concessionários. Criar tal discriminação em lei atenta contra os princípios da liberdade econômica do art. 170 e seguintes, da Constituição Federal.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16151-22840-02

Página: 1/1 13/09/2016 16:24:28

bab3c66ae8bc969f532cdb11f1399d4d755dad0





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 46 , 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 57, inciso II, do PLS n.º 258, de 2016,
para que tenha a seguinte redação:

“Art. 57.:

II – tarifa de conexão: devida pela utilização das instalações e serviços de desembarque e embarque na Estação de Passageiros, incidindo sobre o proprietário ou explorador da aeronave em conexão.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a garantir os direitos dos passageiros. Atualmente, o art. 3º, VI, da Lei 6.009, de 1973 – cuja redação atual foi dada pela Lei nº 12.648, de 2012 –, determina que a tarifa de conexão é devida pelo proprietário ou explorador da aeronave. O PLS nº 258, de 2016, de modo como foi apresentado, se equivoca ao transferir o ônus da tarifa de conexão da companhia aérea para o passageiro.

Isso não é aceitável, haja vista que trata de retrocesso em relação aos direitos do consumidor. De tal sorte, acreditamos por bem garantir que a regra atual permaneça no novo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16756 80802-77

Página: 1/1 13/09/2016 16:28:09

62c375e0eabca8fd466fa16e92db76141b87f4c1



Folha nº 323



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 47, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 54, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 54. No caso de aeroportos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal será dispensada a realização de licitação para a concessão da área ou instalação para empresa de transporte aéreo público, exceto no caso em que mais de uma empresa manifestar interesse pela mesma área ou instalação, hipótese na qual deverá ser realizado processo de seleção simplificado, observado os princípios constitucionais da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência das operações aeroportuárias.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a adequar a nomenclatura de aeródromo civil para aeroporto, na medida em que mais abrangente, justamente por se caracterizar pelo aeródromo acrescido de instalações para a prestação de serviços ao público aeronáutico.

Se mantida a expressão, não seria tecnicamente possível a exploração de aeródromo, eis que expressão atualmente obsoleta, usada no antigo Código do Ar e inserida equivocadamente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão

Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16620.34946-90

Página: 1/1 13/09/2016 16:29:48

c9d9b3fb9e73f19338b53559c74f22bb4512f6





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 48, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 51, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 51. Os aeroportos explorados em regime público compreendem áreas destinadas especialmente:” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa adequar a nomenclatura de aeródromo civil para aeroporto, na medida em que mais abrangente, justamente por se caracterizar pelo aeródromo acrescido de instalações para a prestação de serviços ao público aeronáutico.

Se mantido o termo, não seria tecnicamente possível a exploração de aeródromo, eis que expressão atualmente obsoleta, usada no antigo Código do Ar e inserida equivocadamente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16945.14407-68

Página: 1/1 13/09/2016 16:30:51

40180385180b6def5ed9e19839c7cd2dd196c2d1





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 49, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 47, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 47. Cabe à administração do aeroporto, denominada autoridade aeroportuária.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a adequar a nomenclatura de aeródromo civil para aeroporto, na medida em que mais abrangente, justamente por se caracterizar pelo aeródromo acrescido de instalações para a prestação de serviços ao público aeronáutico.

Se mantido o termo, não seria tecnicamente possível a exploração de aeródromo, eis que expressão atualmente obsoleta, usada no antigo Código do Ar e inserida equivocadamente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16447.55479-57

Página: 1/1 13/09/2016 16:32:01

e1c14f6125f9d22fd595e4e3d1d6107320c932



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 50 , 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 46, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 46. A administração de aeroporto explorado em regime público é exercida diretamente pela União ou, nos casos de concessão ou delegação, pela entidade concessionária ou delegatária da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa adequar a nomenclatura de aeródromo civil para aeroporto, na medida em que mais abrangente, justamente por se caracterizar pelo aeródromo acrescido de instalações para a prestação de serviços ao público aeronáutico.

Se mantido o termo, não seria tecnicamente possível a exploração de aeródromo, eis que expressão atualmente obsoleta, usada no antigo Código do Ar e inserida equivocadamente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16351.91235-73

Página: 1/1 13/09/2016 16:33:17

ea183911fb950cc32f10e7dcd6e357cb1869fac





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 51, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 45, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 45. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.”
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a adequar a nomenclatura de aeródromo civil para aeroporto, na medida em que mais abrangente, justamente por se caracterizar pelo aeródromo acrescido de instalações para a prestação de serviços ao público aeronáutico.

Se mantida a expressão aeródromo, não seria tecnicamente possível a sua exploração, eis que expressão atualmente obsoleta, usada no antigo Código do Ar e inserida equivocadamente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16932.11631-76

Página: 1/1 13/09/2016 16:34:41

9cde22f9d0514bde874858d6c402c6c7150b5b34





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 52, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 43, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 43. A exploração de aeroportos em regime público será realizada diretamente pela União ou mediante concessão, patrocinada ou comum; ou, ainda, por meio de delegação a pessoa jurídica de direito público interno, consórcio público ou a entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa adequar a redação para evitar impropriedades técnicas e jurídicas, posto que não é correto a utilização do termo “exploração de aeródromo civil”, devendo ser substituído pelo, aeroporto.

A própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária – que é conceito mais amplo do aeródromo–, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”, pelo que suprimidas as hipóteses de construção e administração da infraestrutura aeroportuária.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16249.69470-40

Página: 1/1 13/09/2016 16:35:47

ddaea8dc039d19da98511e13aa1e732d30e9bc78





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 53, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 42, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 42. Na regulação de aeroportos explorados em regime público a autoridade de aviação civil objetivará, em especial:” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a adequar a redação para evitar impropriedades técnicas e jurídicas, posto que não é correto a utilização do termo “exploração de aeródromo civil”, devendo ser substituído pelo, aeroporto.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”, pelo que suprimidas as hipóteses de construção e administração da infraestrutura aeroportuária.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16232.79706-99

Página: 1/1 13/09/2016 16:36:47

8d2982e884682bd69e0a378ca34d4cbfccbf6950





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 54, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 41, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 41. Os aeródromos civis poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso para determinados tipos de aeronaves ou de serviços aéreos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa adequar a redação para evitar impropriedades técnicas e jurídicas.

A retirada da expressão “em razão da outorga” se dá porque o artigo trata de restrição puramente de ordem operacional. Não guarda relação com exploração econômica. Logo, a expressão se encontra em local inadequado, até mesmo porque o dispositivo já prevê a utilização mediante pagamento.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16875.93003-78

Página: 1/1 13/09/2016 16:37:52

e37c05b807b780f928404fb21bcb0f1379ea9c0b





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 55, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 39, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 39. Nenhum aeroporto poderá ser explorado sem prévia concessão ou autorização, conforme o caso.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a adequar a nomenclatura de aeródromo civil para aeroporto, na medida em que mais abrangente, justamente por se caracterizar pelo aeródromo acrescido de instalações para a prestação de serviços ao público aeronáutico.

Se mantida a expressão aeródromo, não seria tecnicamente possível a sua exploração, eis que expressão atualmente obsoleta, usada no antigo Código do Ar e inserida equivocadamente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS
(PDT-RS)



SF/16690.70089-07

Página: 1/1 13/09/2016 16:40:15

5e492d4a7579adfa318ea1cc65970d452876f813





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 56, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 38, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 38. Os aeroportos serão explorados em regime público ou em regime privado.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a adequar a nomenclatura de aeródromo para aeroporto, na medida em que este último é mais abrangente, haja vista se caracterizar pelo aeródromo acrescido de instalações para a prestação de serviços ao público aeronáutico.

Se mantido termo aeródromo, não seria tecnicamente possível a exploração, eis que expressão, atualmente obsoleta, foi usada no antigo Código do Ar e inserida equivocadamente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16211.20893-76

Página: 1/1 13/09/2016 16:41:17

bdb1f19cb193bf034acad17e2ec958341ff8788f





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 57, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 37, §1º, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 37.
§1º Os aeródromos civis de uso público e de uso privativo serão abertos ao tráfego por meio de processo, respectivamente, de homologação e registro.
.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a adequar a técnica legislativa. O texto usa o termo “respectivamente”, sem se referir a que propriamente. Assim, estamos incluindo “de uso público”, que se refere ao processo de homologação e “de uso privativo”, que se refere ao processo de registro;

De tal modo, entendemos que o texto fica adequado do ponto de vista técnico-legislativo. Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16206.95476-07

Página: 1/1 13/09/2016 16:42:20

35bbd8ada0405ab3f171496265d2f83a512a09fe





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 58, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 34, inciso VIII, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 34. Para os fins deste Código, considera-se:

.....
VIII – Aeroporto: aeródromo de uso público dotado de instalações e serviços permanentes e certificados para receber e despachar aeronaves, passageiros, carga; serviços de transporte aéreo regular, não regular, assim como transporte de uso privativo não comercial.
.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a adequar a expressão aeroporto com a de aeródromo civil, que é de uso público e está em consonância com a adotada pela OACI – Organização da Aviação Civil Internacional –, bem como a maioria dos países signatários da Convenção de Chicago, consubstanciada no Brasil por meio do Decreto n.º 21.713, de 27 de agosto de 1946.

Aeroporto é conceito mais amplo porque é formado pelo conjunto de toda a infraestrutura aeroportuária, que excede os aeródromos (caracterizados por ser a área, no solo ou em água, destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves) e engloba, também, as demais instalações para prestação de serviços.

De tal modo, entendemos que, com a presente emenda, o texto fica adequado do ponto de vista técnico-legislativo.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador 
LASIER MARTINS
(PDT-RS)



SF/16739.16514-88

Página: 1/1 13/09/2016 16:43:41

244d295d5dead0910d539930ec75986ed7077cba

SENADO FEDERAL
Folha nº 335





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 59, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 34, inciso VII, do PLS n.º 258, de 2016,
para que tenha a seguinte redação:

“Art. 34. Para os fins deste Código, considera-se:

.....
VII – infraestrutura aeroportuária destinada ao uso particular: aquela
construída e utilizada exclusivamente por seu proprietário ou quem ele
permitir, vedada exploração comercial.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a utilizar a nomenclatura técnica correta, na medida em que a infraestrutura aeroportuária excede os aeródromos (caracterizados por ser a área, no solo ou em água, destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves), por englobar, também, as demais instalações para prestação de serviços.

De tal modo, entendemos que, com a presente emenda, o texto fica adequado do ponto de vista técnico-legislativo.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16099.85711-30

Página: 1/1 13/09/2016 16:44:44

bdeac41828c2976b6452ad63bdd77842b69b04f6



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 60, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se a Seção II, do Capítulo II, do Título IV, para:

“ Dos Regimes de Exploração da infraestrutura aeroportuária.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa adequar a nomenclatura de aeródromo civil para infraestrutura aeroportuária, na medida em que esta última é mais abrangente, justamente por se caracterizar pelo aeródromo acrescido de instalações para a prestação de serviços ao público aeronáutico.

Se mantido o termo aeródromo, não seria tecnicamente possível a sua exploração, eis que expressão atualmente obsoleta, usada no antigo Código do Ar e inserida equivocadamente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16190 35025-88

Página: 1/1 13/09/2016 16:22:06

b4a4b960f917651a00ba354cd209eac8a0f3824d





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 61, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se a Seção VI, do Capítulo II, do Título IV, para:

“ Da Exploração de Aeroportos em Regime Privado.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa adequar a nomenclatura de aeródromo civil para aeroporto, na medida em que mais abrangente, justamente por se caracterizar pelo aeródromo acrescido de instalações para a prestação de serviços ao público aeronáutico.

Se mantida a expressão aeródromo, não seria tecnicamente possível a exploração de aeródromo, eis que expressão atualmente obsoleta, usada no antigo Código do Ar e inserida equivocadamente no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ademais, a própria Constituição Federal apenas trata da possibilidade de exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme se infere do art. 21, XII, alínea “c”.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16085.67858-33

Página: 1/1 13/09/2016 16:20:58

aa6abedd93cd020919decd1828243476eed7cac6

Folha n.º

338





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 62, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 34, inciso XXIV, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 34. Para os fins deste Código, considera-se:

.....
XXIV – infraestrutura aeroportuária: o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro ou fora da área do sítio aeroportuário.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a utilizar a nomenclatura técnica correta, na medida em que a infraestrutura aeroportuário excede os aeródromos (caracterizados pela área, no solo ou em água, destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves), por englobar, também, as demais instalações para prestação de serviços.

A inclusão de “ou fora da área do sítio aeroportuário” é relevante porque hoje é possível, por exemplo, imaginar a existência de uma torre remota, fora da área do aeroporto, ou seja, que faça parte da expressão ‘infraestrutura aeroportuária’.

De tal modo, entendemos que o texto fica adequado do ponto de vista técnico-legislativo. Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão

Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16330.24555-20

Página: 1/1 13/09/2016 16:50:33

14c3a248a9319a59568b46876b998ae38dc05560a

SENADO FEDERAL
Folha nº 330





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 63, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 33, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 33. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos e aeroportos brasileiros e suas respectivas acessões.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a utilizar as nomenclaturas técnicas corretas, na medida em que o sistema aeroportuário é formado pelo conjunto de toda a infraestrutura aeroportuária, que excede os aeródromos (caracterizados por ser a área, no solo ou em água, destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves), por englobar, também, as demais instalações para prestação de serviços.

Além disso, a inclusão de “respectivas acessões” é relevante porque hoje é possível, por exemplo, encontrar casos mundo afora em que existe uma torre de controle remota, fora da área do aeroporto, mas que mesmo assim é elemento constituinte da ‘infraestrutura aeroportuária’.

De tal modo, entendemos que, com a presente emenda, estamos a tornar o texto adequado do ponto de vista técnico-legislativo.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16512.11835-09

Página: 1/1 13/09/2016 16:55:26

0e2d4ab7aa312e0d41d5417cd6aecd15448148b4





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 64, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 34, inciso VI, do PLS n.º 258, de 2016,
para que tenha a seguinte redação:

“Art. 34. Para os fins deste Código, considera-se:

.....
VI – aeroporto explorado em regime privado: o aeródromo civil dotado de instalações aeroportuárias explorado em regime privado por seu proprietário ou por outro com ele contratado, mediante autorização vinculada.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a adequar a expressão aeródromo civil, que é de uso público e está em consonância com a adotada pela OACI – Organização da Aviação Civil Internacional–, bem como pela maioria dos países signatários da Convenção de Chicago, consubstanciada no Brasil por meio do Decreto n.º 21.713, de 27 de agosto de 1946.

Além disso, regula a possibilidade, que já existe hoje, de o operador contratar empresa especializada em gestão, haja vista que existe uma distinção entre quem responde perante a União pela outorga e quem opera e explora economicamente a atividade. De tal modo, entendemos que, com a presente emenda, o texto fica adequado do ponto de vista técnico-legislativo.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16699.46582-42

Página: 1/1 13/09/2016 16:46:56

d29f00448c9461e8a1930117e3a7c359f07604b7





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins
EMENDA Nº 65, 2016 - CEARO
(ao PLS 258, de 2016)

Modifique-se o art. 34, inciso V, do PLS n.º 258, de 2016, para que tenha a seguinte redação:

“Art. 34. Para os fins deste Código, considera-se:

.....
V – aeroporto explorado em regime público: o aeródromo civil dotado de instalações aeroportuárias explorado em regime público, diretamente pela União ou mediante concessão, patrocinada ou comum; ou, ainda, por meio de delegação a pessoa jurídica de direito público interno, consórcio público ou a entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a adequar a expressão aeródromo civil, que é de uso público e está em consonância com a adotada pela OACI – Organização da Aviação Civil Internacional, bem como pela maioria dos países signatários da Convenção de Chicago, consubstanciada no Brasil por meio do Decreto n.º 21.713, de 27 de agosto de 1946.

Além disso, no que se refere à exploração, o art. 21, inciso XII, alínea “c”, da Constituição Federal, prevê concessões e autorizações para a exploração da infraestrutura aeroportuária ou de navegação aérea; donde se extrai a ausência de previsão sobre a construção e a operação, em razão de ocorrerem em infraestruturas de uso privativo. Portanto, a delegação tem por objeto exclusivamente a exploração. De tal modo, entendemos que, com a presente emenda, o texto fica tecnicamente adequado do ponto de vista técnico-legislativo.

Essas são, pois, as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



SF/16597.02073-58

Página: 1/1 13/09/2016 16:48:36

84e5e323f1ecdf48a3eeba36ce0c2caca2895ac





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

EMENDA Nº 66 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)



SF/16327.12053-46

Suprima-se o inciso VII do art. 42 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

Durante os trabalhos da Comissão de Especialistas responsável pela elaboração do anteprojeto, o Sr. Ronei Saggiaro Glanzmann, Diretor do Departamento de Outorgas da Secretaria de Aviação Civil, atualmente vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação, sugeriu que o inciso VII do art. 42 do Projeto fosse suprimido, por entender que não há que se falar em “monopólio natural” e fixação de preços de monopólio. A realidade existente no setor aeroportuário é de competição em todos os serviços relacionados a infraestrutura aeroportuária. Essa competição pode se dar tanto dentro de um aeroporto específico, quanto entre aeroportos. Pode-se citar como exemplos, a existência de vários operadores aeroportuários, várias empresas de transporte aéreo público e as diversas empresas que prestam serviços dentro de um aeródromo. Exemplo da concorrência entre aeroportos é o recente caso do *Hub* da LATAM no Nordeste, ocasião em que disputam os aeroportos de Recife, Fortaleza e Natal.

Desse modo, faz-se necessária a supressão do presente inciso, pois a caracterização em lei de “monopólio natural” e o tratamento de assuntos pertinentes aos contratos de concessão geraria uma enorme insegurança jurídica para *players* que se comprometeram com investimentos de grande monta por prazos longos. Com efeito, os temas relativos a tarifas

Página: 1/2 13/09/2016 18:57:22

4a990373be36c3e384e21f0074a31b9dd17597b7





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

e custos já foram exaustivamente abordados em inúmeras audiências públicas promovidas pelo poder concedente.

Assim, a redação do inciso, da maneira como se apresenta, pode apresentar riscos à equação econômico-financeira dos contratos de concessão, além de caracterizar discriminatoriamente os aeroportos como monopólios naturais, causando inovação jurídica e interpretativa. Por essa razão, apresentamos a presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador GARIBALDI ALVES FILHO



Página: 2/2 13/09/2016 18:57:22

4a990373be36c3e384e21f0074a31b9dd17587b7





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

EMENDA Nº 67 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)



SF/16260.32474-41

Suprima-se a Subseção V - Do Conselho de Administração Aeroportuário da Seção III - Do Aeródromo Civil Explorado em Regime Público, arts. 49 e 50, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

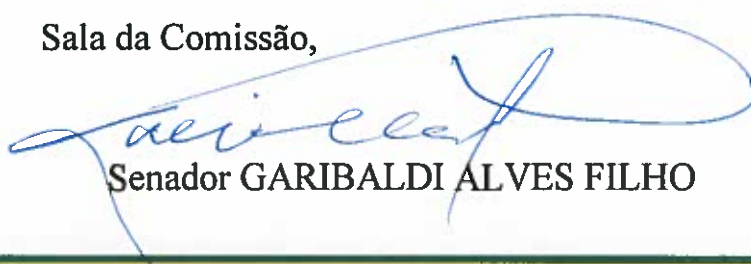
Os arts. 49 e 50 do Projeto devem ser suprimidos, uma vez que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é autarquia responsável por estabelecer às diretrizes concernentes à organização aeroportuária.

A própria Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, que disciplina essa Agência, traz em seu bojo inúmeros dispositivos aptos a dirimir possíveis conflitos de interesses entre autoridades que atuam no aeroporto, às empresas de transporte aéreo público, domésticas e internacionais, às empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo, à aviação geral e às empresas com estabelecimentos comerciais no aeroporto.

Mais especificamente, o art. 8º, XX, da referida Lei, diz que é competência da ANAC compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, o que torna dispensável a criação do referido Conselho.

Essas as razões que nos levam a propor a presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador GARIBALDI ALVES FILHO





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

EMENDA Nº 68 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)



SF/16518.31091-41

Suprima-se o inciso VIII do art. 42 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

É necessária a supressão do inciso indicado, pois não há que se falar em igualdade entre aeródromos civis públicos explorados por meio de concessão e aeródromos civis públicos explorados por meio de delegação. O regime de concessão deve ser diferenciado daquele explorado por meio de delegação, o qual, segundo o Projeto, é definido como a transferência, mediante lei ou convênio, da construção, administração e exploração de aeroporto para pessoa jurídica de direito público interno ou entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal.

O próprio artigo 34 do Projeto diferencia os conceitos de aeródromos civis públicos explorados por meio de concessão e aeródromos civis públicos explorados por meio de delegação. Assim, não devem haver igualdade de tratamento entre esses diferentes regimes.

O regime de concessão possui rito e legislação própria, inclusive as concessionárias são pessoas de direito privado, além de estarem submetidas ao contrato de concessão, que, em seu conteúdo, especifica o tratamento que deve ser dado às concessionárias.

Por sua vez, a delegação determina que a exploração seja feita por pessoa jurídica de direito público interno ou entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal, às quais não estão submetidas ao mesmo regime jurídico que as concessionárias.

Página: 1/2 13/09/2016 19:00:56

674c48fe57f5f5d8df08084cd3e829a339a0c11a





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

Essas as razões de apresentação da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador GARIBALDI ALVES FILHO



SF/16518.31091-41

Página: 2/2 13/09/2016 19:00:56

674c48fe57f5f5d8df08084cd3e829a339a0c11a





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

EMENDA Nº 69 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)



SF/16864.07886-77

Dê-se aos incisos V e VI do art. 34 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 34.

.....

V – aeródromo civil explorado em regime público: o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime público, diretamente pela União;

VI – aeródromo civil explorado em regime público de concessão: o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime de concessão, inclusive na forma de parceria público-privada, para pessoa jurídica de direito privado ou, ainda, mediante convênio de delegação para pessoa jurídica de direito público interno, para consórcio público ou para entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

É necessária a modificação do inciso V do art. 34 do PLS 258/2016, que, em sua redação original, inclui também, como aeródromo civil explorado em regime público, aqueles sob regime de concessão, inclusive na forma de parceria público-privada, para pessoa jurídica de direito privado ou, ainda, mediante convênio de delegação para pessoa jurídica de direito público interno, para consórcio público ou para entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal.

Página: 1/2 13/09/2016 18:53:32

a18bd22269110aeef9a94341b252caaa8394552





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

Ocorre que o regime de concessão deve ser diferenciado daquele explorado diretamente pela União, uma vez que, no contrato de concessão, há a delegação da prestação do serviço público a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado, conforme o art. 2º, II, da Lei Geral das Concessões (Lei 8.987/95).

Segundo o Prof. Celso Antônio Bandeira de Mello: “Para o concessionário, a prestação do serviço público é um meio através do qual obtém o fim que almeja: o lucro. Reversamente, para o Estado, o lucro que propicia ao concessionário é meio por cuja via busca sua finalidade, que é a boa prestação do serviço” (Curso de Direito Administrativo, 21ª ed., Malheiros Editores, 2006, p. 682 e 683).

Portanto, unir duas modalidades de exploração no mesmo inciso pode gerar confusão desnecessária ao ordenamento e ocasionar antinomias em diversos outros dispositivos do projeto. Por isso, mostra-se necessário fazer a previsão dessas modalidades em incisos distintos, ainda mais porque os aeródromos explorados em regime de concessão devem ter tratamento diferenciado daqueles explorados diretamente pela União.

Cabe observar que a presente emenda confere nova redação ao inciso VI, uma vez que a sua forma original, que regula o aeródromo civil explorado em regime privado (mediante autorização vinculada), não merece ser aproveitada, conforme indicado em emenda específica.

Esses os motivos que nos levam a apresentar esta emenda.

Sala da Comissão,


Senador GARIBALDI ALVES FILHO





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

EMENDA Nº 70 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)



SF/16369.84828-00

Suprima-se o inciso VI do art. 34 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

A supressão do inciso VI do art. 34 do Projeto é necessária por diversos motivos. Delegar, mediante autorização, a exploração de aeródromo civil em regime privado não se mostra adequado. Conforme Hely Lopes Meirelles, autorização é o ato administrativo discricionário e precário pelo qual o poder público torna possível ao pretendente a realização de certa atividade, serviço ou utilização de determinados bens particulares ou públicos (Direito Administrativo Brasileiro. 35ª ed. São Paulo: Malheiros, 2009, p. 195).

O art. 175 da Constituição Federal - que contém as disposições mais genéricas acerca dos serviços públicos – somente se refere à prestação indireta mediante concessão e permissão, ambas modalidades de contratos administrativos, sempre exigida prévia licitação. Dessa forma, não há qualquer menção à autorização como modalidade de prestação indireta de serviços públicos no art. 175 da CF, tampouco tal modalidade foi disciplinada na Lei 8.987/95.

Ainda que o artigo 21, XII, “c”, da CF, preveja que a União pode explorar diretamente ou mediante autorização, concessão e permissão navegação aérea, aeroespacial e infraestrutura aeroportuária, entendemos que o sentido de autorização é precário e não se aplicaria a serviços remunerados sob tarifas, uma vez que o emprego de autorização é cabível para delegação de serviços públicos cuja prestação não exija elevado grau de especialização técnica, nem vultosos investimentos por parte do delegatário.

Página: 1/2 13/09/2016 18:55:56

c11bbca76913bd637284e928323cb92a6c32a85f





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

Assim, conceder, mediante autorização, exploração de serviço aeroportuário – de grande e vultoso investimento técnico e financeiro – não se mostra medida harmoniosa com o interesse público, visto que a autorização tem natureza precária, discricionária e mormente não está sujeita à exigência prévia de licitação.

Observe-se, ainda, que a exploração em regime privado, prevista no atual inciso VI do art. 34 do Projeto, corresponde a uma alteração substancial no modelo existente, deixando em nítida desvantagem as concessionárias que já detém a exploração dos serviços aeroportuários em cinco aeroportos brasileiros, as quais participaram de processos licitatórios e realizaram enormes investimentos, tudo diante de um cenário pré-determinado, que não incluía a modificação legislativa proposta pelo inciso objeto desta emenda.

Portanto, uma vez que não se mostra adequada a utilização da autorização, em regime privado, para exploração de aeródromo civil, solicitamos o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,


Senador GARIBALDI ALVES FILHO





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

EMENDA Nº 71 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se a Seção IV - Da Exploração do Aeródromo Civil em Regime Privado, arts. 60 a 67, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, compete à União, por intermédio da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), regular a fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. No art. 8º dessa Lei, estão definidas as competências da Agência. Desse modo, já está especificada a autoridade civil, uma vez que é de competência da ANAC dispor sobre os assuntos tratados em todos os incisos da referida Seção.

Ademais, ao possibilitar a aplicação subsidiária da Lei nº 8.987, de 1995 (Lei de Concessão Prestação de Serviços Públicos), o parágrafo único do art. 61 do Projeto coloca em pé de igualdade o contrato de concessão de aeródromos públicos e o contrato de adesão, instrumento que será utilizado para firmar a autorização para construção, administração ou exploração de aeródromo civil em regime privado, conforme art. 62, *caput*.

Isso pode ser prejudicial na medida em que a concessão de aeródromos difere substancialmente da autorização. A primeira transfere ao particular o poder de prestar serviços públicos e, ao mesmo tempo, de utilizar bens públicos. Além disso, essa prestação pressupõe a colaboração necessária entre o poder concedente e o concessionário. Desse modo, os interesses das partes objetivam o alcance de um objetivo comum: a adequada prestação do serviço concedido.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador GARIBALDI ALVES FILHO

Por outro lado, a autorização não envolve a transferência do poder-dever de prestar serviços públicos, mas apenas a aprovação, pelo Poder Público, de atividade econômica em sentido estrito, que poderá vir a ser realizada pelo particular. Nesse caso, observa-se que não há o interesse direto e exposto da Administração Pública na prestação dos serviços, mas somente na observância, pelo executor das atividades, das normas aeroportuárias (exercício do poder de polícia). Ademais, diferente do contrato de concessão, o contrato de adesão, em regra, possui todas as cláusulas previamente estabelecidas por uma das partes, de modo que a outra não tem poderes para debater as condições nem introduzir modificações no esquema proposto.

Em outra emenda, propusemos inclusive a supressão do inciso VI do art. 34, que prevê a exploração de aeródromo civil em regime privado, mediante autorização, uma vez que ela tem natureza precária, discricionária, não está sujeita a prévia licitação e não se coaduna com os grandes e vultosos investimentos técnicos e financeiros necessários para o desenvolvimento pleno e satisfatório da atividade.

Pelas razões expostas, é proposta a supressão dos artigos 60 a 67 do Projeto.

Sala da Comissão,


Senador GARIBALDI ALVES FILHO



SF/16347.23580-59

Página: 2/2 13/09/2016 19:26:37

75122f5ecc3d93ec7a83a8e7ca6fe3424f5c5bdb





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

EMENDA Nº 72 - CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao art. 338 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 18. A sanção de interdição de atividade se aplica nos casos em que a prática de ato ou o uso de equipamento possam pôr em risco a segurança da aviação civil.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Ajuste de redação no art. 338 em que expressão “pôr em risco em risco” traz termos repetidos.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala da Comissão,


Senador Pastor Valadares
PDT/RO

Recebi o Original	
Em 22/09/16 às 16:36 horas	
Nome: <u>Mao Leonardo</u>	
Matrícula: <u>25268</u>	



SF/16778.05885-54

Página: 1/1 22/09/2016 14:34:37

171427ae213b4631e306062e88d1facace73eabc



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

EMENDA Nº 73 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao art. 18, § 3º do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 18.

§ 3º Na ocorrência do § 2º, efetuado o pouso, será feito o registro do fato e realizada a sua apuração, cabível a retenção administrativa da aeronave caso indispensável à apuração do ocorrido.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, no art. 18, § 3º, determina que a aeronave interceptada por desobediência à ordem de pouso do Controle de Tráfego Aéreo, terá a tripulação autuada e apreendida a aeronave. O dispositivo não traz qualquer condicionante que permita às autoridades tomarem decisão diversa.

Na presente emenda, propomos que a autoridade mantenha o poder de decidir a retenção administrativa da aeronave, caso identifique a necessidade. A decisão de autuação da tripulação está sempre presente em todas as operações irregulares, sendo desnecessário explicitá-la ou torná-la incondicional neste comando do art 18.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala da Comissão,

Recebi o Original	
Em 22/09/16 às 16 horas	
Nome: Pastor Valadares	
Matrícula: 21268	


Senador Pastor Valadares
PDT/RO





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

EMENDA Nº 74 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se ao art. 34 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, o seguinte parágrafo único:

“Art. 34.

.....
Parágrafo único: As pistas de pouso e decolagem não registradas como aeródromos mas utilizadas eventualmente, deverão ser referenciadas, em todas documentações referentes às operações de voo, utilizando-se o designador OACI “ZZZZ”, acompanhado das coordenadas geográficas do local.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, define aeródromo no art. 34 como sendo a “área definida no solo ou na água, incluindo quaisquer edificações, instalações e equipamentos, destinados, no todo ou em parte, ao pouso, decolagem e movimentação de aeronaves”. Entretanto, na prática, são utilizadas diariamente pistas de pouso e decolagem que as autoridades aeronáuticas não reconhecem como sendo aeródromos, por não possuírem ainda registro e designação oficial.

Para que as informações de voo não sejam obrigadas a incluir informações falsas, propomos a presente emenda para que seja utilizada a designação “ZZZZ”, acompanhada das corretas coordenadas geográficas, quando necessário. A medida, para além de permitir o amparo aéreo nas localidades menos abastadas, e fomentar o desenvolvimento, o faz à luz, sem os subterfúgios que são utilizados hoje, como informar o designador de um aeródromo registrado quando na verdade a proa e destino são diferentes.

Aplica-se assim, o princípio da presunção de inocência e honestidade das operações, ao contrário do que se faz hoje quando impõem proibitivo ao uso



SF/16736.95278-55

Página: 1/2 22/09/2016 14:31:15

ae30a3c0a8e43d32e635615d6a381d32f50a2e0a



Recebi o Original
Em 22/09/16 às 635 horas
Nome: *Augusto Leão*
Matrícula: 232868

[Assinatura]



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

de uma pista de pouso apenas por não possuir um registro, quando não se avaliaram outros fatores como a densidade demográfica, grau de desenvolvimento e acesso, necessidade geográfica, estratégica e de amparo social.

A possibilidade de uso do ZZZZ ainda permite mais segurança à operação nessas regiões, tanto porque a pista não registrada pode servir como uma alternativa oficial de pouso, quanto porque assim se evitam informações mentirosas aos órgãos de controle de tráfego aéreo, criando situações de risco onde é informada uma direção, e é tomada outra.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala da Comissão,


Senador Pastor Valadares
PDT/RO



SF/16736.95278-55

Página: 2/2 22/09/2016 14:31:15

a039a3c0a8e43d32e6356f5d6a381d32f50a2e0a





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

EMENDA Nº 75 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao art. 72 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 72. A autoridade aeronáutica poderá impor multa para obtenção do cumprimento das restrições especiais ou medidas a que se refere esta Seção, em valor suficiente ou compatível com a obrigação, fixando-lhe prazo razoável para o cumprimento do preceito.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, no art. 72, faculta à autoridade aeronáutica aplicar multa **diária** nas infrações aos dispositivos do Título IV, Capítulo II, Seção VI “Das Zonas de Proteção dos Aeródromos”.

A experiência no âmbito do Judiciário já trouxe a conclusão de que não fixar um limite geral à multa de repetição automática, pode levar a aplicação administrativa de penalidade desarrazoada e desproporcional, sem contar a possibilidade de se tornar inócua a medida, por inexecutável, equivalendo a mais que o confisco ou perdimento de todos os bens.

Por este motivo, estamos propondo nesta emenda que seja substituída a expressão no art. 72 “poderá impor multa diária”, por “poderá impor multa”.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala da Comissão,

Recebi o Original	
Em	22/09/16 às 16h horas
Nome:	Marcos Roberto Bruno
Matrícula:	27256


Senador Pastor Valadares
PDT/RO



PROJETO DE LEI Nº 258, DE 2016

Dê-se, ao art. 215, a seguinte redação:

“Art. 215. Tripulação é o conjunto de tripulantes de voo e de cabine que exercem função a bordo de aeronave.

§ 1º O exercício de função remunerada a bordo de aeronaves, nacionais ou estrangeiras quando operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio, é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira e reservada a brasileiros natos ou naturalizados

§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.

§ 4º Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.”

JUSTIFICAÇÃO

Diversamente do que atualmente prevê o CBA, em seu art. 156, o art. 215, ao definir a tripulação de aeronaves brasileiras, não garante a exclusividade dessa função aos brasileiros natos ou naturalizados.



Trata-se de questão que diz respeito à soberania do país e a valorização da mão de obra nacional, e que deve ser mantida no novo Código, sob pena de vulneração desse setor e sua subordinação ao interesse internacional, na medida em que se possa admitir a exploração do tráfego aéreo brasileiro por empresas estrangeiras, seja mediante



o aumento da participação acionária no capital de empresas aéreas, seja por não se prever qualquer regra restritiva ou exigência de reciprocidade.

Assim, propomos preservar a legislação atual, em favor do emprego e da qualificação do trabalhador brasileiro no setor.

Sala das Sessões,



SENADOR Lindbergh Farias



PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 258, DE 2016

Suprimam-se os incisos VI e XVII do art. 34, e os art. 60 a 67 do Projeto de Lei nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

O inciso VI do art. 34 prevê a figura do “aeródromo civil explorado em regime privado”, assim considerado “o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime privado pelo seu proprietário, mediante autorização vinculada”. O inciso XVII define a autorização vinculada como a “outorga de direitos para a construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime privado, por tempo indeterminado, por meio de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão.”

Os art. 60 a 67 definem o regime de outorga dos aeródromos civis sob regime privado, prevendo regras semelhantes à da Lei de Portos, como a dispensa da concessão e do processo licitatório, e, em vez disso, prevendo que a outorga de autorização se daria a pedido do interessado, sujeita a um processo de “chamamento público” que permitiria que outros interessados apresentassem propostas, embora desde logo prejudicados pela exigência de título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização.

Essa hipótese já foi objeto de debate na tramitação da MPV 656, e a formulação então adotada foi objeto de veto presidencial mantido pelo Congresso.

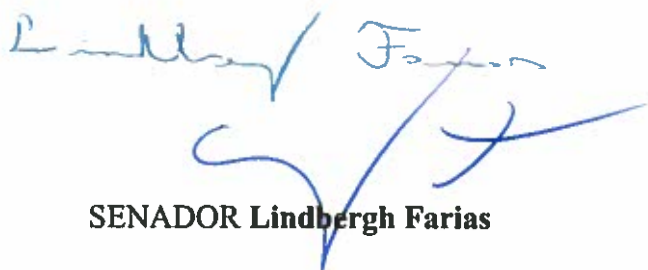


A criação de um novo regime de outorga, permitindo a exploração de aeroportos pelo setor privado, em regime privado, sob autorização, ainda que vinculada, criará assimetrias regulatórias e concorrenciais, em prejuízo dos aeródromos explorados em regime público, explorados diretamente pela União ou em regime de concessão, desnaturando o modelo setorial de exploração de infraestrutura aeroportuária brasileira e criando um desarranjo regulatório no setor, sem assegurar quaisquer ganhos que não poderiam ser obtidos com a exploração em regime público.

Ademais, por se tratar de serviço público, o aeroporto destinado ao tráfego aéreo somente pode ser explorado mediante concessão ou permissão, sempre precedida de licitação, como determina o art. 175 da CF, e assim sujeito a regras sobre tarifas aeroportuárias e garantias de qualidade e continuidade do serviço.

Assim, deve ser suprimida a previsão do novo regime contida nos incisos VI e XVII do art. 34 e os art. 60 a 67.

Sala das Sessões,


SENADOR Lindbergh Farias



PROJETO DE LEI Nº 258, DE 2016

Dê-se, ao art. 239, a seguinte redação:

“Art. 239. A autorização somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País e pelo menos 80% (oitenta por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social.

Parágrafo único. O limite de capital de que trata o **caput** poderá ser reduzido em caso de reciprocidade e nos termos de acordo de serviços aéreos celebrado entre a República Federativa do Brasil e governo estrangeiro, observada a reciprocidade, e, na inexistência de acordo, observará o limite de participação de capital estrangeiro no capital votante estabelecido pela legislação do país de origem da pessoa jurídica estrangeira.”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 239 na redação do Projeto de Lei em tela afasta qualquer limite à participação de empresas aéreas estrangeiras no capital de empresas aéreas sediadas no Brasil.

Tal solução atende, de fato, ao interesse imediato de algumas empresas aéreas brasileiras, de receberem investimento de parceiros estrangeiros, mas ao permitir que empresas estrangeiras possam ser donas de até 100% do capital de empresas aéreas brasileiras, desconhece o teor do art. 178 da Constituição, que assim determina:

“Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.”

Sem observância desse dispositivo, a Lei brasileira estaria dando a empresas estrangeiras tratamento favorecido, em contrariedade ao princípio da reciprocidade, contemplado, ainda, na Convenção de Chicago.

No Canadá¹, por exemplo, a legislação exige que 75% das ações com direito a voto de empresas aéreas sejam detidas por canadenses, ou seja, apenas 25% das ações podem ser detidas por estrangeiros.

Contudo, sem que se exija qualquer reciprocidade, a proposta contida no art. 239 permitiria que empresas canadenses pudessem ter até 100% das ações de empresas brasileiras.

¹ <http://laws.justice.gc.ca/PDF/C-10.4.pdf>



Deve-se destacar que o limite ora vigente, que propomos manter exceto nos casos em que haja reciprocidade, não visa defender apenas as empresas aéreas de capital brasileiro, mas sim preservar um mercado estratégico para o Brasil, mantendo o controle das empresas nas mãos de brasileiros e garantindo a preservação de empregos no país.

Além disso, evita-se o risco de concorrência predatória no mercado nacional, que poderia ser criada pela força excessiva do capital estrangeiro, particularmente em um momento de crise econômica.

Dessa forma, sem desconhecer a tendência mundial à liberalização da participação estrangeira nos serviços aéreos nacionais, estaremos melhor atendendo o interesse público e a soberania do País.

Sala das Sessões,

Lindbergh Farias

[Signature]
SENADOR Lindbergh Farias



SF/16624.60976-84



PROJETO DE LEI Nº 258, DE 2016

Dê-se, aos art. 269 a 276, a seguinte redação:

“Art. 269. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º A operação de embarque inicia-se com a transposição pelo passageiro do limite entre a área destinada ao público em geral e aquela reservada aos passageiros e termina com sua entrada na aeronave.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída do passageiro da aeronave e termina com a transposição do limite entre a área reservada aos passageiros e aquela destinada ao público em geral.

§ 3º A autoridade de aviação civil disporá sobre as Condições Gerais de Transporte, observado o disposto nesta Lei, nas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil e na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

Art. 270. As informações sobre o contrato de transporte aéreo de passageiros e bagagens e as respectivas tarifas devem ser disponibilizadas pelo transportador antes da venda do bilhete de passagem, incluindo as condições para cancelamento, alteração e reembolso.

§ 1º. O transportador poderá franquear o transporte de bagagens dentro de limites de peso por ele pré-estabelecidos e oferecer tarifas para venda de bilhetes de acordo com a franquia aplicável, desde que informado nas condições tarifárias.

§ 2º. No transporte de pessoas, o transportador contratual é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que poderá ser emitido na forma eletrônica e deverá indicar o valor da passagem aérea e o lugar e a data da sua emissão, os pontos de partida, intermediários e de destino, a data e o horário tanto de embarque como de partida, assim como o nome dos transportadores e o modelo da aeronave empregada.

§ 3º. Os valores das tarifas aeroportuárias de embarque, doméstico e internacional, e de conexão, a que se referem os incisos I e II do art. 57 deste Código, devem ser individualizados e especificados no bilhete de passagem de forma destacada do valor da passagem aérea.

Art. 271. O bilhete de passagem terá a validade especificada nas condições de emissão previamente indicadas pelo transportador emissor.



Parágrafo único. O transportador emissor do bilhete de passagem deve indicar, de forma clara e precisa, a validade do bilhete, sendo que na falta de indicação o bilhete terá validade de um ano a contar da data da emissão.

Art. 272. O agente de viagens que realizar a emissão de bilhetes de passagem deve observar as condições de emissão determinadas pelo transportador e as normas expedidas pela autoridade de aviação civil, excluída a responsabilidade do transportador.

Art. 273. O passageiro deve sujeitar-se às condições de transporte constantes do bilhete e disponibilizadas pelo transportador em meio físico ou eletrônico, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos demais passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a prestação do serviço.

Art. 274. O passageiro com reserva confirmada deve comparecer para o embarque com a antecedência mínima estabelecida pelo transportador ou, no caso de omissão quanto à especificação do horário de embarque, de acordo com o previsto em ato da autoridade de aviação civil.

§ 1º As operações de embarque e desembarque poderão ser realizadas em até 2 (duas) horas após o horário previsto.

§ 2º Respeitado o disposto no § 1º, o passageiro poderá ser embarcado em outro voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino.

§ 3º Os passageiros deverão ser comunicados, com a máxima antecedência possível, de atrasos ou cancelamentos do voo e, se houver, dos novos horários previstos para embarque e desembarque.

Art. 275. A interrupção da viagem, a desistência ou o não comparecimento tempestivo para o embarque em qualquer dos voos contratados, autoriza o transportador a cancelar a reserva de todos os voos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem.

Art. 276 Em caso de cancelamento de voo, preterição de embarque ou atraso superior a 4 (quatro) horas no aeroporto de início do voo ou em aeroporto de escala, o passageiro que tiver comparecido para embarque na hora estabelecida fará jus a:

I – recebimento de indenização, no valor correspondente ao da maior tarifa cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo no trecho considerado;



II – garantia do direito contratual ao transporte previsto no bilhete, o qual poderá ser usufruído na forma de uma das seguintes alternativas:

a) acomodação em outro voo da mesma empresa aérea ou endosso do bilhete para outro transportador que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, a contar do horário previsto para embarque; ou

b) reembolso do valor do bilhete;

III – assistência compatível com o tempo de espera, sob a forma de facilidades de comunicação e alimentação;

IV – hospedagem e transporte de e para o aeroporto, nas hipóteses de endosso ou acomodação em outro voo cujo embarque previsto deva ocorrer em período superior a 6 (seis) horas com relação ao horário do voo original.

§ 2º A indenização e o reembolso serão pagos de imediato e em moeda corrente, mediante entrega de numerário ou depósito em conta bancária indicada pelo passageiro.

§ 3º Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso superior a 2 (duas) horas em aeroporto de escala, ao passageiro que optar pelo reembolso do valor do bilhete será assegurado o direito a voo de regresso ao aeroporto de início do voo.

§ 4º As obrigações do transportador poderão ser substituídas por quaisquer outras formas de compensação estabelecidas em comum acordo com o passageiro.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Diversamente do que se deveria estabelecer, o Projeto de Lei em tela não assegura ao passageiro a proteção necessária nas situações de cancelamento ou preterimento de embarque, o chamado “overbooking”.

Trata-se de situação que causa grave constrangimento e danos aos usuários, e que, por isso, mereceu desta Casa, já no ano de 2010, a aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 111, de 2004, dando nova disciplina ao tema, em sintonia com as melhores práticas internacionais, em cumprimento ao art. 5º, V da Carta Magna, que assegura a indenização por dano material, moral ou à imagem, suprimindo-se lacuna que ainda hoje obriga o usuário a depender de ações judiciais, dada a inexistência de comando legal e a atuação mais do que tímida do órgão regulador e fiscalizador.



SF/16557.85264-71

Assim, com base no que naquele PLS se discutiu e aprovou nesta Casa, propomos dar nova redação aos artigos 269 a 276 do Projeto de Lei nº 258, de 2015, conferindo melhor proteção ao passageiro.

Sala das Sessões,

Lindbergh Farias

SENADOR Lindbergh Farias



SF/16557.85264-71



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

Institui o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº 80

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 setembro de 2016.

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 81

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 setembro de 2016.

SENADOR RANDOLFE RODRIGUES
REDE-AP



SF/16722 22937-35

Página: 1/1 27/09/2016 16:24:35

c90f4cc2bae14a3baa8b1ba6f38e720152b07507

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

Institui o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº 82

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 setembro de 2016.

SENADOR RANDOLFE RODRIGUES
REDE - AP



SF/16004.63291-00

Página: 1/1 27/09/2016 16:20:41

d12f4c695f34d98e05ba1bd7a4ed813ef1e4e2a9

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

Institui o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA Nº 83

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 setembro de 2016.

SENADOR RANDOLFE RODRIGUES
REDE-AP



SF/16387.83673-02

Página: 1/1 27/09/2016 16:37:29

3adec0efb57c0befc0b5c4c449d1da0072031ab6

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

Institui o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA Nº 84

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 Excetuam-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 evento 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 setembro de 2016.

SENADOR RANDOLFE RODRIGUES

REDE-AP



SF/16743.57689-42

Página: 1/1 27/09/2016 15:35:49

39698c837b7066b240b00f5a298f0ca98f276c1e

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

Institui o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA Nº 85

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 setembro de 2016.

SENADOR RANDOLFE RODRIGUES
REDE-AP



SF/16931.47042-40

Página: 1/1 27/09/2016 15:21:53

51f86139ec14d25d54b669cab22ebb14f89db289

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

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA SUPRESSIVA Nº 86

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.



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 S de 2016.

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 87

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 implica 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 setembro de 2016.

SENADOR RANDOLFE RODRIGUES
REDE-AP



SF/16055.66017-06

Página: 1/1 27/09/2016 16:41:04

255d623990555e88d8018f67ae46fa59f613db



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

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº 88

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 setembro de 2016.

SENADOR RANDOLFE RODRIGUES

REDE - AP



SF/16368.75900-64

Página: 1/1 27/09/2016 15:12:14

391d918b51a71df77cb15f44182d1c34730557f

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

Institui o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº 89

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 implica 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 setembro de 2016.

SENADOR RANDOLFE RODRIGUES
REDE-AP



SF/16668.16383-05

Página: 1/1 27/09/2016 16:34:43

7fc74d6f4d19aa67d18c1097fd5784a43cd59d5e

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

Institui o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

EMENDA ADITIVA Nº 90

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 setembro de 2016.

SENADOR RANDOLFE RODRIGUES
REDE-AP



SF/16516 03470-32

Página: 1/1 27/09/2016 16:29:45

d11791cbdac807af90f50bb4a2def72a5dc4bc77



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

EMENDA Nº - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao art. 95 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 95. Fica vedada a fabricação ou montagem de aeronaves experimentais:

I – em série, com finalidade econômica, por pessoa jurídica ou física, ressalvados casos excepcionais definidos pela autoridade de aviação civil.

II – de construção amadora, por construção assistida, além dos limites estabelecidos pela autoridade de aviação civil.

§ 1º Os casos excepcionais de que tratam o inciso I deste artigo deverão atender além de outros princípios definidos em legislação específica os seguintes:

- a) a autoridade de aviação civil poderá criar categorias de certificação menos onerosas que viabilizem a indústria aeronáutica esportiva brasileira;
- b) o caráter menos oneroso das certificações de aeronaves experimentais deverá se dar sem o sacrifício da segurança de voo, que deverá ser equiparada à segurança das aeronaves certificadas de pequeno porte;
- c) a desoneração das certificações de aeronaves experimentais poderá se dar através de incentivos fiscais, isenções tributárias, subsídios e facilidades creditícias, linhas de financiamento oficial, apoio tecnológico através de incubadoras, cooperativas de compras de insumos, ou outros mecanismos que preservem a segurança de voo.

§ 2º Os limites de construção de aeronaves experimentais de construção amadora, por construção assistida, deverão ser alinhados aos acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário, obedecendo aos mesmos processos e critérios de registro para liberação à produção e ao voo.”





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, prevê que somente em caso excepcionais a autoridade de aviação civil permitirá a fabricação ou montagem em série, com finalidade econômica, de aeronaves experimentais. Entretanto, não detalha nenhum regramento para essas exceções.

Considerando a atual realidade brasileira do mercado de aviação experimental, em que fabricantes buscam a categorização de seus produtos como aeronaves experimentais para fugir dos altos custos de certificação, propomos nesta emenda incluir previsão para que a autoridade de aviação civil possa criar uma categoria de aviação experimental com certificação menos onerosa e que poderá ser produzida e comercializada em série.

Propomos também tornar explícita na lei a previsão de que a segurança de voo não seja sacrificada para essa nova categoria de aeronave experimental produzida em série. Hoje o consumidor encontra-se desprotegido na relação de consumo, pois adquire produtos que não são seguros, não sofrem fiscalização por parte da autoridade de aviação civil, sem que este comprador tenha todos os conhecimentos necessários para ter a correta percepção do risco em que está incorrendo.

Pelos motivos expostos, contamos com o apoio dos nobres Pares para a apresentação da emenda que ora apresentamos.

Sala da Comissão,


Senador PASTOR VALADARES



EMENDA Nº 92 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao parágrafo único do art. 143 do PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 143.

Parágrafo único. É garantido aos fabricantes de aeronave livre acesso aos aeródromos públicos para o desenvolvimento de suas atividades.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

No parágrafo único proposto é indicado que as seguintes atividades deverão ser previamente aprovadas pela ANAC: Elaboração de projeto, Fabricação, Revisão, Reparo e Manutenção.

Contudo, a elaboração de projeto não é aprovada previamente, mas a posteriori, sendo necessária adequação do texto, pois, mesmo com a importante inclusão do Art. 97, a aprovação de projeto como é feita hoje também será mantida.

Ressalta-se, também, que as atividades de revisão estão inclusas nas atividades de manutenção e não é necessário contemplá-la de forma distinta (embora essa já exista no Código Brasileiro de Aeronáutica atual).

Além do exposto acima, é importante notar que o texto é demasiadamente prescritivo, pois já é tratado em normativa infra legal e nos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário. Destarte, a modificação sugerida evitaria uma redundância desnecessária do texto do Código.

Recebido na COCETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



SF/16823.28256-77

Página: 1/2 29/09/2016 22:09:04

f9978bcd7a1437223ca23af6bc5bd1328b72284f

Além disso, o texto sugerido garantiria que o fabricante de aeronaves tenha acesso aos aeródromos, acesso, este, vital para o desenvolvimento de suas atividades.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*



EMENDA Nº 93 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao art. 31 do PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 31. As iniciativas ou alterações de atos normativos que impliquem em afetação de direitos, interesses ou obrigações de agentes econômicos, trabalhadores do setor ou usuários da infraestrutura de aviação civil ou de serviços aéreos devem ser precedidas de audiência pública, convocada pelo agente regulador mediante aviso publicado no Diário Oficial da União, com prazo mínimo de trinta dias de antecedência.

.....

§ 8º A audiência pública tratada nesse artigo poderá ser suprimida no caso em que o ato normativo trate de assunto de amplo conhecimento e cujo teor já tenha sido alvo de audiência pública anterior.” (NR)

Recebido na COCETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal

JUSTIFICAÇÃO

A delegação de atividades dentro da autoridade é assunto que deve ser tratado no âmbito das competências e atribuições internas à cada instituição. Dessa forma, a inclusão do texto pode gerar restrições adicionais que oneram a atividade regulatória sem trazer ganhos ao processo.

Sugere-se substituir o texto deste parágrafo por uma provisão que permita não realizar audiências presenciais quando a mesma, por ser cediça e anteriormente debatida, não trouxer ganhos ao processo normativo. A consulta não presencial é mantida nesse caso (Lei 11.182/05).



Além disso, sugere-se a adequabilidade do termo “infraestrutura aeronáutica”, utilizando-se infraestrutura de aviação civil, termo este previsto no código.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*



SF/16917.13851-45

Página: 2/2 29/09/2016 20:40:59

61197e2b130b669b8c3cf47183f2d448bff40d5d



EMENDA Nº 94 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Acrescente-se o inciso IV ao parágrafo 2º do artigo 26,
do PLS nº 258 de 2016:

“Art. 26.....

IV – aeronaves pertencentes aos aeroclubes, escolas de
aviação e fabricantes de aeronaves.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O voo, no caso de aeronaves pertencentes aos aeroclubes, escolas de
aviação e fabricantes de aeronaves, é apenas um meio para a execução de
suas atividades de formação de pessoal ou para a fabricação de aeronaves.
Sendo assim, não deveria existir tarifas para esses casos.

Sala da Comissão,

Senador **HÉLIO JOSÉ**

Recebido na COCETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



SF/16872.17500-05

Página: 1/1 29/09/2016 12:23:51

0249c7d4f0f1b2a1db13f4bdca49795b6ee33d05

EMENDA Nº 95 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Suprima-se o parágrafo 4º do artigo 26, do PLS nº 258,
de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

O parágrafo 4º possui conteúdo muito prescritivo, cuja matéria deveria constar de legislação infra legal.

Sala da Comissão,

Senador *HELIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 96 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao art. 27 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 27. Na regulação da prestação dos serviços de controle do tráfego aéreo a autoridade aeronáutica, em coordenação com a autoridade de aviação civil, administração aeroportuária e demais usuários do espaço aéreo, deve:” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da alteração proposta é harmonizar o texto do Código Brasileiro de Aeronáutica. O termo “operador aeroportuário” não está definido no Projeto de Lei, conquanto o termo “administração aeroportuária” está definido no inciso XIV do art. 34.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265867
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 97 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao parágrafo único do artigo 29, do PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 29

[...]

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica aeronáutica, independentemente de autorização de qualquer órgão público, salvo nos casos previstos neste Código” (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que a livre iniciativa é um fundamento da República Federativa do Brasil e um princípio geral da atividade econômica de acordo com a Constituição Federal de 1988, sugere-se manter o texto conforme proposta de anteprojeto que assegura a todos o livre exercício da atividade econômica.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matricula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 98 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao parágrafo 1º do Art. 30 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 30.....

§1º A atividade executada pela pessoa credenciada terá o mesmo efeito e validade que teria caso fosse diretamente executada pelos agentes da autoridade de aviação civil, podendo inclusive aprovar dados técnicos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O credenciado, no papel de pessoa de confiança da autoridade de aviação civil, executa atos instrumentais para otimizar os recursos da autoridade. É necessário garantir que o papel do credenciado permita sua atuação no contexto da aviação global, onde há harmonização de documentos e terminologias. As alterações acima permitirão ao credenciado da autoridade de aviação civil desempenhar plenamente o seu papel de atividades técnicas num contexto global.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 286667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 99 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao parágrafo único do art. 142 da PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

Art. 142.

Parágrafo único. O sistema abrange o conjunto de órgãos e agentes públicos e privados relacionados entre si, sob coordenação, orientação técnica e normativa da autoridade de aviação civil, com a finalidade de assegurar a segurança da aviação civil e, onde aplicável, implementar as normas, diretrizes e recomendações pertinentes da Organização Internacional de Aviação Civil e do Programa Nacional de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação é importante, pois a adoção automática é temerária e não permite a adequação das regras de segurança contra atos de interferência ilícita às idiossincrasias do Brasil. Salienta-se que a própria Convenção de Chicago, em seu Artigo 38, prevê a não adoção dos padrões internacionais estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, exigindo, no caso, apenas a notificação formal desta diferença à Organização.

Sala da Comissão,

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal

Senador *HÉLIO JOSÉ*



SF/16153.04652-65

Página: 1/1 29/09/2016 22:03:53

3081ffea9cca42c88e618546108e408591f8c26

EMENDA Nº 100 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao art. 7º, do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 7º A lei aplicável aos contratos de compra e venda internacional, aos contratos com garantia internacional e aos contratos de subordinação internacional, bem como aos atos jurídicos a eles relacionados, pode ser acordada entre as partes contratantes, desde que não contrarie norma da Constituição Federal ou de Tratados, Convenção ou Ato Internacional firmados pela República Federativa do Brasil.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da alteração proposta é garantir a escolha da lei aplicável nos contratos internacionais, de acordo com as melhores práticas no Direito Comparado.

Sala da Comissão,

Senador **HÉLIO JOSÉ**

Recebido na COCETI EM

30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 101 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Suprima-se o inciso IV, do art. 2º, do PLS nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

Objetivo da alteração proposta é harmonizar o texto do Código Brasileiro de Aeronáutica. A autoridade responsável pela estrutura do aeródromo é a prevista no inciso I. O inciso IV apenas menciona que a autoridade irá administrar o aeroporto. Sugerimos excluir o inciso IV, mesmo porque a definição de “administração do aeroporto” já está prevista no Código, no art. 34, inciso XIV, e no art. 47.

Sala da Comissão,

Senador **HÉLIO JOSÉ**

Recebido na COCETI EM

30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 285867
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 102 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Acrescente-se o parágrafo 4º ao artigo 1º do PLS nº 258, de 2016, renumerando-se os seguintes:

“Art.1º

§ 4º Os direitos e as garantias internacionais sobre bens aeronáuticos, instituídos por meio da Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis Aplicada aos Bens Aeronáuticos, promulgada por meio do Decreto nº 8008, de 15 de maio de 2013, serão plenamente reconhecidos e aplicados pelas autoridades judiciais brasileiras, assim como o serão os demais termos e condições da referida convenção. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Sugere-se a inclusão do mesmo para adequação do texto à Convenção da Cidade do Cabo.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



SF/16296.77662-01

Página: 1/1 29/09/2016 11:19:20

7d3bad7c8564d285fe64e44b2b3c4e1161df867

EMENDA Nº 103 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Altere-se a redação do inciso I do art. 2º do PLS nº 258, de 2016, conforme abaixo:

“Art. 2º Ressalvadas as atribuições previstas neste Código e na legislação complementar, compete:

I – à autoridade de aviação civil: regular e fiscalizar a aviação civil e a infraestrutura componente dos sistemas previstos nos incisos I, III, IV, VI, VII, VIII, IX e X do Art. 32 deste Código, incluindo as emissões de poluentes e os planos de zoneamento de ruídos; (NR)

Recebido na COCETI EM 30/09/16


Maximiliano Godoy
Matrícula: 265867
SGM - Senado Federal

JUSTIFICAÇÃO

Não há, no PLS 258, de 2016, uma definição para o termo “infraestrutura aeronáutica”. Além disso, a utilização dessa nomenclatura pode tornar confusa a divisão de atribuições das autoridades definidas no art. 2º, visto que a “autoridade aeronáutica” deve, conforme definido no inciso II do mesmo artigo, regular e fiscalizar as infraestruturas de navegação e controle de tráfego aéreo, conquanto a autoridade de aviação civil estaria responsável pela “infraestrutura aeronáutica”.

Não obstante a ausência de definição supracitada, o art. 32 traz a definição de “infraestrutura de aviação civil”, feita através da descrição de seus componentes. Considerando-se que tal definição adequar-se-ia à



intenção da proposta para o artigo, sugere-se a alteração em pauta, de forma a harmonizar os termos e evitar quaisquer interpretações errôneas no que tange às atribuições de cada autoridade.

Sala da Comissão,

Senador *HELIO JOSÉ*



SF/16056.96055-11

Página: 2/2 29/09/2016 11:42:51

fa9b2845754d55a635f05c470b8a6043351abfd



EMENDA Nº 104 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Suprima-se o art. 99, do PLS nº 258, de 2016

JUSTIFICAÇÃO

O referido artigo é redundante em relação ao Art. 96, Inciso VII.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 285667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 105 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao art. 98, do PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 98. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico com projeto já certificado deve requerer o correspondente certificado de fabricação à autoridade de aviação civil.”

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 97 trata de organização certificada de projeto e de fabricação. A certificação de fabricação, contudo, é emitido exclusivamente pela autoridade de aviação civil.

A permissão prevista no Art. 98 para as organizações supracitadas fogem do escopo de capacitação das mesmas, devendo, portanto, ser excluída.

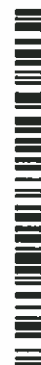
Sala da Comissão,

Senador *HELIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM

30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 285667
SGM - Senado Federal



SF/16583.50152-62

Página: 1/1 29/09/2016 21:32:22

f00fe317250dbef5643df088fedd7cea1b1138f1

EMENDA Nº 106 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Acrescente-se o parágrafo 4º ao artigo 97 do PLS nº 258, de 2016:

“Art. 97.....

§ 4º A autoridade estabelecerá, no início do processo de certificação de um projeto, o nível de envolvimento da autoridade, conforme a capacidade técnica da organização certificada de projeto.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O §4º sugerido traz um importante conceito na criação da nova entidade prevista no Art. 97. Com ele, a autoridade, em conjunto com o regulado, define previamente como será seu envolvimento na atividade de certificação, evitando incertezas e retrabalho por parte da organização. Esse mecanismo está presente em legislações de outros países da Europa e EUA, que trazem as organizações certificadas de projeto.

Sala da Comissão,

Senador **HÉLIO JOSÉ**

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matricula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 107 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se aos incisos do art. 96 do PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 96

I – certificado de tipo;

II – certificado de organização de projeto;

III – certificado de organização de fabricação;

IV – certificado de organização de reparo e manutenção; e

V – Qualquer outro certificado necessário para a realização das atividades sobre sua competência.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da alteração proposta é Harmonizar a terminologia do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Sala da Comissão,

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 285667
SGM - Senado Federal

Senador *HÉLIO JOSÉ*



SF/16330.61491-42

Página: 1/1 29/09/2016 21:21:30

03d8dab6e178348ba060c410e4dd320ca2b26fc2

EMENDA Nº 108 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao título da Seção II, Capítulo IV, Título IV do
PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

Capítulo IV

“SEÇÃO II

Dos Certificados”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Os artigos 96 a 100, que compõem a Seção em pauta, abrangem mais do que apenas os “certificados de tipo”. Portanto, a mudança proposta adequa o título ao escopo da seção.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na CCETI EM 30/09/16

Marceliano Godoy
Matrícula: 285887
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 109 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao §1º do art. 93 da PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 93.

§ 1º A operação de aeronave com certificado de aeronavegabilidade especial observará normas de segurança estabelecidas pela autoridade de aviação civil.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

As aeronaves experimentais são um subgrupo das aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especiais, conforme estabelecido no §3º do Art. 157 desta proposta e na normativa infra legal. Assim, a modificação evita interpretações errôneas, além de harmonizar o texto do código.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 110 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Acrescente-se o parágrafo único ao art. 53, do PLS nº 258, de 2016:

“Art. 53.

Parágrafo único – A mesma prioridade será assegurada às oficinas de reparo ou manutenção de aeronaves e aos fabricantes de aeronaves nas concessões de áreas e instalações necessárias à realização de suas atividades.”
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O aeroporto é um insumo essencial para a empresa de transporte aéreo público, conquanto apresenta uma natureza monopolista no que tange ao acesso a suas infraestruturas. Nesse contexto, o artigo garante a prioridade dessas empresas na concessão de instalações do aeroporto.

Contudo, o mesmo raciocínio aplica-se à uma oficina de manutenção ou fabricante de aeronaves, pois estas empresas também necessitam de acesso à infraestrutura aeroportuária. Portanto, a modificação estende a abrangência do artigo, garantindo isonomia de tratamento às organizações que dependem do aeroporto para realização de suas atividades.

Sala da Comissão,

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal

Senador *HÉLIO JOSÉ*



EMENDA Nº 111 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao caput do art. 47 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 47. Cabe à administração do aeródromo:”

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da alteração proposta é Harmonizar a terminologia do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 112 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Acrescente-se o parágrafo 3º ao artigo 45 do PLS nº 258, de 2016, conforme redação abaixo:

“Art. 45.

§ 3º As disposições deste artigo não se aplicam aos aeródromos civis explorados em regime privado e aos aeródromos civis de uso particular.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da alteração proposta é deixar claro que o previsto no artigo 45 somente se aplica para aeródromo civil explorado em regime público.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 255667
SGM - Senado Federal



SF/16851.00632-33

Página: 1/1 29/09/2016 20:53:53

dc1b8ca12e592a1636950121b621560f9ad2b5cc

EMENDA Nº 113 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se a redação abaixo ao inciso VI do art. 32 da PLS nº 258, de 2016:

“Art. 32.

VI - Sistema de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Objetivo da alteração proposta é harmonizar o texto do Código Brasileiro de Aeronáutica, referente ao nome do sistema com a regulação infra legal e com o termo apresentado no Capítulo VII do mesmo Título.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COGETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 114 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao inciso VIII e ao parágrafo segundo do art. 130 do PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 130.

.....

VIII – dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados de voo e sua análise e processos, voltados ao monitoramento proativo da qualidade e segurança das operações;

.....

§ 2º As fontes SIPAER de que tratam os incisos V, VIII e IX do caput deste artigo, a identidade dos tripulantes e passageiros, os gráficos produzidos pelo SIPAER, as análises e conclusões da investigação e o relatório final SIPAER não serão utilizadas para fins probatórios em processos judiciais e administrativos, inclusive em inquéritos, e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o disposto neste Código.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A razão das alterações propostas é permitir que as fontes primárias de uma ocorrência aeronáutica possam ser utilizadas como prova e esclarecimento em outras esferas.

Sala da Comissão,

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265867
SGM - Senado Federal

Senador **HÉLIO JOSÉ**



EMENDA Nº 115 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Suprima-se o parágrafo único do art. 124 do PLS nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

O referido parágrafo único insere exigência que dificulta o objetivo.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COGETI EM 30/09/16

Marceliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



SF/16448.15708-65

Página: 1/1 29/09/2016 21:50:51

520e1aaa0e35c60572b5e617247492dfbb0888bc

EMENDA Nº 116 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao caput do art. 113 do PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 113. O Poder Executivo assegurará a utilização da autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação junto às autoridades aduaneiras brasileiras, com observância às obrigações contraídas no âmbito do Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, para que se assegure ao proprietário ou credor não estabelecido no Brasil a realização de todos os atos necessários ao despacho aduaneiro de exportação em nome próprio, ou de terceiro por ele indicado.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Sugere-se alterar o termo “regulamentará” por “assegurará” pois a lei já foi aprovada, está vigente e regulamentada. O papel do Poder Executivo é assegurar a aplicação da Convenção.

Sala da Comissão,

Senador *HELIO JOSÉ*

Recabido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 285667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 117 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Suprima-se o parágrafo único do art. 105 do PLS nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

A ideia encontra-se duplicada no inciso II deste mesmo artigo.

Sala da Comissão,

Senador *HELIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 266867
SGM - Senado Federal



SF/16950.50846-98

Página: 1/1 29/09/2016 21:43:05

019bc2e2219ef973ec58be972c778b57f3a8da4f

EMENDA Nº 118 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao caput do art. 100, do PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 100. Todo proprietário, explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar os serviços de reparo e manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais produtos aeronáuticos em pessoas jurídicas certificadas, ou em conformidade com as regras estabelecidas em regulamento emitido pela autoridade de aviação civil, a fim de manter a aeronavegabilidade do produto aeronáutico.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As atividades de revisão estão inclusas nas atividades de manutenção e não é necessário contemplá-la de forma distinta (embora essa já exista no Código Brasileiro de Aeronáutica atual).

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 266667
SGM - Senado Federal



SF/16629.63361-99

Página: 1/1 29/09/2016 21:39:49

f6702dbb1063f62d11928aaf21ecc991fc825c9c

EMENDA Nº 119 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao parágrafo sexto do artigo 200 do PLS nº 258,
de 2016, a seguinte redação:

“Art. 200.....

§ 6º Na sentença transitada em julgado que decretar a improcedência da
ação de busca e apreensão e declarar a má-fé do credor fiduciário, o juiz
condenará o credor fiduciário ao pagamento de multa, em favor do devedor
fiduciante, equivalente a cinquenta por cento do valor originalmente financiado,
devidamente atualizado, caso o bem já tenha sido alienado.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O novo Código Brasileiro de Aeronáutica prevê procedimento específico para a busca e apreensão de aeronaves e de seus equipamentos, que poderá ser utilizado em sobreposição aos procedimentos dispostos no Código de Processo Civil. As inovações acima não serão prejudiciais aos credores de operações do mercado aeronáutico, ressaltando-se a previsão de multa do parágrafo 6º do art. 200.

Finalmente, em linhas gerais a inovação no novo CBA com relação aos procedimentos da alienação fiduciária poderão suscitar conflito no que se refere ao procedimento estabelecido no Novo Código de Processo Civil.

Sala da Comissão,

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265867
SGM - Senado Federal

Senador *HÉLIO JOSÉ*



SF/16163.59789-43

Página: 1/1 29/09/2016 22:23:34

b667cad143e4a69831301a253576a95219b3888a

EMENDA Nº 120 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao art. 181 do PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 181. O intercâmbio de aeronaves deve observar as regras e recomendações previstas em Tratados, Convenções ou Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, desde que observada a reciprocidade entre os países.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A utilização da ferramenta de intercâmbio só será salutar para o mercado brasileiro, no caso em que houver reciprocidade, ou seja, haja abertura mútua.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI-EM

30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265867
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 121 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Suprima-se o parágrafo único do art. 163 do PLS nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

O Art. 163 não traz todos os propósitos para o qual aeronaves experimentais são utilizadas, omitindo, por exemplo, as aeronaves utilizadas em competição aérea, sendo, inclusive, demasiadamente prescritivo para o Código. Além disso, o Art. 94 já aborda o tema, encontrando-se, contudo, em uma seção mais adequada, visto que o Art. 163 trata de certificados, conquanto encontre-se na seção sobre propriedade de aeronaves.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 122 CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao caput do art. 162 do PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 162. Os contratos de construção, quando por conta de quem a tenha contratado deverão ser inscritos no Registro de Aviação Civil Brasileiro.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A aeronave será inscrita no Registro de Aviação Civil Brasileiro - RAB quando houver a necessidade do voo, visto que a execução do mesmo exige um certificado de aeronavegabilidade. Antes disso, não há razões para a inscrição do projeto de construção, o que oneraria desnecessariamente a indústria, sem nenhum ganho para a segurança.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COGETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 123 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao § 1º do art. 153 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 153.

§ 1º O registro temporário garante a expedição dos respectivos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Não existe certificado de nacionalidade. No caso de aeronaves, a nacionalidade é controlada pelas marcas, previsto no §3º do artigo.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM

30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
BGM - Senado Federal



EMENDA Nº 124 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se a seguinte redação ao art. 329, do PLS nº 258, de 2016:

“Art. 329. Os valores dos limites mínimo e máximo da multa, bem como o valor previsto no Art. 327 deste Código, serão atualizados monetariamente, em período não inferior a doze meses, contado da data de vigência inicial, de acordo com a variação, no mesmo período, do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, calculado pelo Instituto Nacional de Geografia e Estatística (IBGE), ou outro índice que venha a substituí-lo.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O artigo estabelece uma necessária atualização dos limites das multas previstas no código, conforme a inflação aferida no período. Não obstante à adequada correção aplicada a esses limites, entende-se que a mesma correção deve ser estabelecida no valor previsto no Art. 327, evitando-se, assim, um descolamento dos valores de multa do valor na qual a mesma é revertida automaticamente para advertência.

Sala da Comissão,

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Senador **HÉLIO JOSÉ**

Maximiliano Godoy
Matrícula 285667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 125 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se a seguinte redação ao inciso XV do artigo 318 do PLS nº 258 de 2016:

“Art. 318.

XV – trânsito em julgado administrativo: atributo de definitividade de decisão proferida em processo administrativo sancionador, o que ocorre quando não couber mais recurso na esfera administrativa.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Objetivo da alteração sugerida é manter a definição para o trânsito em julgado na esfera administrativa.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265867
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 126 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Suprima-se os incisos XIII e XIV do §1º do art. 317 da PLS nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

O texto está incoerente com o caput, pois indicaria que constituem ilícitos administrativos as condutas que violem as normas legais ou regulamentares que disciplinam requisitos, conforme pode ser observado abaixo:

Art. 317. A infração a norma deste Código ou da legislação complementar, por ação ou omissão, culposa ou dolosa, constitui ilícito administrativo, sujeito às sanções administrativas estabelecidas neste Código.

§ 1º Constituem ilícitos administrativos as condutas que violem as normas legais ou regulamentares que disciplinam:

[...]

XIII – os requisitos constantes em regulamentos brasileiros de aviação civil;

XIV – os requisitos, condições, obrigações e demais exigências constantes em atos administrativos de autorização, licença e credenciamento e em certificados aeronáuticos;

Sugere-se, portanto, a exclusão dos incisos e a necessária renumeração dos incisos consequentes.

Sala da Comissão,

Senador **HÉLIO JOSÉ**

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



SF/16673.84559-66

Página: 1/1 29/09/2016 22:43:41

6441835016bbc1d0d64054af32eaa39b354d435c

EMENDA Nº 127 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se a seguinte redação ao artigo 310 do PLS nº 258 de 2016:

Art. 310. Os construtores aeronáuticos respondem por danos decorrentes de defeitos ou falhas no projeto ou na construção de aeronaves, até 20 anos após a entrega da aeronave, nos termos da lei e do art. 363, inciso IX deste Código.

JUSTIFICAÇÃO

Com relação ao caput, a alteração faz-se necessário para deixar claro os limites de responsabilidade do fabricante. Sugere-se a exclusão do parágrafo único porque o conteúdo do referido parágrafo não guarda relação direta com o disposto no caput do artigo.

Sala da Comissão,

Senador **HÉLIO JOSÉ**

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula 265887
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 128 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se a seguinte redação ao título do Capítulo VI do
Título VII da PLS nº 258, de 2016:

“CAPÍTULO VI

Dos Serviços Aéreos Privados”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Conforme definido no Art. 229, há somente dois tipos de serviços aéreos: os públicos e os privados. Conquanto os Capítulos II a V do Título VII tratam dos diversos tipos de serviços aéreos públicos, o Capítulo VI trata dos serviços aéreos privados. Portanto, a modificação torna clara a intenção e o escopo do capítulo, além de estar em consonância com o restante dos capítulos do Título VII.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Marceliana Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 129 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se a seguinte redação ao título do Capítulo V do
Título VII da PLS nº 258, de 2016:

“CAPÍTULO V

Dos Serviços Aéreos Especializados Públicos”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Capítulo em questão abrange somente dos Serviços Aéreos Especializados Públicos, visto que, conforme o caput do Art. 255, trata de atividades econômicas. Portanto, a modificação torna o escopo do capítulo mais claro e em consonância com o restante dos capítulos do Título VII.

Sala da Comissão,

Senador **HÉLIO JOSÉ**

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265867
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 130 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se a seguinte redação ao título do Capítulo III do
Título VII da PLS nº 258, de 2016:

“CAPÍTULO III

Do Serviço de Transporte Aéreo Público Regular”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Conforme estabelecido no Art. 230, o Transporte Aéreo Regular tratado nesse capítulo é um tipo de Serviço Aéreo Público. Dessa forma, a modificação torna o escopo do capítulo mais claro e em consonância com o restante dos capítulos do Título VII.

Sala da Comissão,

Senador *HÉLIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM 30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 265667
SGM - Senado Federal



EMENDA Nº 131 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se a seguinte redação ao art. 230 da PLS nº 258, de 2016:

“Art. 230. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga, encomenda, remessa ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional e os serviços aéreos especializados públicos.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Conforme estabelecido no Art. 229, há dois tipos de serviços aéreos: públicos e privados. Contudo, os serviços aéreos especializados, apresentado no Capítulo V deste mesmo Título, não está explicitamente enquadrado em nenhum dos dois.

Conforme estabelecido na Lei 7.565/86, o CBA atual, há dois tipos de serviços aéreos especializados: os que são realizados sob remuneração, abertos ao público geral e aqueles realizados de forma particular, sendo o primeiro um tipo de serviço aéreo público.

A modificação, portanto, evita confusões e sana uma incoerência no Código proposto.

Sala da Comissão,

Recebido na COCETI EM

30/09/16

Maximiliano Godoy
Matrícula 265667
SGM - Senado Federal

Senador *HÉLIO JOSÉ*



EMENDA Nº 132 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se ao caput do art. 227 da PLS nº 258, de 2016 a seguinte redação:

“Art. 227. No Diário de Bordo, caso o mesmo seja requerido pela autoridade de aviação civil, devem constar as seguintes anotações, admitida a forma digital:”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O texto original deixa dúvida a interpretação, pois não está claro se é o Diário de Bordo ou os se são as informações listadas no inciso cuja requisição é facultativa. Entende-se, contudo, que a intenção é do artigo é garantir que a informação mínima esteja disponível, porém a exigência do Diário de Bordo pode não ser viável, como no caso de um UAV.

Portanto, a modificação sugerida torna mais clara a intenção da Lei.

Sala da Comissão,

Senador *HELIO JOSÉ*

Recebido na COCETI EM

30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula: 285867
SGM - Senado Federal



SF/16219.11780-40

Página: 1/1 29/09/2016 22:27:32

69655d6a741cae829a8a6a088628942295d8177b

EMENDA Nº 133 - CEAERO
(ao PLS 258, de 2016)

Dê-se a seguinte redação ao art. 215 da PLS nº 258, de 2016.

Art. 215. Tripulação é o conjunto de tripulantes de voo e de cabine que exercem função relativa à segurança de voo a bordo de aeronave.

JUSTIFICAÇÃO

A tripulação em uma aeronave possui função de segurança, seja os pilotos ou a tripulação de cabine. Dessa forma, tal tripulação deve cumprir treinamentos e possuir qualificações específicas que permitam a realização de sua atividade mesmo em situações de stress.

Não obstante, é possível que haja um conjunto de pessoas que, embora possuam função a bordo, tal função não é relacionada à segurança de voo. Este tipo de situação é comumente observado na aviação executiva (e.g. cozinheiros) e nas aeronaves cargueiras (e.g. tratadores).

Sala da Comissão,

Recebido na COCETI EM 30 / 09 / 16

Maximiliano Godoy
Matrícula 265667
SGM - Senado Federal

Senador *HELIO JOSÉ*



SF/16516.21501-60

Página: 1/1 29/09/2016 22:25:03

0b76a9dcb2bb4dd5d65445e63bbd2065cdb289a1



EMENDA Nº 134 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao art. 54 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 54. No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal a utilização de área ou instalação aeroportuárias será precedida de licitação.

Parágrafo único. Quando o interessado pela área ou instalação aeroportuária for empresa de transporte aéreo público, será dispensada a licitação.”

JUSTIFICAÇÃO

O mandamento constitucional do art. 175 estabelece que a regra para exploração indireta de serviços públicos é a licitação. A Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis*, em seu art. 11, inciso III, alínea c, estabelece que a regra deve ser enunciada no *caput* e as exceções nos parágrafos.

Todavia, o atual texto do art. 54 enuncia a exceção no *caput* e a regra no seu parágrafo único. Assim, para obtenção da ordem lógica requerida pela Lei Complementar nº 95, de 1998, submetemos a presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador EDISON LOBÃO

recebido na COCETI em 30/09/16
16:20 Felipe Costa Geraldes
Mat 229869



SF/16737.01235-85

Página: 1/1 30/09/2016 15:46:51

d0a949dd8094a55187a7d464baa7347f5a3f957e



EMENDA Nº 135 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao art. 355 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 355.

.....
Parágrafo único - Incorre na metade da pena o comandante de aeronave que executar transporte aéreo público, sem prévia concessão ou autorização.”

JUSTIFICAÇÃO

O comandante é a autoridade máxima a bordo da aeronave, é responsável pela operação e segurança da aeronave, nos termos do Capítulo II do Título VI do PLS nº 258, de 2016. Assim, é razoável que juntamente com todo o seu poder venha acompanhada a responsabilização penal por transporte aéreo público ilegal.

Sala da Comissão,


Senador EDISON LOBÃO

Recebido na COCETI em 30/09/16
16.20 Felipe
Felipe Costa Gerpides
Mat 229889



SF/16068.56309-00

Página: 1/1 30/09/2016 15:50:18

741a484e15ba7414659b0ce2e3f93f992a380d2



EMENDA Nº 136 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao inciso II do art. 60 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 60.

II – assegurar à administração do aeródromo liberdade na fixação de tarifas e preços específicos pela utilização de áreas, instalações, equipamentos e serviços aeroportuários, observando-se o disposto no parágrafo único do artigo 58.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A liberdade de fixação de tarifas e preços específicos pela administração do aeródromo não pode se sobrepor ao princípio de modicidade tarifária e de preços específicos. O abuso na precificação de tarifas e preços específicos deve ser mitigado o máximo possível, a fim de se garantir ambiente econômico estável e sustentável para o desenvolvimento do negócio aeroportuário, beneficiando não apenas o explorador da infraestrutura, mas todo o mercado de transporte aéreo.

Sala da Comissão,


Senador EDISON LOBÃO

Recebido na COCETI em 30/09/16
16:20 Felipe
Felipe Costa Geraldes
Mat 229888





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

EMENDA Nº 137- CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

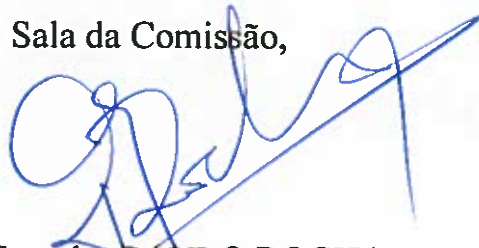
Suprima-se o art. 275 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, no art. 275, faculta ao transportador aéreo, em caso de interrupção da viagem, desistência ou não comparecimento tempestivo para o embarque em qualquer dos voos contratados, cancelar a reserva de todos os voos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem.

A presente emenda corrige o texto do projeto de lei, retirando essa injustificada e abusiva regra, uma vez que o passageiro poderá ainda ter o interesse em exercer o direito de utilizar os demais trechos contratados.

Sala da Comissão,


Senador PAULO ROCHA
PT/PA



Página: 1/1 05/10/2016 11:00:05

90621c557f8f1626738a83c347e60d22024a7ae7





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

EMENDA Nº 138 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao parágrafo único do art. 269 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 269.

Parágrafo único. O valor da franquia de bagagens deverá ser de no mínimo vinte e três quilos para voos domésticos e de trinta e dois quilos para voos internacionais.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, no parágrafo único do art. 269, torna opcional que o transportador aéreo ofereça franquia de bagagens. Esse comando é um claro retrocesso, pois retira direitos que hoje os usuários dos serviços de transporte aéreo regular já usufruem.

Para que o direito não seja ameaçado, apresentamos essa emenda para que os valores mínimos da franquia de bagagens que vigoraram até hoje por normas infralegais fiquem estabelecidos em lei e não voltem a ser ameaçados.

Sala da Comissão,

Senador PAULO ROCHA
PT/PA



SF/16444.33234-97

Página: 1/2 05/10/2016 10:58:08

00cf2c9f72ea7b94eca3d280c80563ac0ee56256



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

EMENDA Nº 139 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao parágrafo único do art. 276 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 276.

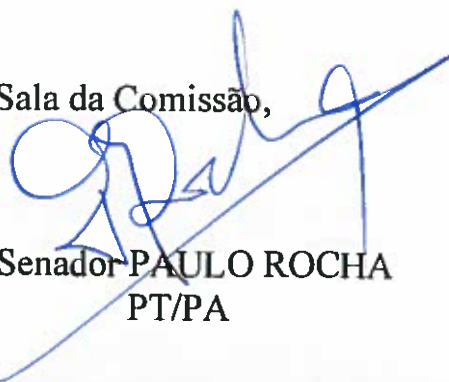
Parágrafo único. A acomodação mediante a compensação de que trata o caput deste artigo importará em novação do contrato de transporte aéreo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, no parágrafo único do art. 276, estabelece que ao acomodar o passageiro, nas situações previstas no caput, o transportador ficará isento de qualquer sanção administrativa.

A presente emenda retira do parágrafo único a previsão de isenção de sanções. Caso tenham ocorrido infrações, as devidas sanções deverão ser aplicadas. A redação proposta nessa emenda mantém no texto a renovação das obrigações contratuais, entretanto a acomodação não pode servir de anistia a qualquer infração que tenha dado causa ao atraso ou cancelamento do voo original.

Sala da Comissão,


Senador PAULO ROCHA
PT/PA





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

EMENDA Nº 140 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao *caput* do art. 278 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação e suprima-se os incisos I, II, III e IV do mesmo artigo:

“Art. 278. O passageiro não tem direito a receber reembolso se tiver adquirido bilhete de passagem promocional com cláusula de não reembolso, desde que esta condição esteja prevista, de forma clara e precisa, na oferta e nas condições tarifárias aplicáveis.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, no art. 276, traz uma série de condições de não reembolso de bilhete:

- I – se, por sua iniciativa, a viagem for interrompida em aeroporto de escala;
- II – se o cancelamento do bilhete não for solicitado ao transportador com antecedência mínima de sete dias a contar da data prevista para partida do voo;
- III – se não comparecer com a antecedência estabelecida para o embarque;

A presente emenda retira esses incisos, que são condições excessivamente danosas aos direitos dos passageiros e passa ao texto do



SF/16465.34026-50

Página: 1/3 05/10/2016 11:04:14

a9cf1d2c159576ae080a8783ad5cdd3f154f1bd9



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

caput, a previsão do inciso IV, de não reembolso por existência de cláusula expressa associada a tarifas promocionais.

Sala da Comissão,


Senador PAULO ROCHA
PT/PA



SF/16465.34026-50

Página: 2/3 05/10/2016 11:04:14

a9cf1d2c159576ae080a8783ad5cdd3f154f1bd9





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

EMENDA Nº 141 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se do parágrafo único, art. 290 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, os incisos I e III.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, no art. 290, parágrafo único, enumera série de situações que constituem caso fortuito ou força maior e que isentam o transportador da responsabilidade pelo dano ocasionado por atraso ou cancelamento de voo, ou pelo atraso na entrega da bagagem ou carga.

Entretanto as duas situações que nesta emenda estamos propondo suprimir, fazem parte do risco do negócio do transportador. São elas:

I – limitações de voo decorrentes de condições climáticas;

.....

III – ocorrências mecânicas com a aeronave fora dos padrões previsíveis e evitáveis, que impeçam o voo com as necessárias condições de segurança operacional.

Não há razão para que o transportador se omita em dispor de planos de contingência, e deixe o passageiro assumir danos decorrentes de



SF/16870.69211-01

Página: 1/2 05/10/2016 11:06:27

c346b0a66750d7a3d13471e7198fa0a11bdb382c





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO ROCHA

situações para os quais é justamente o transportador quem deve se preparar e estar pronto a contornar.

Sala da Comissão,


Senador PAULO ROCHA

PT/PA



SF/16870.69211-01

Página: 2/2 05/10/2016 11:06:27

c346b0a66750d7a3d13471e7198fa0a11bdb382c





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

EMENDA Nº 112 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se ao Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, no Capítulo VI do Título IV, o seguinte artigo:

“Art. Os órgãos oficiais devem investigar todos os acidentes aéreos, com qualquer tipo ou categoria de aeronave.

I - A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por objetivo único a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional.

II - Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança operacional.

III - A investigação Sipaer de acidente aeronáutico será concluída com a emissão do relatório final, documento que representa o pronunciamento da autoridade de investigação Sipaer sobre os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea.

IV - Quando for lavrada recomendação pela autoridade de investigação SIPAER, abrir-se-á procedimento administrativo perante a ANAC que prontamente comunicará o fato ao investigado, tendo este o prazo de trinta dias a contar do seu conhecimento para que se defenda ou indique as ações que serão adotadas, com pena das medidas judiciais cabíveis.

V - No caso do inciso IV, quando o sujeito passivo das recomendações for a própria ANAC, da abertura do procedimento administrativo que comunica das recomendações evidenciadas, a autarquia responderá à autoridade fiscalizadora, no prazo de trinta dias, sobre as medidas a serem adotadas”.



SF/16303.56237-62

Página: 1/2 26/10/2016 14:08:29

ab6c33448590de00eb91d5d54e0a3b68ef11dd78





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

JUSTIFICAÇÃO

O órgão brasileiro responsável pela investigação de acidentes aéreos, Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), não tem realizado a investigação quando a aeronave acidentada é da categoria de aeronave experimental.

A presente emenda torna obrigatório que os acidentes com aeronaves experimentais passem a ser também investigados pelo órgão oficial com essa atribuição. Dessa forma, será preenchida importante lacuna no sistema de prevenção de acidentes aéreos, adequando completamente nossa legislação com o previsto na Convenção de Chicago de 1945, da qual o Brasil é signatário.

Para que se obtenha a eficácia do sistema de prevenção de acidentes, os incisos IV e V determinam que quando for lavrada recomendação pela autoridade de investigação SIPAER, no curso ou ao final do procedimento de investigação, e for comunicado oficialmente o destinatário da medida, deverá este responder formalmente sobre as medidas a serem adotadas, no prazo de 30 dias da comunicação.

Sala da Comissão,


Senador PEDRO CHAVES





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 143

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 101, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 101. O projeto, fabricação, operação, manutenção de aeronaves não tripuladas estará condicionada ao atendimento à regulamentação específica da autoridade de telecomunicações, da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.”

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista o avanço acelerado da tecnologia das aeronaves não tripuladas, propõe-se que o tema seja a princípio legislado por meio de regulamentação específica da autoridade de aviação civil.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16169 38733-18

Página: 1/1 24/10/2016 17:47:08

0217e5d50cb7007e742dfd20622cd1e7159a1bef





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 144

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao parágrafo 2º, do art. 103, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 103.

§ 2º A emissão dos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade decorrentes dos atos do Registro de Aviação Civil Brasileiro ocorrerá de acordo com as normas estabelecidas neste Código e em regulamentos expedidos pela autoridade de aviação civil. ”

JUSTIFICATIVA

É essencial que se inclua o certificado de matrícula ao §2º do art. 103 que não foi contemplado na redação original, tendo em vista que tal documento é pilar para a atuação do registro aeronáutico brasileiro.

Sala das Comissões,


Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16649.76981-30

Página: 1/1 24/10/2016 17:48:53

72246366c9771159ff017ad7f2aec7181b7fde





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº

145

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 108, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 108. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo da autoridade de aviação civil o número de ordem de apresentação e a data da sua prenotação.”

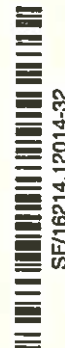
JUSTIFICATIVA

O art. 108 do Projeto de Lei faz menção ao “Protocolo do Registro de Aviação Civil Brasileiro”. Com vistas ao melhor atendimento da sociedade, o protocolo da ANAC é unificado.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16214.12014-32

Página: 1/1 24/10/2016 17:50:27

63e060b67d49a903315600f51f75fce96d45dc12





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 146

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao §1º do art. 113, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 113.

.....

§1º O Registro de Aviação Civil Brasileiro efetuará o cancelamento de matrícula dentro do prazo previsto em regulamento da autoridade de aviação civil, quando a solicitação de cancelamento for submetida nos termos do Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, e mediante uma autorização registrada e irrevogável de cancelamento de matrícula e de exportação.”

JUSTIFICATIVA

O prazo previsto no §1º do art. 113 do Projeto de Lei já é tratado por normativo da ANAC, não se vislumbrando necessidade de sua replicação em Lei. Aponta-se que a Resolução ANAC nº. 309/2013 é que estipula o prazo de 5 dias úteis.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16206.63593-24

Página: 1/1 24/10/2016 17:52:12

0bb682285646280df4da41a29c3accb43d512083





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 147

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao caput do art. 115, do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016:

“Art. 115. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro.”

JUSTIFICATIVA

A redação proposta para o art. 115 do Projeto de Lei não inclui os operadores de infraestrutura, assim, propõe-se sua alteração para torná-la mais abrangente e completa, como atualmente já é previsto no CBA/86.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16676.20026-73

Página: 1/1 24/10/2016 17:53:47

1679b074df843650a804cead9b6327e698d3d8bd





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

EMENDA Nº 148

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 233, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 233. O transporte aéreo público de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo público.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no § 1º deste artigo, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.”

JUSTIFICATIVA

Verifica-se necessidade de ajustes ao art. 233, uma vez que a redação original prevê a possibilidade de realização do transporte aéreo público de mala postal unicamente por empresas de transporte aéreo público regular, não havendo justificativa técnica para tal restrição, não compatível com o princípio de livre concorrência constante no próprio Código.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16056.78640-33

Página: 1/1 24/10/2016 17:50:29

8cc9f859056596112609c6c38f2c722d14f44ec3





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

EMENDA Nº 149

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 169 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 169. O contrato de construção de aeronave poderá ser inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro.”

JUSTIFICATIVA

O texto constante do PL em seu art. 169 apresenta ônus desnecessário ao setor.

Não se vislumbra a necessidade de obrigatoriedade da inscrição no RAB prevista no art. 169, recomendando que esta seja facultativa, pois, na prática, o RAB aponta que, em 89 anos de funcionamento, poucos são os registros dos referidos contratos, o que não diminui a segurança jurídica ou técnica das aeronaves.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16339.80851-54

Página: 1/1 24/10/2016 18:02:04

b9500bc6697678c687390197587464c34b85c526





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 150

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 181, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 181. O intercâmbio de aeronaves deve observar as regras e recomendações previstas em Tratados, Convenções ou Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.”~~

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



SF/16245.78526-41

Página: 1/2 24/10/2016 18:00:50

94cefb6488cfd7c828946e3daa9c438347c436





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

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).

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16245.78526-41

Página: 2/2 24/10/2016 18:00:50

94cefbb6488cbd7c828946e3daa9c438347c436





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

EMENDA Nº 151

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso I, do art. 2º, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 2º

I – à autoridade de aviação civil: regular e fiscalizar a aviação civil, a infraestrutura aeronáutica e a infraestrutura aeroportuária, incluindo as emissões de poluentes atmosféricos e de ruído aeronáutico.”

JUSTIFICATIVA

Aponta-se a necessidade de ajuste à terminologia utilizada no inciso I do art. 2º do Projeto de Lei para os ruídos aeronáuticos. Consta no texto proposto “planos de zoneamento de ruídos”, no entanto, o plano de zoneamento é um instrumento de regulação do ruído aeronáutico, assim, a redação do inciso deve ser feita de uma forma mais abrangente. Quanto à emissão de poluentes, aponta-se ser necessário o ajuste para inclusão da informação de que se trata de poluentes atmosféricos.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16642 97968-73

Página: 1/1 24/10/2016 17:23:23

b691c750f813a7f32b747112664f2c701a3cf823





EMENDA Nº 152

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso VI, do art. 34, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 34.

VI - aeródromo civil explorado em regime privado: o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime privado pelo seu proprietário, mediante autorização;”

JUSTIFICATIVA

A modificação quanto ao conteúdo visa manter a característica de precariedade do regime de autorização conforme ocorre atualmente – Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, que dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização. Deve ser mantido o regime no que se refere à possibilidade de revogação por motivo de interesse público. Assim, não há que se falar em autorização vinculada, motivo pelo qual o termo deve ser excluído da redação do dispositivo.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES
(PR-TO)



SF/16584.81702-12

Página: 1/1 24/10/2016 17:25:15

e4e52259c68b99a369255a9c35436ac72257bce4





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 153

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o inciso V do art. 247, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

~~“Art. 247. O pedido de autorização para funcionamento e operação será instruído com os seguintes documentos:~~

~~V — plano de operação e horários que pretende observar, na forma do regulamento expedido pela autoridade de aviação civil brasileira.”~~

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei traz procedimentos de apresentação de documentos que, atualmente, a autoridade de aviação civil já entende como dispensáveis, quais sejam, *“horários que pretende observar, na forma do regulamento expedido pela autoridade de aviação civil brasileira”*.

Não existe qualquer elemento técnico vinculado à apresentação de “plano de operação e horários” que enseje óbice para a outorga de autorização a uma sociedade estrangeira para iniciar os serviços internacionais no Brasil. Portanto, significa apenas burocracia desnecessária.

Ressalte-se que o atual sistema eletrônico para autorização do transporte de transporte (HOTRAN), vigente desde 2008, tornou-se obsoleto exigir, como condição necessária no processo da referida autorização, que a



SF/16119.17308-94

Página: 1/2 24/10/2016 18:00:37

22e771ec78e3efcb56307fa6f3b52985e14158ae





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

empresa apresente o horário previsto que pretende operar. Ademais, acordos de serviços aéreos firmados pelo Brasil tendem a flexibilizar as condições da prestação dos serviços, inclusive com a eliminação de limites de frequência, horários, capacidade e da designação de empresas.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16119.17308-94

Página: 2/2 24/10/2016 18:00:37

22e771ec78e3e1cb563071a613b52985e14158ae





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 154

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 255, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

~~“Art. 255. Serviços aéreos especializados são os realizados por pessoas físicas ou jurídicas, abrangendo as seguintes atividades econômicas:~~

~~I — aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia e aerotopografia;~~

~~II — prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;~~

~~III — publicidade aérea de qualquer natureza;~~

~~IV — fomento ou proteção da agricultura e do meio ambiente;~~

~~V — saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;~~

~~VI — formação ou treinamento de pessoal de voo ou destinado a serviços técnicos conexos à aviação civil;~~

~~VII — provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;~~

~~VIII — outras atividades remuneradas de exploração de serviços aéreos, distintas do transporte aéreo público.”~~



SF/16647.93716-37

Página: 1/2 24/10/2016 17:42:57

b906332e3dc9ae9fda7771443391606053d61f5





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

JUSTIFICATIVA

A proposta é a supressão do Capítulo V – Dos Serviços Aéreos Especializados, composto pelos artigos 255 a 259.

Quanto ao art. 255 a supressão se faz necessária tendo em vista a nova redação proposta para o artigo 260.

A proposta é unir em uma única categoria “Das demais atividades aéreas” todos os serviços e atividades que não sejam consideradas como serviço aéreo público, delimitado no art. 230 do PL.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16647.93716-37

Página: 2/2 24/10/2016 17:42:57

b906332e3dc9ae91da777f1443391606053d61f5





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 155

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o §1º do art. 238 do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016.

~~“Art. 238. O interessado em obter autorização para explorar serviço aéreo público poderá requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma estabelecida em regulamento da autoridade de aviação civil.~~

~~§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:~~

~~I — os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente;~~

~~II — declaração do proponente de que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas e que fez os seguros obrigatórios;~~

~~III — outros documentos previstos em regulamento da autoridade de aviação civil. ”~~

JUSTIFICATIVA

Aponta-se que o parágrafo §1º do art. 238 do Projeto de Lei deve ser suprimido, uma vez que as exigências para a requisição de autorização para a exploração de serviços aéreos podem ser regulamentadas em norma



SF/16173.85869-99

Página: 1/2 24/10/2016 17:55:10

14c88bdb171c1089602c162bc2d78a53c103fe84





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

específica da autoridade de aviação civil e não em Lei, como, inclusive, estabelece o *caput* do próprio artigo.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16173.85869-99

Página: 2/2 24/10/2016 17:55:10

14c88bdb171c1089602c162bc2d78a53c103fe84





EMENDA Nº 156

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art, 97, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 97. É assegurada às pessoas jurídicas que demonstrem qualificação técnica, nos termos estabelecidos em regulamento expedido pela autoridade de aviação civil, a obtenção de certificado de organização de projeto ou de certificado de organização de fabricação.

§ 1º O certificado de organização de projeto tem por finalidade atestar que seu detentor possui um sistema que assegure que os projetos desenvolvidos de aeronaves, motores, hélices ou demais partes, peças e componentes aeronáuticos cumprem com os requisitos e padrões de segurança estabelecidos pela autoridade de aviação civil.

§ 2º O certificado de organização de fabricação tem por finalidade atestar que seu detentor possui um sistema de fabricação e controle que assegure que toda unidade fabricada estará conforme o projeto de tipo aprovado.

§ 3º A autoridade de aviação civil poderá aceitar, sem exigências ou comprovações adicionais, a documentação comprobatória gerada pelo detentor do certificado de organização de projeto, dentro dos limites estabelecidos.

JUSTIFICATIVA

O texto original do PL pode prejudicar as atividades de supervisão e fiscalização da autoridade de aviação civil.

Entende-se que as pessoas jurídicas que obtiverem o certificado de organização de projeto, a exemplo do que ocorre em outras autoridades,



SF/16394.16387-06

Página: 1/2 24/10/2016 17:42:34

a8a1fa89e989ed489d7d17acb1bb30f61701f60ad





terão tratamento diferenciado durante o processo de certificação de um produto aeronáutico. Bem como, em alguns casos poderão emitir aprovações finais.

Isso significa que a Agência reguladora poderá se envolver menos nas comprovações. Portanto, após definida a base de certificação (o que deve ser demonstrado o cumprimento) e o nível de envolvimento (em quais situações a Agência acompanhará de perto a demonstração, normalmente, sistemas críticos, novas tecnologias, etc), algumas comprovações poderão ser aceitas sem maiores comprovações, no entanto, não todas.

Cabe ressaltar, no entanto, que esta sistemática não pode prejudicar as atividades de supervisão e fiscalização da autoridade de aviação civil. A redação proposta ao parágrafo 3º do art. 97 dissona das ideias expostas, ao prever que a autoridade “aceitará, sem exigências ou comprovações adicionais, a documentação comprobatória”.

Se entendido que a autoridade não poderá solicitar esclarecimentos, não aceitar documentação incompleta ou com erros etc., tal mecanismo significará severa diminuição da capacidade da Agência Reguladora manter a segurança.

Por fim, O conteúdo do §5º do art. 97 se apresenta excessivamente procedimental e desnecessário frente ao caput do artigo.

Sala das Comissões,


Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)





EMENDA Nº 157

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 180, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 180. Durante o período em que a aeronave estiver sujeita ao intercâmbio, a beneficiária do intercâmbio poderá:~~

~~I — operar livremente a aeronave em quaisquer rotas no país da empresa beneficiária do intercâmbio;~~

~~II — sobrevoar o território do país de origem da intercambiadora;~~

~~III — pousar no território do país da intercambiadora para fins comerciais;~~

~~IV — embarcar e desembarcar no território da intercambiadora, passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território de outro país.”~~

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



SF/16791.73232-13

Página: 1/3 24/10/2016 17:59:44

cb18131978c16b745c9b48799b3b35a12ef1dbad





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



SF/16791.73232-13

Página: 2/3 24/10/2016 17:59:44

cb18131978c16b745c9b48799b3b35a12ef1d0ad

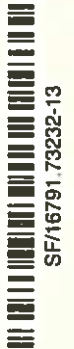




práticas seguidas pelas principais autoridades de aviação civil mundial,
ditadas pela *International Civil Aviation Organization* (ICAO).

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16791.73232-13

Página: 3/3 24/10/2016 17:59:44

cb18131978c16b745c9b48799b3b35a12ef1d0ad





EMENDA Nº 158

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao §2º do art. 130, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 130.

.....

§ 2º As fontes SIPAER de que tratam os incisos V e IX do caput deste artigo, a identidade dos tripulantes e passageiros, os gráficos produzidos pelo SIPAER, as análises e conclusões da investigação e o relatório final SIPAER não serão utilizadas para fins probatórios em processos judiciais e administrativos, inclusive em inquéritos, e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o disposto neste Código.

JUSTIFICATIVA

Observa-se que o texto do Projeto de Lei tende a impactar negativamente o Programa Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Civil – PSO-BR e os Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO das empresas: a redação do §2º do art. 130 confere proteção a sete fontes do SIPAER de utilização para utilização para fins probatórios em processos judiciais e administrativos, contra a atualmente uma fonte conforme §2º do art. 88-I do CBA/86.



SF/16709.42931-56

Página: 1/2 24/10/2016 17:59:23

aec2584311f8f6e61a706501e0335e183b0dd0e





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

Essa proteção excessiva pode desnecessariamente prejudicar ou mesmo inviabilizar a aplicação de certos tipos de sanções administrativas pela Agência e penais por outros órgãos. As discussões sobre o tema apontam que a ideia principal é de se proteger somente fontes de informação que sem tal proteção não colaborariam (relatos voluntários), mas, nos outros casos, a exemplo das “gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições”, não se faz adequada a excessiva proteção. Por tal fato, altera-se a redação do §2º para que somente os incisos V e IX do art. 130 sejam protegidos.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16709.42931-56

Página: 2/2 24/10/2016 17:59:23

aec25843111f8f6e61a706501e0335ef83b0dd0e





EMENDA Nº 159

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-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 discrepância entre a legislação interna de ambas as jurisdições, os respectivos agentes reguladores deverão intermediar o conflito, com vistas à solução das discrepâncias.”~~

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



SF/16527.13126-08

Página: 1/4 24/10/2016 17:58:40

af0186835bb57d3474d48bc3e8889e9c18a8ce460





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



SF/16527.13126-08

Página: 2/4 24/10/2016 17:58:40

af0186835bb57d3474d48bc3e889e9c18a8ce460





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



SF/16527.13126-08

Página: 3/4 24/10/2016 17:58:40

af0186835bb57d3474d48bc3e889e9c18a8ce460






SENADO FEDERAL

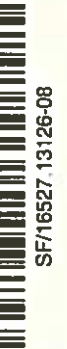
Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

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

Página: 4/4 24/10/2016 17:58:40

a10186835bb57d3474d48bc3e889e9c18a8ce460





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 160

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 16, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

“Art. 16. A prática de soltura de qualquer balão não tripulado, mais leve que o ar e sem propulsão própria, dirigibilidade ou controle de deslocamento horizontal e/ou vertical, deverá obedecer aos critérios estabelecidos pela autoridade aeronáutica.

§ 1º Excetuam-se do disposto neste artigo as práticas destinadas à pesquisa, previsão meteorológica, proteção de meio-ambiente ou para quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.

§ 2º A prática de soltura de balão não tripulado, mais leve que o ar e sem propulsão própria, dirigibilidade ou controle de deslocamento horizontal e/ou vertical, sem a autorização da autoridade aeronáutica constitui crime e sujeitará o infrator à sanção penal prevista no art. 357, sem prejuízo da responsabilidade civil por danos causados a terceiros e/ou ao patrimônio público.”

JUSTIFICATIVA

A alteração é no sentido de modo a não proibir a prática do balonismo, que é considerado um desporto aeronáutico, mas a restringir a



SF/16916.92943-15

Página: 1/2 24/10/2016 17:19:29

119a9a37146c64d0701a701d7869beb4db659c98





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

soltura de balões não tripulados, também conhecidos como balões juninos, aos critérios estabelecidos pela autoridade aeronáutica.

A alteração teve também o objetivo de adequar a redação à ICA 100-12, do Ministério da Defesa, que fala sobre Balão livre não tripulado e ao Manual de RPAS da ICAO, que define *“unmanned free balloon: a non-power-driven, unmanned, lighter-than-air aircraft in free flight”*.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16916.92943-15

Página: 2/2 24/10/2016 17:19:29

f19a9a37146c64d0701a701d7869beb4db659c98





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 161

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o inciso IV, do art. 2º, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

“Art. 2º Ressalvadas as atribuições previstas neste Código e na legislação complementar, compete:

~~IV — à autoridade aeroportuária: exercer a administração do aeroporto.”~~

JUSTIFICATIVA

As atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Compete a administração do aeroporto gerenciar, dirigir, o dia a dia do aeroporto, enquanto a autoridade aeroportuária, constitui um conjunto de órgãos e entidades (Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça; Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e Empresa Brasileira de Infraestrutura



SF/16975.96121-95

Página: 1/2 24/10/2016 17:17:44

7d6541285732142741a5dc350eda652c556fac6d






Aeroportuária – INFRAERO) cujas atribuições estão mais relacionadas ao auxílio e melhora na prestação dos serviços nos aeroportos.

De fato, a matéria já é suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, sendo que, especificamente em seus artigos 6º e 7º, o mencionado Decreto dispõe sobre as atribuições e a composição das Autoridades Aeroportuárias.

Sala das Comissões,


Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16975.96121-95

Página: 2/2 24/10/2016 17:17:44

7d6541285732142741a5dc350eda652c556fac6d





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 162

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao §2º, do art. 344, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 344.

§ 2º Caso o proprietário ou explorador se recuse a cumprir com os custos da remoção, a autoridade de aviação civil ou a administração aeroportuária poderá remover a aeronave, por conta e risco do proprietário ou explorador. ”

JUSTIFICATIVA

A alteração visa adequar o texto ante a alteração proposta para o art. 2º do Projeto de Lei ora analisado, substituindo a palavra “autoridade aeroportuária” para “administração aeroportuária”.

Como dito na proposta de Emenda do art. 2º, as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Compete a administração do aeroporto gerenciar, dirigir, o dia a dia do aeroporto, enquanto a autoridade aeroportuária, constitui um conjunto de órgãos e entidades (Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura,



SF/16173.24953-24

Página: 1/2 24/10/2016 17:55:44

1c87b06fbdcc4f2Bad4bc53936343320c9e13bcd






SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

Pecuária e Abastecimento; Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça; Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO) cujas atribuições estão mais relacionadas ao auxílio e melhora na prestação dos serviços nos aeroportos.

De fato, a matéria já é suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, sendo que, especificamente em seus artigos 6º e 7º, o mencionado Decreto dispõe sobre as atribuições e a composição das Autoridades Aeroportuárias.

Sala das Comissões,


Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16173.24953-24

Página: 2/2 24/10/2016 17:55:44

1c87b06fbdcc4f28ad4bc53936343320c9e13bcd





EMENDA Nº 163

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 357, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 357. Soltar balão não tripulado, mais leve que o ar e sem propulsão própria, dirigibilidade ou controle de deslocamento horizontal e/ou vertical, sem autorização prévia da autoridade aeronáutica se configura como atentado à segurança do transporte aéreo.

Pena – reclusão de dois a cinco anos, aumentada da metade se houver dano a terceiro, e/ou ao patrimônio público, e multa de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais). ”

JUSTIFICATIVA

A alteração é no sentido de modo a não proibir a prática do balonismo, que é considerado um desporto aeronáutico, mas a restringir a soltura de balões não tripulados, também conhecidos como balões juninos, aos critérios estabelecidos pela autoridade aeronáutica.

A alteração teve também o objetivo de adequar a redação à ICA 100-12, do Ministério da Defesa, que fala sobre Balão livre não tripulado e ao Manual de RPAS da ICAO, que define “*unmanned free balloon: a non-power-driven, unmanned, lighter-than-air aircraft in free flight*”.



SF/16741.36397-84

Página: 1/2 24/10/2016 17:56:53

308da9e08f5f0ad93f9a1d81053ebf85775b4f43



Além disso, tem por finalidade de compatibilizar a redação ao art. 261 do Código Penal, deixando explícito que a soltura de balão não tripulado, nas condições especificadas, configura crime de atentado à segurança do transporte aéreo. A pena, que foi alterada para “reclusão de dois a cinco anos”, visa a compatibilização com o art. 261 do Código Penal, que determina a pena de “reclusão de dois a cinco anos” para quem comete crime de atentado a segurança do transporte aéreo.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16741.36397-84

Página: 2/2 24/10/2016 17:56:53

308da9e0815f0ad93f9afd81053ebf85775b4f43





EMENDA Nº 164

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 331 do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016:

~~“Art. 331. O valor base da multa será reduzido, nos percentuais abaixo, caso incidam as seguintes circunstâncias atenuantes:~~

~~I— 60% (sessenta por cento), nos casos de cessação espontânea da infração, previamente à ação da autoridade competente;~~

~~II— 50% (cinquenta por cento), nos casos de cessação da infração, imediatamente ou em prazo fixado pela autoridade competente, após a notificação;~~

~~III— 30% (trinta por cento), nos casos de adoção de medidas, por livre iniciativa do infrator, para minimizar os efeitos decorrentes da infração cometida;~~

~~IV— 25% (vinte e cinco por cento), nos casos de confissão do infrator perante a autoridade competente, formalizada após a notificação do auto de infração e até a apresentação da defesa.~~

~~§ 1º A cessação da infração por ação da autoridade competente e não do infrator obsta a incidência da atenuante prevista no inciso II do caput deste artigo.~~

~~§ 2º Cabe ao infrator o ônus de comprovar perante a autoridade competente o cumprimento dos requisitos previstos neste artigo.~~

~~§ 3º Para efeito de incidência da atenuante prevista no inciso II do caput deste artigo, a autoridade competente só consignará prazo para cessação da infração quando, por motivos técnicos ou fáticos, não for possível a cessação imediata.”~~



SF/16188.08/90-25

Página: 1/2 24/10/2016 17:54:18

41cd4a0dd9c32c85eb6c0e9d1c5a75a0160b8ce





JUSTIFICATIVA

É temerário o estabelecimento em Lei do mecanismo de dosimetria proposto no art. 331.

Entende-se que os regulamentos específicos de cada órgão devem definir os aspectos de dosimetria. A definição de situações agravantes e atenuantes não deve estar na Lei. Como a lei já informa os limites a serem seguidos, a mensuração das multas seria melhor escolhida pelos órgãos específicos e para cada tipo de infração (nem todas as infrações consideram os mesmos agravantes/atenuantes e as mesmas ponderações).

Os agravantes e atenuantes podem ter valores diferentes, conforme a conduta que se coloca nas normas. Em análise geral, avalia-se que a sistemática proposta é extremamente favorável aos infratores, sem qualquer justificativa plausível para isso. A proposta está igualando os desiguais.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16188.08190-25

Página: 2/2 24/10/2016 17:54:18

41cd4a0dd9c32c85eb6c0e9d1c5a75a0160b8ce





EMENDA Nº 165
(ao PLS nº 258, de 2016)



SF/16034.25468-15

Inclui-se o §4º, ao art. 37, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 37.

§4º A autoridade de aviação civil poderá autorizar em seus regulamentos operações em áreas de pouso e decolagem não cadastradas, bem como estabelecer medidas mitigadoras a serem adotadas pelos operadores para a garantia da segurança de tais operações.”

Página: 1/2 24/10/2016 17:36:04

JUSTIFICATIVA

A inclusão do parágrafo se justifica pelo fato de que há operações que podem, por sua natureza ou essencialidade, ser realizadas em áreas de pouso não cadastradas, tais como as áreas de pouso eventual para helicópteros, já previstas no RBHA 91, as aeronaves anfíbias e os hidroaviões, que em princípio podem pousar e decolar de qualquer superfície aquática e que foram previstas na proposta de RBAC 91, as aeronaves não tripuladas, visto que não é viável exigir que todas elas utilizem aeródromos

eb79411a84cb34b2ac7aab14cfa5e45ef41cb89c





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

cadastrados para pouso e decolagem, as operações de proteção ou fomento do desenvolvimento da agricultura, conforme já previsto no RBAC nº 137 e no art. 202 do atual CBA, as operações de segurança pública e defesa civil, etc.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16034.25468-15

Página: 2/2 24/10/2016 17:36:04

eb79411a84cb34b2ac7aab14cfa5e45ef41cb89c





EMENDA Nº 166

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 42, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 42. Na regulação dos aeródromos civis explorados em regime público a autoridade de aviação civil objetivará, em especial:~~

~~I — promover a modernização e a expansão de capacidade das infraestruturas física e operacional existentes, bem como a intensificação da utilização dessas infraestruturas;~~

~~II — assegurar a todos os segmentos da aviação civil acesso adequado à infraestrutura aeroportuária, estabelecendo critérios objetivos para alocação das áreas aeroportuárias em caso de escassez da infraestrutura;~~

~~III — estabelecer regime tarifário e de preços específicos que promova maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País e deste com o exterior, assegurando a eficiência na alocação e uso dos recursos dos aeroportos;~~

~~IV — criar os incentivos corretos para que os administradores de aeroportos atendam a demanda de serviços de infraestrutura aeroportuária de forma eficiente;~~

~~V — estimular a administração aeroportuária a investir em inovação e adaptação de produtos e serviços;~~

~~VI — induzir o repasse dos ganhos de produtividade para os usuários dos serviços regulados;~~

~~VII — evitar que o ambiente de monopólio natural na prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária crie ineficiências estáticas ou~~



SF/16545 42540-07

Página: 1/6 24/10/2016 17:38:24

13fde94ddd6ce777b10f34238c61874542a9cb5d





~~dinâmicas, de modo a assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais de longo prazo;~~

~~VIII — assegurar igualdade de tratamento regulatório, no que diz respeito à qualidade e eficiência na prestação de serviços entre aeródromos civis explorados sob regime público;~~

~~IX — assegurar o cumprimento das normas pertinentes ao meio ambiente, de forma a garantir o desenvolvimento sustentável da aviação civil;~~

~~X — assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.”~~

JUSTIFICATIVA

De forma geral, o teor do art. 42 não deve constar de lei, uma vez que se trata em grande parte de matéria regulatória, sendo necessário que haja flexibilidade para que a regulação possa evoluir junto com o desenvolvimento do setor, como mudanças na estrutura dos mercados, mudanças tecnológicas e absorção das melhores práticas internacionais. Além disso, a Lei 11.182/2005 – lei de criação da ANAC – e o Decreto 6.780/2009 – Plano Nacional de Aviação Civil – já estabelecem diretrizes dessa natureza para a atuação da ANAC, tornando desnecessário que isso seja tratado no presente projeto de lei.

Em particular, há problemas graves e erros crassos em parte dos incisos deste dispositivo, que implicariam em alterações regulatórias em relação ao que hoje é praticado na regulação econômica de infraestrutura e



SF/16545.42540-07

Página: 2/6 24/10/2016 17:38:24

13fde94ddd6ce777b10f34238c61874542a9cb5d





desequilíbrios econômico-financeiros de enorme intensidade nos contratos de concessão, gerando perdas financeiras significativas ao Fundo Nacional de Aviação Civil, direta ou indiretamente (dependeria da forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos). Abaixo partes desses problemas são apontados.

- **Inciso VII** – *evitar que o ambiente de monopólio natural na prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária crie ineficiências estáticas ou dinâmicas, de modo a assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais de longo prazo.*

A literatura já reconhece amplamente que aeroportos são firmas multi produtos que podem ser submetidas a competição, ainda que parcialmente, o que variará em função da quantidade demandada em cada mercado e de cada segmento de produtos e serviços. **O ponto relevante é que não há por que se falar em monopólios naturais, muito menos em caracterizar isso em lei.** A ANAC reconhece que existe poder de mercado (caso contrário não haveria por que estabelecer tetos para as tarifas), mas essa realidade não é imutável. Um ótimo exemplo são as concessões e autorizações dos últimos anos, que alteraram completamente a estrutura do mercado de aeroportos no Brasil, aumentando a competição efetiva e potencial.

Ademais, ao *assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais de longo prazo* a proposta estabelece dois pontos muito graves e equivocados.



SF/16545.42540-07

Página: 3/6 24/10/2016 17:38:24

131de94ddd6ce777b10f34238c61874542a9cb5d





i. **Regulação por custo para todos os aeroportos civis explorados em regime público**, o que, ainda que fosse uma opção correta, seria inviável. É válido apresentar um pouco da experiência internacional de grandes economias na regulação econômica de aeroportos. O Reino Unido faz regulação de preço por custo de apenas dois aeroportos e sua lei de aviação civil sequer permite regulação econômica para aeroportos com movimento inferior a 5 milhões de passageiros por ano (reconhecendo o alto custo de fazer regulação econômica), além de obrigar o regulador a provar, para os aeroportos com movimento superior a esse corte, que existe poder de mercado que justifique a regulação e que o custo-benefício dessa regulação é positivo para a sociedade. Os EUA descentralizam completamente a regulação econômica de seus aeroportos por entender que é caro e ineficiente que isso seja feito por um regulador central (como é o caso da ANAC). A decisão de fazer regulação de preços (seja por custo ou não) cabe a reguladores locais. **Portanto, parece claro quão absurda é a ideia de estabelecer em lei que todos os aeródromos civis explorados em regime público no Brasil (centenas de aeroportos) devem ser submetidos a regulação de preços por custos por um regulador central.**

ii. Ainda que estivesse correta a caracterização como monopólio natural, estabelecer preços igual ao custo marginal implicaria em prejuízo econômico aos aeroportos, uma vez que uma firma com essa



SF/16545.42540-07

Página: 4/6 24/10/2016 17:38:24

13fde94ddd6ce777b10f34238c61874542a9cb5d





estrutura de custos não é remunerada com preços iguais ao custo marginal. **Trata-se de grave erro conceitual.**

- **Inciso VIII** - *assegurar igualdade de tratamento regulatório, no que diz respeito à qualidade e eficiência na prestação de serviços entre aeródromos civis explorados sob regime público*

Mais uma vez, o dispositivo ignora completamente o custo-benefício de produzir regulação econômica e parece ignorar as diferenças existentes entre aeroportos no Brasil. Não faz qualquer sentido determinar, ainda mais em lei, igualdade de tratamento regulatório para todos os aeródromos civis explorados em regime público no Brasil (centenas de aeroportos), ainda que especificamente para qualidade e eficiência na prestação de serviços. A decisão de estabelecer mecanismos regulatórios que afetem a qualidade e a eficiência na prestação de serviços depende de diversos fatores, como o porte do aeroporto, a estrutura de mercado na qual ele está inserido e o impacto social dessa regulação. Por exemplo, não há por que estabelecer mecanismos regulatórios equivalentes para o aeroporto de Guarulhos e para pequenos aeroportos regionais. Além disso, ainda que fosse uma opção correta (que não é) seria inviável em função do alto custo regulatório associado.

- **Inciso III** - *estabelecer regime tarifário e de preços específicos que promova maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e*



SF/16545.42540-07

Página: 5/6 24/10/2016 17:38:24

13fde94ddd6ce777b10f34238c61874542a9cb5d





serviços entre as regiões do País e deste com o exterior, assegurando a eficiência na alocação e uso dos recursos dos aeroportos;

Ainda que o dispositivo faça sentido e que a previsão de assegurar eficiência na alocação e uso dos recursos diminua as chances de que o mesmo seja interpretado e usado incorretamente, não há necessidade de estabelecer essa orientação no presente projeto de lei. A Lei 11.182/2005 – lei de criação da ANAC – e o Decreto 6.780/2009 – Plano Nacional de Aviação Civil – já estabelecem diretrizes dessa natureza para a atuação da ANAC.

Sala das Comissões,


Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16545.42540-07

Página: 6/6 24/10/2016 17:38:24

13fde94ddd6ce777b10f34238c61874542a9cb5d





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 167

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso XVI, do art. 34, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 34.

XVI - delegação: transferência, mediante lei ou convênio, da construção, administração e exploração de aeroporto para pessoa jurídica de direito público interno ou para consórcio público.”

JUSTIFICATIVA

Assim como na sugestão de redação do inciso V do mesmo artigo 34, a alteração consiste na necessidade de se retirar a possibilidade de se delegar, mediante a celebração de convênio de delegação, a administração e exploração do aeroporto com “entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal”. Isto porque, o recebimento da outorga se dá em favor da pessoa jurídica de direito público a qual a entidade é vinculada, cabendo, portanto, ao Estado, DF ou Município a definição para a exploração do aeroporto delegado.



SF/16865.63295-14

Página: 1/2 24/10/2016 17:32:23

c8d9e48ab1c1737aa96f3ccf61aa2a17416e45e0





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

Tal alteração encontra amparo no art. 37 da Lei nº 12.379/2011 e art. 27, §8º, inciso XI da Lei nº 10.683/2003, que preveem a delegação em favor dos Estados, DF e Municípios.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16865.63295-14

Página: 2/2 24/10/2016 17:32:23

c8d9e48abfc1737aa96f3ccf6faa2a17416e45e0





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 168

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 241, do Projeto de Lei do Senado nº.
258, de 2016:

“Art. 241. É assegurado à autoridade de aviação civil o irrestrito acesso às instalações e a qualquer documento, livro, registro, sistema ou informação sobre as operações, as finanças, a contabilidade, as tarifas, entre outros, das pessoas físicas e jurídicas submetidas a esta Lei.”

JUSTIFICATIVA

Ao analisar o art. 241, aponta-se que para o adequado exercício da competência de regulação e fiscalização é essencial minimizar a assimetria de informação existente entre regulado e regulador, assegurando à autoridade de aviação civil o irrestrito acesso às informações detalhadas sobre os serviços públicos executados pelo regulado, sem restrições, inclusive ter livre acesso às suas instalações, sistemas, documentos e processos.



SF/16376.54901-00

Página: 1/2 24/10/2016 17:59:04

5071d4733dd227f55896cf95d94b3e6d52a3af1





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

Desse modo, para o atingimento deste objetivo, é necessária a realização de ajuste ao item.

Sala das Comissões,

Senador ~~VICENTINHO ALVES~~

(PR-TO)



SF/16376.54901-00

Página: 2/2 24/10/2016 17:59:04

5071d4733dd2277155896cf95d94b3e6d52a3af1





EMENDA Nº 169
(ao PLS nº 258, de 2016)


Dá-se nova redação ao inciso XII do art. 317, do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016.

Art.317.
.....
§1º
.....
XII – a prática das atividades aéreas;

JUSTIFICATIVA

A nova redação sugerida tem como objetivo alinhar-se com a proposta de Emenda para o art. 260, visto que diante da proposta os serviços aéreos especializados estão enquadrados como “Demais Atividades Aéreas”.

Sala das Comissões,


Senador VICENTINHO ALVES
(PR-TO)



SF/16897.06679-40

Página: 1/1 24/10/2016 17:50:52

38cdaa02194a4f266852575aead233328ad8f76



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 170

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso XVII do art. 34, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 34.

.....

XVII - autorização: modalidade de outorga da União à pessoa jurídica de direito privado para exploração de aeródromo civil em regime privado, nos termos da regulamentação expedida pelo Poder Executivo. ”

JUSTIFICATIVA

Entende-se que tecnicamente e juridicamente o conceito “autorização vinculada” não se mostra adequado.

A nova redação proposta visa definir a modalidade de outorga da infraestrutura aeroportuária em consonância com o disposto no art. 21, inciso XII da CF/88, que faz referência à modalidade da autorização já bastante consagrada pela doutrina do direito administrativo.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16888.86990-90

Página: 1/1 24/10/2016 17:33:34

85f607175a2189b36d0f7e5c28a4851249d8fef





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 171

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso XVIII, do art. 34, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 34.

XVIII – Cadastro de aeródromo: processo por meio do qual a autoridade de aviação civil inclui em cadastro específico e abre ao tráfego aéreo os aeródromos civis; ”

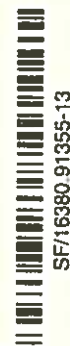
JUSTIFICATIVA

A mudança proposta visa a unificar o processo de abertura dos aeródromos civis ao tráfego por meio de um único processo denominado processo de cadastro, visto que tal nomenclatura já é utilizada pela Autoridade de Aviação Civil nos termos da Resolução nº 158/2010.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16380 91355-13

Página: 1/1 24/10/2016 17:34:44

82e6bf53aceb041d6d24e061ea74b242dcb7eb10



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 172

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 98, do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016:

“Art. 98. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico com projeto já certificado deve requerer o correspondente certificado de fabricação à autoridade de aviação civil.”

JUSTIFICATIVA

Faz-se necessária a correção, no caput do art. 98, retirando-se a menção a possibilidade de uma organização de projeto emitir certificados para terceiros, devido à coerência com o texto anterior o qual atribui ao Estado tal prerrogativa.

Ressalte-se que a aprovação desta emenda é essencial pois a certificação prevista no art. 97 não se presta à delegação da capacidade de emissão de certificação de produtos aeronáuticos.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16496.35777-43

Página: 1/1 24/10/2016 18:20:15

4ac4da28be514b25dd30a06e46f807739ea2577



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 173

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 66, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 66. Sem prejuízo do disposto no art. 62 deste Código, os aeródromos civis explorados em regime privado poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização.”~~

JUSTIFICATIVA

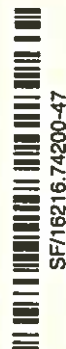
A supressão requerida tem como objetivo alinhar-se com a nova proposta para o art. 61, que prevê a autorização como modalidade de outorga para aeródromos civis explorados em regime privado, deixando, contudo, sua regulamentação para ser expedida em ato específico do poder executivo.

Desta feita, não caberia ao CBA tratar dos assuntos relacionados à regulamentação dessa matéria.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16216.74200-47

Página: 1/1 24/10/2016 17:27:48

fca32d937da0b698a2008278289168104a93f970



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 174

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 67, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:


~~“Art. 67. A autorização não confere quaisquer garantias ao autorizatório, que a executará por sua conta e risco, além de não assegurar quaisquer obrigações por parte do Poder Público de disponibilidade de capacidade de tráfego aéreo e de investimentos na infraestrutura de acesso ao aeródromo.”~~

JUSTIFICATIVA

A supressão requerida tem como objetivo alinhar-se com a nova proposta para o art. 61, que prevê a autorização como modalidade de outorga para aeródromos civis explorados em regime privado, deixando, contudo, sua regulamentação para ser expedida em ato específico do poder executivo.

Desta feita, não caberia ao CBA tratar dos assuntos relacionados à regulamentação dessa matéria.

Sala das Comissões,


Senador VICENTINHO ALVES
(PR-TO)



Página: 1/1 24/10/2016 17:31:48

b045b26c4fb476bac3172f6e87791543e712618a



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 175

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 68, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 68. A construção e a operação de aeródromo civil destinado ao uso particular do proprietário, isoladamente ou em condomínio com outros proprietários, ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de cadastro junto à autoridade de aviação civil, formalizado por meio de ato administrativo próprio.”

JUSTIFICATIVA

A mudança proposta visa a unificar o processo de abertura dos aeródromos civis ao tráfego por meio de um único processo denominado processo de cadastro, visto que tal nomenclatura já é utilizada pela Autoridade de Aviação Civil nos termos da Resolução nº 158/2010.

Ainda, tal emenda visa compatibilizar os artigos tendo em vista a Emenda proposta de redação para o inciso XVIII, do art. 34 do PL nº 258.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16092.28475-98

Página: 1/1 24/10/2016 17:33:59

e4f3028320001a3238d608462a40303919caec44



EMENDA Nº 176

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 56, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 56. A utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos e serviços do aeródromo estará sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.~~

~~§ 1º Os preços de que trata este artigo são pagos à administração do aeroporto e representados:~~

~~I — por tarifas aeroportuárias aprovadas pela autoridade de aviação civil;~~

~~II — por preços específicos estabelecidos pela autoridade aeroportuária para as áreas civis do aeródromo.~~

~~§ 2º Cabe à autoridade de aviação civil, sempre que constatar abusos, regular os preços de que trata o inciso II do parágrafo anterior.”~~

JUSTIFICATIVA

O artigo encontra-se inserido na “Subseção VII – Do Regime Tarifário”.

Nesse sentido, sabe-se que é papel típico dos órgãos reguladores dispor sobre o regime tarifário. Isso é a essência da regulação, corretamente prevista na Lei nº 11.182/2005 para o setor de aviação civil. Retirar dos órgãos reguladores esse instrumento típico de regulação, consagrado mundialmente, é sinal de claro enfraquecimento do modelo regulatório



SF/16015.21641-71

Página: 1/2 24/10/2016 17:37:28

6d56e698f373931a0d8f834287d959ce6dc7bb3





adotado no Brasil, representando um enorme retrocesso no processo de evolução da regulação dos mercados brasileiros.

Aqui vale pontuar que seria um avanço o presente projeto de lei, além de revogar a Lei 6.009/73, alterar a lógica de regulação de preços no setor aeroportuário brasileiro. Em vez de emitir um (equivocado) comando geral de regulação de preços para todos os aeródromos civis explorados em regime público (o que é inviável, ainda que fosse correto, uma vez que alcança centenas de aeroportos), o código estabeleceria que isso seria feito pelo regulador quando essa for a melhor opção regulatória disponível. Nesse cenário, o regulador teria que justificar amplamente por que está tomando a decisão de regular preços diretamente. Isso representaria uma modernização efetiva do marco regulatório brasileiro, alinhando-se com as melhores práticas internacionais.

Ademais, não faz sentido estabelecer em lei um mecanismo de regulação por ameaça (regulação direta de preços específicos quando constatados abusos) para todos os aeródromos civis explorados em regime público no Brasil, o que é claramente inviável, ainda que fosse correto (centenas de aeroportos). A extensão de medidas regulatórias como essa, hoje já estabelecidas em atos da autoridade de aviação civil, tem que ter a necessária flexibilidade de um ato infralegal.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16015.21641-71

Página: 2/2 24/10/2016 17:37:28

6d56e698f373931a0d8f83428f7d959ce6dc7bb3



EMENDA Nº 177

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao §3º do art. 162, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 162. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem o tenha contratado poderão ser inscritos no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

.....
.....
§3º Quando não houver hipoteca de aeronave em construção, será facultada a inscrição do projeto construído por ocasião do pedido de matrícula.”

JUSTIFICATIVA

O texto constante do PL em seu art. 162 e §3º, apresenta ônus desnecessário ao setor.

Não se vislumbra a necessidade de obrigatoriedade da inscrição no RAB prevista no §3º, recomendando que esta seja facultativa, pois, na prática, o RAB aponta que, em 89 anos de funcionamento, poucos são os



SF/16468.96081-93

Página: 1/2 24/10/2016 18:05:38

d1c4cc5cb3362b301b6761229a806bbb42d6a169





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

registros dos referidos projetos, o que não diminui a segurança jurídica ou técnica das aeronaves.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16468.96081-93

Página: 2/2 24/10/2016 18:05:38

d1c4cc5cb3362b301b6761229a806bbb42d6a169





EMENDA Nº 178

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o inciso XII, do art. 47, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 47.

~~XII — prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Administração Aeroportuária; ”~~

JUSTIFICATIVA

Entende-se que a existência de eventual Conselho de Administração Aeroportuária, pode engessar a administração do aeroporto, ante a obrigatoriedade da participação de diversos entes diretamente envolvidos na atividade do aeródromo, com interesses antagônicos, tendo em vista as peculiaridades de suas atividades.

Além disso, não há razoabilidade de se exigir a presença de um CAA para todo e qualquer aeródromo civil público, tendo em vista a



SF/16980.39610-11

Página: 1/2 24/10/2016 17:30:39

046d5ceaf7012c8b011ecf820187e905b69166bb





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

existência de mais de 600 aeródromos no país e que sua grande maioria não possui sequer infraestrutura básica.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16980.39610-11

Página: 2/2 24/10/2016 17:30:39

046d5cea17012c8b011ecf820187e905b69166bb





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 179

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao *caput* do art. 47, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 47. Cabe à administração do aeródromo:

.....”

JUSTIFICATIVA

A alteração constante do *caput* do art. 47, visa adequar o texto ante a alteração proposta para o art. 2º do Projeto de Lei ora analisado, retirando a palavra “autoridade aeroportuária”.

Como dito na proposta de Emenda do art. 2º, as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Compete a administração do aeroporto gerenciar, dirigir, o dia a dia do aeroporto, enquanto a autoridade aeroportuária, constitui um conjunto de órgãos e entidades (Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça; Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; Agência Nacional de Vigilância



SF/16848.13537-74

Página: 1/2 24/10/2016 17:26:46

1d889687c970e69817c1b01bb4558d5b138d66b4





Sanitária - ANVISA; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO) cujas atribuições estão mais relacionadas ao auxílio e melhora na prestação dos serviços nos aeroportos.

De fato, a matéria já é suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, sendo que, especificamente em seus artigos 6º e 7º, o mencionado Decreto dispõe sobre as atribuições e a composição das Autoridades Aeroportuárias.

Sala das Comissões,


Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16848.13537-74

Página: 2/2 24/10/2016 17:26:46

1d889687c970e69817c1b01bb4558d5b138d66b4





EMENDA Nº 180

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 50, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 50. O Conselho de Administração Aeroportuária instituirá uma Câmara de Conciliação e Arbitragem, assegurando representação à empresa concessionária do aeroporto e às empresas concessionárias do uso de áreas e instalações aeroportuárias, para a solução de conflitos decorrentes da utilização da infraestrutura aeroportuária.”~~

JUSTIFICATIVA

Primeiramente, como já dito nas justificativas para supressão do inciso XII do art. 47 e do art. 49, entende-se que a existência de eventual Conselho de Administração Aeroportuária, pode engessar a administração do aeroporto, ante a obrigatoriedade da participação de diversos entes diretamente envolvidos na atividade do aeródromo, com interesses antagônicos, tendo em vista as peculiaridades de suas atividades. Além disso, não há razoabilidade de se exigir a presença de um CAA para todo e qualquer aeródromo civil público, tendo em vista a existência de mais de 600 aeródromos no país e que sua grande maioria não possui sequer infraestrutura básica.



SF/16263 27328-70

Página: 1/2 24/10/2016 17:33:44

8180e2f7118166a79d1aab2732f77a072f8bfac






SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

Por fim, a redação do artigo 50 como se apresenta, no que se refere a instituição de Câmara de Conciliação e Arbitragem, conflita com a Lei nº 11.182/2005. De fato, compete à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a composição de conflitos de interesse entre prestadores de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 8º, inc. XX da Lei nº 11.182/2005).

Sala das Comissões,


Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16263.27328-70

Página: 2/2 24/10/2016 17:33:44

8180e2f7118166a79d1aab2732f77a072f18bfac





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 181

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 43, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 43. A construção, administração e exploração de aeródromos civis em regime público mediante concessão à pessoa jurídica de direito privado, inclusive na forma de parceria público-privada, reger-se-á por esta Lei e, no que for aplicável, pela Lei que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e legislação complementar.”

JUSTIFICATIVA

O artigo 43 encontra-se inserido na "Subseção II - Da Concessão", logo, assuntos alheios ao instituto da concessão, como no caso o "convênio de delegação para pessoa jurídica e de direito público interno, para consórcio público ou para entidade sob o controle federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal", devem ser suprimidos do artigo.

Além disso, o parágrafo único foi incorporado à nova redação.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16435.52562-70

Página: 1/1 24/10/2016 17:39:34

d627b8686d616d5bbe520b1536746cdb7ef2530a



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 182

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 260, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:


“Art. 260. Os proprietários ou operadores de aeronaves não destinadas à prestação de serviços aéreos públicos não necessitam de autorização para suas atividades aéreas.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto neste artigo, os proprietários ou operadores devem atender os requisitos técnicos e as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como manter suas operações sob seguro contra danos a pessoas ou bens na superfície e ao pessoal a bordo.”

JUSTIFICATIVA

A alteração visa disciplinar em um único artigo as outras atividades aéreas sejam elas remuneradas ou não, que não estejam inseridas como serviços aéreos públicos, esses já expressamente definidos no art. 230 do PL.

Sala das Comissões,


Senador VICENTINHO ALVES
(PR-TO)



SF/16468.51571-98

Página: 1/1 24/10/2016 17:48:42

33a0eec991cc9d2462683119679168b7b7e3861e



EMENDA Nº 183

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 256, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

~~“Art. 256. A exploração de serviços aéreos especializados será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão.~~

~~Parágrafo único. A autorização rege-se á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis e pelas cláusulas do correspondente contrato.”~~

JUSTIFICATIVA

A proposta é a supressão do Capítulo V – Dos Serviços Aéreos Especializados, composto pelos artigos 255 a 259.

O artigo 256, do Projeto de Lei se mostra inconsistente, pois determina que a exploração de serviços aéreos especializados será objeto de autorização vinculada, no entanto, o art. 230 especifica que os serviços aéreos públicos abrangem unicamente os serviços de transporte aéreo público. Assim, não parece ser coerente a necessidade de estabelecimento de contrato de adesão entre a União e exploradores de serviços aéreos especializados. Ora, se se trata de um serviço privado os exploradores devem apenas cumprir as obrigações relacionadas à segurança operacional e



SF/16508.86827-02

Página: 1/2 24/10/2016 17:44:00

3c1f68d407740becb2605c97d788a3707278d418





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

aeronavegabilidade, não se justificando o contrato de adesão e outorga de autorização vinculada para isso.

Destaca-se, ainda, que a imposição de excesso burocrático a esse molde de serviços poderá impor sobrecarga de demanda à Autoridade de Aviação Civil, em especial relacionado ao processo de outorga.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16508.86827-02

Página: 2/2 24/10/2016 17:44:00

3c1f68d407740becb2605c97d788a3707278d418





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 184

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 259, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

~~“Art. 259. Os interessados em obter a autorização para exploração de serviços aéreos especializados poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento, observado o disposto no art. 238 deste Código.~~

~~Parágrafo único. A autorização somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.”~~

JUSTIFICATIVA

A proposta é a supressão do Capítulo V – Dos Serviços Aéreos Especializados, composto pelos artigos 255 a 259.

Como já dito na proposta de emenda ao artigo 256, do Projeto de Lei, se mostra inconsistente determinar que a exploração de serviços aéreos especializados será objeto de autorização vinculada, pois não parece ser coerente a necessidade de estabelecimento de contrato de adesão entre a União e exploradores de serviços aéreos especializados. Ora, se se trata de um serviço privado os exploradores devem apenas cumprir as obrigações relacionadas à segurança operacional e aeronavegabilidade, não se



SF/16263.90342-95

Página: 1/2 24/10/2016 17:47:47

e08d8af3d594c783c470b961d2c92c2778326256





justificando o contrato de adesão e outorga de autorização vinculada para isso.

Destaca-se que, a imposição de excesso burocrático a esse molde de serviços poderá impor sobrecarga de demanda à Autoridade de Aviação Civil, em especial relacionado ao processo de outorga.

Aponta-se, ainda, que o anteprojeto impõe constituição nos moldes das sociedades de transporte aéreo público e de serviços aéreos especializados aos prestadores de serviços com aeronaves não tripuladas, ficando elas sujeitas a aspectos burocráticos desnecessários que podem inviabilizar a realização de negócio, ou mesmo estimular a informalidade dos prestadores desse tipo de serviço. É de interesse que prestadores de serviço com aeronaves não tripuladas estejam sujeitos apenas às regras relacionadas à segurança operacional e aeronavegabilidade, não tendo que se submeterem a autorizações vinculadas.

Sala das Comissões,


Senador VICENTINHO ALVES
(PR-TO)



SF/16263.90342-95

Página: 2/2 24/10/2016 17:47:47

e08d8af3d594c783c470b96fd2c92c2778326256



EMENDA Nº 185

(ao PLS nº 258, de 2016)

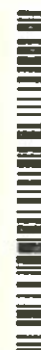
Suprima-se o art. 31 e seus parágrafos do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

~~“Art. 31. As iniciativas ou alterações de atos normativos que impliquem em afetação de direitos, interesses ou obrigações de agentes econômicos, trabalhadores do setor ou usuários da infraestrutura aeronáutica ou de serviços aéreos devem ser precedidas de audiência pública, convocada pelo agente regulador mediante aviso publicado no Diário Oficial da União, com prazo mínimo de trinta dias de antecedência.~~

~~§ 1º 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.~~

~~§ 2º Todas as informações sobre a audiência devem ser disponibilizadas no sítio da rede mundial de computadores do agente regulador, abrangendo:~~

- ~~I — o texto da norma em discussão;~~
- ~~II — uma nota técnica contendo a indicação da disposição legal que autoriza a expedição do regulamento de execução;~~
- ~~III — as condições de fato e os motivos determinantes da proposta;~~
- ~~IV — o estudo do impacto regulatório;~~
- ~~V — as finalidades a serem atingidas;~~
- ~~VI — descrição dos problemas e temas envolvidos e relato das informações disponíveis.~~



SF/16082.04311-05

Página: 1/4 24/10/2016 17:52:26

df633b48348abb71ebbc9140660176bb077d2169





~~§ 3º 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.~~

~~§ 4º Os argumentos apresentados devem ser apreciados por uma autoridade que fundamente sua decisão ao acatá-los ou rejeitá-los, por meio de uma exposição de motivos.~~

~~§ 5º É facultado ao agente regulador instituir um processo de consulta 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.~~

~~§ 6º O processo de decisão do agente regulador deve demonstrar, de maneira fundamentada, de que modo a norma a ser editada se relaciona, de um lado, com os dados obtidos na fase de audiência pública e, por outro, com a observância dos requisitos da legalidade, razoabilidade, proporcionalidade, segurança jurídica, motivação, eficiência e demais princípios e objetivos estabelecidos em lei para o exercício da competência normativa.~~

~~§ 7º Os atos normativos do agente regulador não podem contrariar ou produzir efeitos que restrinjam direitos, deveres ou obrigações decorrentes de normas de nível constitucional ou legal, nem prevalecer contra a superveniência destas, hipótese na qual devem ser imediatamente revogados pelo agente regulador.~~

~~§ 8º A expedição de ato normativo é privativa do órgão máximo da estrutura do agente regulador, vedada a delegação de competência, sob pena de nulidade do ato.~~

~~§ 9º A elaboração, a redação, a alteração e a consolidação de atos normativos de iniciativa da autoridade de aviação civil sujeitam-se às normas da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998."~~



SF/16082.04311-05

Página: 2/4 24/10/2016 17:52:26

d633b48348abb71ebbca9140660176bb077d2169





JUSTIFICATIVA

A proposta do novo CBA pretende alterar o texto atualmente em vigor na Lei da ANAC (Lei 11.182/2005, Art. 27, “As iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC”) incluindo nos casos de audiência pública obrigatória, a afetação de interesses e obrigações dos agentes e usuários (não apenas “direitos” conforme regra atual), além de incluir na medida os usuários da infraestrutura aeronáutica e não apenas os usuários de serviços aéreos. Ademais, a proposta regulamenta de forma detalhada (e por isso deveria ser tratado em regulamento da autoridade de aviação civil) todos os procedimentos concernentes à efetiva realização das audiências públicas.

Atualmente, considerando os avanços tecnológicos e a alcance do ambiente virtual, os órgãos públicos vêm adotado a interpretação de que a audiência pública também pode ocorrer na modalidade de intercâmbio documental. Entende-se que a audiência pública com reunião presencial nem sempre é a forma mais eficiente de garantir publicidade e oportunidade de manifestação, uma vez que impõe custos à administração (por exemplo, disponibilização de infraestrutura, diárias e passagens) e aos interessados (deslocamento).

Note-se que os mecanismos de participação pública e controle social tem se tornado cada vez mais efetivas na administração pública mediante a inclusão de novas plataformas tecnológicas de comunicação e



SF/16082.04311-05

Página: 3/4 24/10/2016 17:52:26

d633b48348abb71ebbca9140660176bb077d2169





interação com a sociedade, sendo esse um dos motivos para não detalhar seus procedimentos no Código.

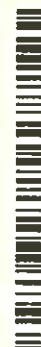
Adicionalmente, entende-se que o CBA não é ato adequado para tratar do tema, que já se encontra previsto, por exemplo, na Lei de criação da ANAC. Aponta-se, também que o PL 3.337/2004, intitulado Lei Geral das Agências Reguladoras, propõe a regulamentação uniforme do tema para todas as Agências Reguladoras. Considera-se melhor técnica não tratar deste tema no CBA. A proposta do art. 31 não considera, ainda, as peculiaridades e estruturas normativas de cada órgão designado pelo novo Código.

Especial consideração deve ser feita quanto ao § 8º, que veda a delegação de competência para expedição de ato normativo, restando esta atribuição privativa do órgão máximo da estrutura do agente regulador. Nesse caso, o aumento de tarefas burocráticas de responsabilidade do órgão máximo do agente regulador que decorreria dessa medida traria impactos negativos ao bom andamento dos processos estratégicos de interesse do setor e sob a responsabilidade do mesmo órgão.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16082.04311-05

Página: 4/4 24/10/2016 17:52:26

d633b48348abb71ebbca9140660176bb077d2169



EMENDA Nº 186

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 16, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 16. A prática de soltura de quaisquer balões não tripulados, sem dirigibilidade, ou controle de azimuth e de altitude, utilizados em eventos culturais, deverá ser regulada, 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 Excetuam-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 evento culturais sujeitará o infrator à sanção penal prevista em norma específica, sem prejuízo da responsabilidade civil por danos causados a terceiros.”.

JUSTIFICATIVA

A questões relativas aos balões da cultura popular tem sido motivo de muita preocupação para a Aeronáutica. Contudo também sabe-se



SF/16445.44918-74

Página: 1/5 27/10/2016 11:38:02

5079878c2d8c82c8fe2a5fe371ee05b2128f206f



que uma prática cultural enraizada na vida das pessoas não se resolve com criminalização.

Existe entendimento com as associações de baloeiros, sindicato e associação de pilotos civis que a regulamentação da atividade cultural dos balões seria o caminho para o início de uma solução para mitigar e segregar avião de balão.

Tramita na câmara dos deputados projeto de lei – PL 6722/13 de autoria do deputado Hugo Leal – que regulamenta os balões livres não tripulados da cultura popular e os reconhece como patrimônio cultural.

A Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial (UNESCO, 2003) é promulgada pelo governo brasileiro através do Decreto nº 5.753/2006. Esta Convenção reconhece que os processos de globalização e de transformação social, ao mesmo tempo em que criam condições propícias para um diálogo renovado entre as comunidades, geram também, da mesma forma que o fenômeno da intolerância, graves riscos de deterioração, desaparecimento e destruição do patrimônio cultural imaterial, devido em particular à falta de meios para sua salvaguarda.

A Convenção (UNESCO, 2003) ainda identifica que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos desempenham um importante papel na produção, salvaguarda, manutenção e recriação do patrimônio cultural imaterial, assim contribuindo para enriquecer a diversidade cultural e a criatividade humana. Desta forma, considera a necessidade de conscientização, especialmente entre as novas gerações, da importância do patrimônio cultural imaterial e de sua salvaguarda.

Já a Convenção sobre a Proteção e Promoção da Diversidade das Expressões Culturais (UNESCO, 2005) tem seu texto oficial ratificado



SF/16445.44918-74

Página: 2/5 27/10/2016 11:38:02

5079878c2d8c82c8fe2a5fe371ee05b2128f206f





pelo governo brasileiro por meio do Decreto Legislativo nº 485/2006. Nesta Convenção observa-se que entre os beneficiários estão os diversos grupos sociais, ao incluir, entre as obrigações das partes, a garantia de um ambiente propício à criação, produção, disseminação e usufruto das expressões culturais desses grupos.

Esta Convenção (UNESCO, 2005) parte do pressuposto de que a criatividade cultural, que é uma face da diversidade cultural, é compartilhada por toda a humanidade. Desta maneira, a Convenção não aspira a controlar ou mesmo restringir, mas sim promover e proteger a diversidade de expressões culturais, pois cada forma de criação proporciona ligações entre regiões, indivíduos e gerações inteiras, que constroem assim legado às gerações futuras. Assim, ao focar a diversidade de expressões culturais, a Convenção contribui para a defesa da diversidade cultural como um imperativo ético inseparável do respeito pela dignidade humana.

Observa-se que estas Convenções da UNESCO deram origem a Emenda Constitucional nº 48/2005, que acrescentou o parágrafo 3º ao art. 215 da Constituição Federal instituindo o Plano Nacional de Cultura - PNC, promovendo assim novo tratamento jurídico às expressões culturais brasileiras.

Desta forma, chega-se a Lei nº 12.343, de 2 de Dezembro de 2010, que apresenta as diretrizes e propostas para o Plano Nacional de Cultura, elaboradas pelo Ministério da Cultura – MinC. Estas também justificam a necessidade de promover a regulamentação das atividades relacionadas à manifestação cultural dos balões papel no Brasil:



SF/16445.449-18-74

Página: 3/5 27/10/2016 11:38:02

5079876c2d8c82c8fe2a5fe371ee05b2128f206f





“Não cabe aos governos ou às empresas conduzir a produção da cultura, seja ela erudita ou popular, impondo-lhe hierarquias e sistemas de valores. Para evitar que isso ocorra, o Estado deve permanentemente reconhecer e apoiar práticas, conhecimentos e tecnologias sociais, desenvolvidos em todo o País, promovendo o direito à emancipação, à autodeterminação e à liberdade de indivíduos e grupos. Cabe ao poder público estabelecer condições para que as populações que compõem a sociedade brasileira possam criar e se expressar livremente a partir de suas visões de mundo, modos de vida, suas línguas, expressões simbólicas e manifestações estéticas. O Estado deve garantir ainda o pleno acesso aos meios, acervos e manifestações simbólicas de outras populações que formam o repertório da humanidade.”

(...)

“A cultura é feita de símbolos, valores, rituais que criam múltiplos pertencimentos, sentidos e modos de vida. A diversidade cultural brasileira se atualiza - de maneira criativa e ininterrupta – por meio de linguagens artísticas, múltiplas identidades e expressões culturais. As políticas públicas de cultura devem adotar medidas, programas, ações e políticas para reconhecer, valorizar, proteger e promover a diversidade cultural. O Brasil, cuja formação social foi marcada por sincretismos, hibridação e encontros entre diversas matrizes culturais, possui experiência histórica de negociação da diversidade e de reconhecimento de seu valor simbólico. O PNC oferece uma oportunidade histórica para a adequação da legislação e da institucionalidade da cultura brasileira à Convenção da Diversidade Cultural da Unesco, firmando a diversidade como



SF/16445.44918-74

Página: 4/5 27/10/2016 11:38:02

5079878c2d8c82c8fe2a5fe371ee05b21281206f





referência das políticas de Estado e como elo de articulação entre segmentos populacionais e comunidades nacionais e internacionais”.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16445.44918-74

Página: 5/5 27/10/2016 11:38:02

5079878c2d8c82c8fe2a5fe371ee05b2128f206f





EMENDA Nº 187
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 145, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 145. O sistema de formação e treinamento de pessoal é constituído pelas instituições destinadas a formar, treinar, especializar e aperfeiçoar os profissionais da aviação civil, nele incluindo-se, entre outras, as escolas de aviação civil, aeroclubes, escolas técnicas e instituições de ensino superior.

§ 1º O exercício das atividades econômicas previstas neste artigo poderá depender de prévio licenciamento da autoridade de aviação civil.

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá estabelecer requisitos mínimos para a realização de cursos e a expedição de diplomas de conclusão.”

JUSTIFICATIVA

O texto atual transparece que a lista apresentada de instituições do sistema de formação e treinamento é exaustiva - e não exemplificativa. Uma lista exaustiva removeria do sistema empresas credenciadas que oferecem, por exemplo, cursos de bombeiro de aeródromo ou profissionais AVSEC.





A inclusão da expressão "entre outras", propõe corrigir tal questão, dando caráter não exaustivo à lista.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16135 60206-90

Página: 2/2 27/10/2016 11:52:04

04d8fe112560c36103742f06f675c5114d8fe047





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 188

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso V, do art. 34, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 34.....

V - aeródromo civil explorado em regime público: o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime público, diretamente pela União ou mediante atribuição à empresa pública especializada da Administração Pública Federal, ou suas subsidiárias; mediante convênio de delegação para pessoa jurídica de direito público interno ou para consórcio públicos; ou ainda, mediante concessão, inclusive na forma de parceria público-privada, para pessoa jurídica de direito privado;

JUSTIFICATIVA

A nova redação proposta visa o atendimento à Legislação aplicável ao caso.

A modificação quanto ao conteúdo está na necessidade de se retirar a possibilidade de celebração de convênio de delegação com “entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal”. Isto porque, o recebimento da outorga se dá em favor da pessoa jurídica de direito



SF/16767.05316-01

Página: 1/2 24/10/2016 17:15:12

86fc532a14be18c8323681d1cb43c39ce225d3ec





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

público a qual a entidade é vinculada, cabendo, portanto, ao Estado, DF ou Município a definição para a exploração do aeroporto delegado.

Tal alteração encontra amparo no art. 37 da Lei nº 12.379/2011 e art. 27, §8º, inciso XI da Lei nº 10.683/2003, que preveem a delegação em favor dos Estados, DF e Municípios.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16767.05316-01

Página: 2/2 24/10/2016 17:15:12

86fc532a14be18c832368fd1cb43c39ce225d3ec





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 189

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 258, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

~~“Art. 258. A autorização para exploração de serviços aéreos especializados não terá sua vigência sujeita a termo final, e extinguir-se-á nas hipóteses previstas no art. 237 deste Código.”~~

JUSTIFICATIVA

A proposta é a supressão do Capítulo V – Dos Serviços Aéreos Especializados, composto pelos artigos 255 a 259.

Como já dito na proposta de emenda ao artigo 256, do Projeto de Lei, se mostra inconsistente determinar que a exploração de serviços aéreos especializados será objeto de autorização vinculada, pois não parece ser coerente a necessidade de estabelecimento de contrato de adesão entre a União e exploradores de serviços aéreos especializados. Ora, se se trata de um serviço privado os exploradores devem apenas cumprir as obrigações relacionadas à segurança operacional e aeronavegabilidade, não se justificando o contrato de adesão e outorga de autorização vinculada para isso.



SF/16397.09801-00

Página: 1/2 24/10/2016 17:46:35

9b8d46fc8c00e9f103af0ddaacaba79f0c53d907





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

Destaca-se, ainda, que a imposição de excesso burocrático a esse molde de serviços poderá impor sobrecarga de demanda à Autoridade de Aviação Civil, em especial relacionado ao processo de outorga.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16397.09801-00

Página: 2/2 24/10/2016 17:46:35

9b8d46fc8c00e91103af0ddaacaba79f0c53d907





EMENDA Nº 190

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 61, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016

“Art. 61. A construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime privado, por meio de autorização, será regulamentada em ato específico do Poder Executivo.”

JUSTIFICATIVA

A alteração visa atender ao previsto no inciso VI, do art. 34 do Projeto apresentado.

Além disso, como já adiantado quando da justificativa apresentada para a supressão do art. 60, entende-se que devem constar no código as diretrizes e orientações do tema.

Assim, a exploração de aeródromos mediante autorização deve ser mantida e tratada por ato específico do Poder Executivo, como atualmente prevê o Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, que dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização.

Ademais, entende-se que tecnicamente e juridicamente o conceito “autorização vinculada” não se mostra adequado.



SF/16481 49275-73

Página: 1/2 24/10/2016 17:44:17

3350093188dfceedd8823b16bad173edc055389






SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

A nova redação proposta visa definir a modalidade de outorga da infraestrutura aeroportuária em consonância com o disposto no art. 21, inciso XII da CF/88, que faz referência à modalidade da autorização já bastante consagrada pela doutrina do direito administrativo.

Sala das Comissões,


Senador VICENTINHO ALVES
(PR-TO)



SF/16481.49275-73

Página: 2/2 24/10/2016 17:44:17

3350093188dfceedd48823b6bad173edc055389





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 191

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 178, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 178. Dá-se o intercâmbio de aeronave ou de motores destinados a aeronaves, quando a empresa de transporte aéreo titular do direito de uso de uma aeronave ou de motores, denominada intercambiadora, cede o direito do respectivo uso à outra empresa de transporte aéreo, nacional ou estrangeira, beneficiária do intercâmbio, por tempo determinado, para sua operação, mediante ato oneroso.~~

~~§ 1º As aeronaves estrangeiras intercambiadas com empresas brasileiras de transporte aéreo deverão passar por vistoria técnica e serem inscritas no Registro de Aviação Civil Brasileiro.~~

~~§ 2º A aeronave em intercâmbio deverá manter as suas marcas de nacionalidade e de matrícula de origem, possuindo apenas um certificado de aeronavegabilidade brasileiro, em que conste a identificação da empresa aérea intercambiadora, da empresa aérea beneficiária do intercâmbio e a anuência do proprietário da aeronave para o intercâmbio.~~

~~§ 3º A beneficiária do intercâmbio será integralmente responsável por quaisquer danos causados em decorrência do uso da aeronave no período em que a aeronave estiver sob sua titularidade.”~~

JUSTIFICATIVA

Preliminarmente, entende-se que a Seção III, composta dos art. 178 a 181 deve ser totalmente suprimida visto que seus dispositivos ferem a



SF/16652.82455-98

Página: 1/4 24/10/2016 18:03:03

d3d51fc6ac0cdada6024a8e050e29dc936cd3c1a





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



SF/16652 82455-98

Página: 2/4 24/10/2016 18:03:03

d3d51tc6ac0cdada6024a8e050e29dc936cd3c1a





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);

Especificamente quanto ao artigo 178, seu parágrafo primeiro determina que as aeronaves estrangeiras operando em intercâmbio deverão ser vistoriadas e inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro. No entanto, o parágrafo segundo determina que seja mantida a marca de nacionalidade estrangeira, ou seja, admite que a aeronave seja inscrita em dois Estados. Disso resulta flagrante violação à Convenção Internacional de Aviação Civil, criada em Chicago, em 1944 e ratificada pelo Brasil por meio do Decreto Nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, que *verbis*:

"NACIONALIDADE DAS AERONAVES

ARTIGO 17

Nacionalidade das aeronaves

As aeronaves terão a nacionalidade do Estado em que estejam registradas.

ARTIGO 18

Registro duplo

Nenhuma aeronave poderá registra-se legalmente em mais de um Estado para outro."



SF/16652.82455-98

Página: 3/4 24/10/2016 18:03:03

d3d51fc6ac0cdada6024a8a050e29dc936cd3c1a





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

O parágrafo segundo do art. 178 determina que será emitido certificado de aeronavegabilidade brasileiro para aeronave estrangeira operando em intercâmbio no Brasil. Cabe ressaltar que tal medida se torna tecnicamente impossível ao se considerar que tal certificado é emitido com base no cumprimento da regulamentação brasileira. Destaque-se que tal situação não encontra paradigma em termos mundiais.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES.
(PR-TO)



SF/16652 82455-98

Página: 4/4 24/10/2016 18:03:03

d3d51fc6ac0cdada6024a8e050e29dc936cd3c1a





EMENDA Nº 192

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 57, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 57. As tarifas aeroportuárias a que se refere o art. 56 são assim denominadas e caracterizadas:~~

~~I — tarifa de embarque: devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros, incidindo sobre o passageiro do transporte aéreo;~~

~~II — tarifa de conexão: devida pela utilização das instalações e serviços de desembarque e reembarque na Estação de Passageiros, incidindo sobre o passageiro em conexão;~~

~~III — tarifa de pouso: devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave, até três horas após o pouso, incidindo sobre o proprietário ou explorador da aeronave;~~

~~IV — tarifa de permanência: devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso, incidindo sobre o proprietário ou operador da aeronave;~~

~~V — tarifa de armazenagem: devida ao titular do terminal de carga aérea pelo armazenamento das mercadorias e fixada de acordo com a relação entre o peso e o volume da mercadoria, incidindo sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito;~~

~~VI — tarifa de capatazia: devida ao prestador de serviços de capatazia pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o inciso anterior e fixada de acordo com a relação entre o peso e o volume da~~



SF/16842.33224-30

Página: 1/3 24/10/2016 17:38:41

9a92003ccb1c60b2a4c68cc23914333b4ad9db43





~~mercadoria, incidindo sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito. ”~~

JUSTIFICATIVA

A supressão requerida tem como objetivo alinhar-se com a nova proposta para o art. 56, pois assim como o citado artigo, o artigo 57 encontra-se inserido na “Subseção VII – Do Regime Tarifário”.

Nesse sentido, sabe-se que é papel típico dos órgãos reguladores dispor sobre o regime tarifário. Isso é a essência da regulação, corretamente prevista na Lei nº 11.182/2005 para o setor de aviação civil. Retirar dos órgãos reguladores esse instrumento típico de regulação, consagrado mundialmente, é sinal de claro enfraquecimento do modelo regulatório adotado no Brasil, representando um enorme retrocesso no processo de evolução da regulação dos mercados brasileiros.

Aqui vale pontuar que seria um avanço o presente projeto de lei, além de revogar a Lei 6.009/73, alterar a lógica de regulação de preços no setor aeroportuário brasileiro. Em vez de emitir um (equivocado) comando geral de regulação de preços para todos os aeródromos civis explorados em regime público (o que é inviável, ainda que fosse correto, uma vez que alcança centenas de aeroportos), o código estabeleceria que isso seria feito pelo regulador quando essa for a melhor opção regulatória disponível. Nesse cenário, o regulador teria que justificar amplamente por que está tomando a decisão de regular preços diretamente. Isso representaria uma modernização



SF/16842.33224-30

Página: 2/3 24/10/2016 17:38:41

9a92003ccbfc60b2a4c68cc2391433b4ad9db43





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

efetiva do marco regulatório brasileiro, alinhando-se com as melhores práticas internacionais.

Vale reparar que a estrutura tarifária, hoje engessada em lei, poderia ser discutida e estabelecida, quando necessário, por meio de ato da autoridade de aviação civil, podendo se amoldar às características dos diferentes aeroportos brasileiros, que variam de tamanho, perfil de tráfego, ambiente competitivo, entre outros fatores. Isso certamente permitiria soluções mais eficientes.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16842.33224-30

Página: 3/3 24/10/2016 17:38:41

9a92003ccb1c60b2a4c68cc23914333b4ad9db43





EMENDA Nº 193

(ao PLS nº 258, de 2016)

2016:

Suprima-se o artigo 65, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de

~~“Art. 65. Encerrado o processo de chamamento público, a autoridade de aviação civil, no prazo de cento e oitenta dias, deverá analisar a viabilidade do requerimento e sua adequação às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil.~~

~~§ 1º Observado o disposto em regulamento, a autorização poderá ser diretamente outorgada quando:~~

~~I — o processo de chamamento público seja concluído com a participação de um único interessado;~~

~~II — havendo mais de uma proposta e caso não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.~~

~~§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira conjunta, a autoridade de aviação civil deverá, no prazo de noventa dias, promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.~~

~~§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento a maior capacidade de movimentação de passageiros e carga, sem prejuízo da escolha fundamentada de outros critérios que melhor atendam o interesse público.~~



SF/16983.66955-62

Página: 1/2 24/10/2016 17:25:36

86e7ad6d5888553866aed6270aeebe9010b21411





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

~~§ 4º Atendidas as normas legais e regulamentares pertinentes, a
autorização vinculada será formalizada mediante contrato de adesão.~~

JUSTIFICATIVA

A supressão requerida tem como objetivo alinhar-se com a nova proposta para o art. 61, que prevê a autorização como modalidade de outorga para aeródromos civis explorados em regime privado, deixando, contudo, sua regulamentação para ser expedida em ato específico do poder executivo.

Desta feita, não caberia ao CBA tratar dos assuntos relacionados à regulamentação dessa matéria.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16983 66955-62

Página: 2/2 24/10/2016 17:25:36

86e7ad6d5888553866aed6270aeebe9010b21411





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 194

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao § 1º, do art. 70, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 70.

§ 1º Os planos de zonas de proteção serão elaborados pela administração do respectivo aeródromo e aprovados por ato da autoridade aeronáutica, e deverão ser disponibilizados às administrações municipais para que tomem conhecimento e promovam as ações necessárias, no que couber.”

JUSTIFICATIVA

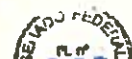
A primeira alteração na redação visa retirar a atribuição de elaborar os planos de zonas de proteção da “autoridade aeroportuária”, diante do exposto quando da proposta de alteração do art. 2º e para atender ao conceito apresentado no inciso XIV do art. 34, também proposto, vez que as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Além disso, a matéria já se encontra suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a



SF/16173.55309-47

Página: 1/2 24/10/2016 17:36:24

ac6a81d70576aa341e7e733bf6817fe1f28b5984





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias.

A segunda alteração consiste no fato de que os planos de zonas de proteção podem impor restrições a ocupação e utilização do solo. Dessa forma, busca-se com este comando dar conhecimento aos entes federativos dos planos a fim de que sejam implementadas ações visando o seu atendimento.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16173 55309-47

Página: 2/2 24/10/2016 17:36:24

acc6a81d70576aa341e7e733bf6817fe1f28b5984





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 195

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao § 2º, do art. 70, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 70.

.....

§ 2º. Os planos de zoneamento de Ruído serão elaborados pela administração do respectivo aeródromo e aprovados por ato da autoridade de aviação civil, com base nas curvas de ruído, e deverão ser disponibilizados às administrações municipais para que tomem conhecimento e promovam as ações necessárias, no que couber. ”

JUSTIFICATIVA

A primeira alteração na redação visa retirar a atribuição de elaborar os planos de zoneamento de Ruído da “autoridade aeroportuária”, diante do exposto quando da proposta de alteração do art. 2º e para atender ao conceito apresentado no inciso XIV do art. 34, também proposto, vez que as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Além disso, a matéria já se encontra suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que



SF/16398.49976-36

Página: 1/2 24/10/2016 17:38:48

070e9b4792bb29b7c1d8586524e1485b959c022a





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias.

A segunda alteração consiste no fato de que os planos de zoneamento de ruído podem impor restrições a ocupação e utilização do solo. Dessa forma, busca-se com este comando dar conhecimento aos entes federativos dos planos a fim de que sejam implementadas ações visando o seu atendimento.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16398.49976-36

Página: 2/2 24/10/2016 17:38:48

070e9b4792bb29b7c1d6586524e1485b959c022a





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

EMENDA Nº 196

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao parágrafo único do art. 143, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 143.

.....
Parágrafo único. Atendidos os requisitos estabelecidos em regulamento, o exercício das atividades de fabricação, revisão, reparo e manutenção previstas neste artigo depende de prévia autorização da autoridade de aviação civil, formalizada mediante a expedição de certificado ou autorização, nos termos da regulamentação por ela emitida.”

JUSTIFICATIVA

O texto constante do PL cria ônus desnecessário ao setor pois a atividade de “elaboração de projeto” não carece de prévia autorização da autoridade (sem prejuízos à aprovação do projeto, atividade que normalmente ocorre).

Além, disso, todas as atividades são competência da autoridade de aviação civil, que emite regulamentos os quais apresentam as condições e requisitos para tais certificados e autorizações.



SF/16403.69734-99

Página: 1/2 24/10/2016 18:05:07

1600a1dab3a1da858520f34bae6cb8d718bf0a8





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

Por fim, termo “homologação” não é mais usado para as atividades relacionadas a produtos aeronáuticos e manutenção, nem no Brasil, nem por autoridades de aviação civil estrangeiras.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16403 69734-99

Página: 2/2 24/10/2016 18:05:07

1600a1dab3afda858520f34bae6cb8d7118bf0e8





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 197

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 330 do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016:

~~“Art. 330. O valor base da multa será acrescido dos percentuais abaixo, caso incidam as seguintes circunstâncias agravantes:~~

~~I— 50% (cinquenta por cento), no caso de dolo;~~

~~II— 5% (cinco por cento) para cada caso de reincidência específica, até o limite de 30% (trinta por cento);~~

~~III— 2% (dois por cento) para cada caso de antecedente, desde que a penalidade tenha sido aplicada ao mesmo aeroporto em que ocorreu a infração, até o limite de 10% (dez por cento);~~

~~IV— 1% (um por cento) para cada reclamação adicional de passageiro, até o limite de 10% (dez por cento);~~

~~Parágrafo único. Na hipótese de incidência de mais de um dos incisos do caput deste artigo, deverão ser somados os percentuais relativos a cada fator.”~~

JUSTIFICATIVA

É temerário o estabelecimento em Lei do mecanismo de dosimetria proposto no art. 330.

Entende-se que os regulamentos específicos de cada órgão devem definir os aspectos de dosimetria. A definição de situações agravantes



SF/16950.94971-91

Página: 1/2 24/10/2016 17:53:17

9add6e77a5219577497225799956cfd20c5eed0





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

e atenuantes não deve estar na Lei. Como a lei já informa os limites a serem seguidos, a mensuração das multas seria melhor escolhida pelos órgãos específicos e para cada tipo de infração (nem todas as infrações consideram os mesmos agravantes/atenuantes e as mesmas ponderações).

Os agravantes e atenuantes podem ter valores diferentes, conforme a conduta que se coloca nas normas. Em análise geral, avalia-se que a sistemática proposta é extremamente favorável aos infratores, sem qualquer justificativa plausível para isso. A proposta está igualando os desiguais.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16950.94971-91

Página: 2/2 24/10/2016 17:53:17

9add6e77a52f9577497225799956cfd20c5eed0





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 198

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 318 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

~~“Art. 318. Para os fins deste Código, considera-se:~~

~~I - advertência: sanção aplicada por inobservância de obrigação que não justifique imposição de pena mais grave;~~

~~II - antecedente: registro de sanção administrativa imposta pela autoridade competente, no mesmo aeroporto, independentemente do titular da sua exploração, precedente no tempo em prazo não superior a um ano, contado do trânsito em julgado administrativo do procedimento para apuração de infração até a data do cometimento da nova infração, excluído o caso de reincidência específica;~~

~~III - autoridade competente: a autoridade com competência para regulamentar e aplicar sanções administrativas por infrações a este Código e à legislação complementar;~~

~~IV - caducidade: sanção que extingue a concessão ou a autorização de prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica ou de serviços aéreos;~~

~~V - cassação: sanção que torna sem efeito um certificado, registro, licença, credenciamento ou autorização, em razão de descumprimento de obrigação ou prescrição dele decorrente;~~

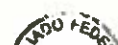
~~VI - demolição: sanção que se aplica às edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de uso permanente ou temporário, que descumpram as restrições e prescrições previstas nos Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea;~~



SF/16842.16597-05

Página: 1/3 24/10/2016 17:51:52

6c84c3aed9c287cef12025c483coe21e1adb86a





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

~~VII — embargo: sanção que impede a continuidade de obras ou serviços pertinentes a edificações, instalações, implantação de culturas agrícolas ou uso de objetos permanentes ou temporários que estejam em desacordo com as restrições e prescrições previstas nos Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea;~~

~~VIII — falta de igual natureza: infração cometida pelo mesmo infrator ao mesmo dispositivo normativo ou contratual, bem como aquela que, embora prevista em dispositivo distinto de lei, regulamento, contrato ou ato de efeito concreto, apresente, pelos fatos que as constituem, características fundamentais em comum;~~

~~IX — infrator: pessoa natural ou jurídica que não cumpre com as suas obrigações normativas, contratuais ou decorrentes de atos administrativos de efeitos concretos expedidos pela autoridade competente, após o trânsito em julgado pela administração;~~

~~X — interdição de atividade: sanção que veda a alguém a prática de ato ou o uso de equipamentos que possam por em risco ou ponham em risco a segurança da aviação civil;~~

~~XI — multa: sanção pecuniária imposta ao infrator;~~

~~XII — perdimento de aeronave: sanção que impõe a perda da aeronave utilizada para a exploração de serviço de transporte aéreo público de passageiros, carga ou mala postal não autorizado;~~

~~XIII — reincidência específica: repetição de falta de igual natureza, no período de dois anos contado do trânsito em julgado administrativo do procedimento de apuração de infração até a data do cometimento da nova infração;~~

~~XIV — suspensão temporária: sanção de suspensão, total ou parcial, da prestação de um serviço ou de um certificado, licença, credenciamento ou registro, pelo prazo máximo de cento e oitenta dias, em caso de infração grave, cujas circunstâncias não justifiquem a aplicação de caducidade;~~



SF/16842.16597-05

Página: 2/3 24/10/2016 17:51:52

5c84c3aedf9c287cef12025c483cce21e1adb86a





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

~~XV trânsito em julgado: atributo de definitividade de decisão proferida em processo administrativo sancionador, o que ocorre quando não couber mais recurso. ”~~

JUSTIFICATIVA

A redação do art. 318 traz definições que já existem em outras leis ou que poderiam estar contidas em regulamentos específicos dos órgãos. Não é desejável a definição em lei a conceituação de reincidência e antecedente, pois restringe demasiadamente a ação dos órgãos governamentais quando da criação de novos regulamentos.

A título de exemplo, é absurda a redação do inciso II do art. 318, pois não se identifica justificativa técnica para que o antecedente esteja limitado à ocorrência no mesmo aeroporto, representando, assim, uma restrição à ação fiscalizatória do Estado, o quê, em última instância, representaria potencial risco à segurança.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

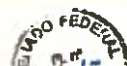
(PR-TO)



SF/16842.16597-05

Página: 3/3 24/10/2016 17:51:52

6c84c3aedf9c287cef12025c483cce21e1adb86a





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 199

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso II, do art. 290, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art.290.....

.....

II – restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, da administração aeroportuária ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública;”

JUSTIFICATIVA

A alteração visa adequar o texto ante a alteração proposta para o art. 2º do Projeto de Lei ora analisado, substituindo a palavra “autoridade aeroportuária” para “administração aeroportuária”.

Como dito na proposta de Emenda do art. 2º, as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Compete a administração do aeroporto gerenciar, dirigir, o dia a dia do aeroporto, enquanto a autoridade aeroportuária, constitui um conjunto de órgãos e entidades (Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura,



SF/16418.89838-10

Página: 1/2 24/10/2016 17:49:46

dbf3cf07b2b85e68f91d925b60148d050159ce81





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

Pecuária e Abastecimento; Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça; Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO) cujas atribuições estão mais relacionadas ao auxílio e melhora na prestação dos serviços nos aeroportos.

De fato, a matéria já é suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, sendo que, especificamente em seus artigos 6º e 7º, o mencionado Decreto dispõe sobre as atribuições e a composição das Autoridades Aeroportuárias.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16418.89838-10

Página: 2/2 24/10/2016 17:49:46

dbf3cf07b2b85e68f91d925b60148d050159ce81





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 200

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao artigo 234, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“**Art. 234.** Na regulação dos serviços aéreos, a atuação da autoridade de aviação civil visará especialmente a:

I - Assegurar às empresas de serviço de transporte aéreo regular domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na Autoridade de Aviação Civil, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela Autoridade de Aviação Civil;

II - estabelecer os critérios objetivos de alocação às empresas de transporte aéreo dos horários de pouso e decolagem nos aeroportos cuja capacidade tenha sido atingida, observando-se o atendimento do interesse público, o estímulo à concorrência e a prestação de serviço e uso de infraestrutura adequados.

III – assegurar a liberdade tarifária. ”

JUSTIFICATIVA

O inciso I do art. 234 do Projeto de Lei amplia o conceito contido no §1º do art. 48 da Lei 11.182/2005. Atualmente, nesse parágrafo, o conceito de exploração de “qualquer linha aérea doméstica” está vinculado



SF/16137.46300-90

Página: 1/4 24/10/2016 17:51:43

1c3b7e95cc5cab9808cc51f095b67f5af799a35





às empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo público regular, uma vez que é claro em sua redação o termo “concessionárias de serviços aéreos”.

Com a proposta feita no Projeto de Lei, aquele inciso I abarca todos os prestadores de transporte aéreo públicos. Tal fato é preocupante, pois em aeroportos com infraestrutura saturada, o regulador deve ter meios de garantir que esta seja dedicada ao atendimento daquelas empresas de transporte aéreo regular que atendam o a maior quantidade possível de transporte de passageiro contando ainda com o planejamento e antecipação de reserva de infraestrutura.

Foi incluído também no inciso I, anteriormente citado, limitadores relacionados ao controle de espaço aéreo. Entende-se que este condicionante deve estar correlacionado à capacidade operacional de cada aeroporto, ou seja, no sistema de pista de pouso e decolagem, rolagem e pátio do aeroporto com um número determinado para o fluxo para receber, processar e enviar aeronaves do/para o espaço aéreo. Imposição de restrição relacionada ao controle de espaço aéreo se mostra contraproducente, pois o sistema de navegação é mais flexível que o sistema físico de pouso e decolagem, pois nele podem ser feitos arranjos operacionais com o número de controladores, separação horizontal e vertical dos setores, diminuição de áreas de determinado setor em determinada hora do dia e outros procedimentos que podem garantir que o espaço aéreo não seja fator de restrição.

Expõe-se ainda que o art. 175 da Constituição prescreve a exploração de serviços públicos mediante concessão e permissão, indicando ainda que "Lei" irá dispor, entre outros, sobre política tarifária, direito dos



SF/16137.46300-90

Página: 2/4 24/10/2016 17:51:43

1c3b7e95cc5cab9808cc51095b617f5a1799a35





usuários e serviço adequado. A "Lei" a que se referiu o citado art. 175 é a Lei nº. 8.987/1995. Assim, segundo a Lei nº. 8.987/1995, serviço adequado é aquele que é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. Pela Lei nº. 11.182/2005, a liberdade de rotas e de preços (tarifária) vão ao encontro da "regularidade" e da "modicidade de tarifas" da concessão típica. Entende-se, pois que a prestação de serviço aéreo público deve ocorrer conforme as normas regulamentares expedidas pela autoridade de aviação civil.

O inciso II do art. 234 vincula a prestação de serviço aéreo a "horários de pousos e decolagem", o que mostra uma confusão de conceitos na norma. O horário de pouso e decolagem está vinculado à exploração da infraestrutura ao longo do tempo (slot). Devem ser garantidas formas de se fiscalizar a utilização de slots, e se possibilitar à autoridade de aviação civil normas que assegurem a prestação de serviço adequado. Registra-se, ainda, que a preferência de uso de infraestrutura não deve estar vinculada a qualquer agente, mas sim àqueles que operam slots continuamente no tempo e que atendem aos requisitos estabelecidos pela autoridade de aviação civil. Conforme a redação do inciso II, uma empresa aérea que operar um único voo em um único dia fará jus àquele voo em todos os anos futuros.

Esse fato representa a adição de barreiras de acesso a infraestrutura, e o impedimento de criação de novos voos por necessidade de atendimento à diretriz.

Reforça-se que os critérios de alocação de slots devem ser objeto de regulação pela autoridade de aviação. A redação original do inciso



SF/16137.46300-90

Página: 3/4 24/10/2016 17:51:43

1c3b7e95cc5cab9808cc511095b6b7f5af799a35





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

II assegura às empresas aéreas o direito histórico do slot, como se fosse um ativo ou patrimônio, o que pode não constituir o melhor mecanismo de regulação para o atendimento ao interesse público ou pode engessar demasiadamente a atuação do regulador na correção de falhas de mercado que sejam identificadas. A depender do caso e das restrições de infraestrutura do aeroporto, o dispositivo pode representar prejuízo à concorrência ou mesmo a exclusividade da empresa aérea (monopólio).

Pelos motivos expostos, os referidos incisos I e II do art. 234 do Projeto de Lei devem ser alterados.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16137.46300-90

Página: 4/4 24/10/2016 17:51:43

1c3b7e95cc5cab9808cc51f095b6b7f5a1799a35





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 201

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 26, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 26. A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas pela autoridade competente, aos ônus decorrentes dos serviços prestados para tornar segura e eficiente a navegação aérea e ao pagamento de tarifas de navegação aérea referentes à prestação dos serviços de comunicações e auxílios à navegação aérea.

Parágrafo único. A regulação da prestação dos serviços requeridos para utilização do espaço aéreo, incluindo isenções ao pagamento de tarifas, mecanismos de cobrança, metodologias para reajuste e revisão tarifária e acompanhamento da performance da prestação dos serviços de navegação aérea deverão constar de regulamentos específicos das autoridades de aviação civil aeronáutica respeitados os limites de suas competências.”

JUSTIFICATIVA

Entende-se que devem constar no código as diretrizes e orientações para regulação do tema, não cabendo detalhamento processual



SF/16660 48345-33

Página: 1/2 24/10/2016 17:21:33

645690b629ada84209d69d478f5cb04cf460alc6





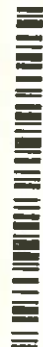
SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

no mesmo. Eventuais regras destinadas a pôr em execução os preceitos, devem ser editados por normas infralegais.

Sala das Comissões,

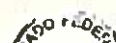
Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16660.48345-33

Página: 2/2 24/10/2016 17:21:33

645690b629ada84209d69d478f5cb04cf460atc6





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 202

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso IV, do art. 34, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 34.....
.....

IV – aeródromo de uso compartilhado: o aeródromo destinado ao uso compartilhado de aeronaves civis e aeronaves militares, com área civil sob administração aeroportuária e área militar sob responsabilidade da organização militar nele instalada;

JUSTIFICATIVA

A alteração visa adequar o texto ante a alteração proposta para o art. 2º do Projeto de Lei ora analisado, retirando a palavra “autoridade aeroportuária” e a substituindo para “administração aeroportuária”.

Como dito na proposta de Emenda do art. 2º, as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Compete a administração do aeroporto gerenciar, dirigir, o dia a dia do aeroporto, enquanto a autoridade aeroportuária, constitui um conjunto de órgãos e entidades (Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da



SF/16926 22496-62

Página: 1/2 24/10/2016 17:13:21

b2b14e631f819f6cb30d2a8435c72ba48d520100





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

Fazenda; Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça; Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO) cujas atribuições estão mais relacionadas ao auxílio e melhora na prestação dos serviços nos aeroportos.

De fato, a matéria já é suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, sendo que, especificamente em seus artigos 6º e 7º, o mencionado Decreto dispõe sobre as atribuições e a composição das Autoridades Aeroportuárias.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16926 22496-62

Página: 2/2 24/10/2016 17:13:21

b2b14e631fb19f6cb30d2a8435c72ba46d520f00





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 203

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 96, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 96. A emissão de certificado de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto nas hipóteses sujeitas à emissão de certificado de aeronavegabilidade especial.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se também aos produtos aeronáuticos importados, os quais receberão um certificado correspondente no Brasil ou terão seu certificado original reconhecido conforme condições aceitas internacionalmente, ou segundo acordos bilaterais celebrados entre a autoridade de aviação civil brasileira e as autoridades equivalentes de outros países. ”

JUSTIFICATIVA

Não se deve constar em Lei lista exaustiva dos certificados que podem ser emitidos pela autoridade de aviação civil. Indica-se que a lista apresentada no art. 96 já não é completa para a atualidade. Entende-se que essa listagem limitará a capacidade da autoridade de aviação civil em lidar com novas situações que carecem de emissão de novos certificados, ou



SF/16944 24776-59

Página: 1/2 24/10/2016 17:40:36

99729caa07bd246473abf49edda138df022e0b97





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

mesmo limitar a capacidade de reduzir a burocracia, quando um determinado certificado não for a melhor opção regulatória.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16944.24776-59

Página: 2/2 24/10/2016 17:40:36

99729caa07bd246473abf49edda138df022e0b97





EMENDA Nº 204

(ao PLS nº 258, de 2016)



SF/16280.89462-74

Dá-se nova redação ao inciso III do art. 47, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 47.

.....

III - estabelecer e divulgar, de acordo com as normas expedidas pelas autoridades competentes, a capacidade operacional do aeroporto; ”

JUSTIFICATIVA

A alteração se faz necessária pois a declaração da capacidade operacional do aeroporto deverá observar não apenas as normas expedidas pelas autoridades de aviação civil, mas todos os normativos aplicáveis, em especial aqueles expedidos pela autoridade aeronáutica.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 205

(ao PLS nº 258, de 2016)

2016:

~~“Art. 58. Os preços específicos são devidos exclusivamente pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços não remunerados pelas tarifas aeroportuárias e incidem sobre o usuário ou concessionário destes serviços.~~

~~Parágrafo único. Os preços específicos deverão ser módicos e se pautar pelos critérios da razoabilidade, da transparência e da não discriminação, devendo basear-se nos custos e levar em conta o aeroporto onde as áreas se localizam, a localização das áreas no respectivo sítio aeroportuário, as suas características e se são edificadas ou não. ”~~

JUSTIFICATIVA

A supressão requerida tem como objetivo alinhar-se com a nova proposta para o art. 56, pois assim como o citado artigo, o artigo 58 encontra-se inserido na “Subseção VII – Do Regime Tarifário”.

Nesse sentido, sabe-se que é papel típico dos órgãos reguladores dispor sobre o regime tarifário. Isso é a essência da regulação, corretamente prevista na Lei nº 11.182/2005 para o setor de aviação civil. Retirar dos órgãos reguladores esse instrumento típico de regulação, consagrado mundialmente, é sinal de claro enfraquecimento do modelo regulatório



SF/16948.16096-60

Página: 1/2 24/10/2016 17:40:15

b250fa302a67254eb78e9b5c69c1f1d8829c5de8





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

adotado no Brasil, representando um enorme retrocesso no processo de evolução da regulação dos mercados brasileiros.

Aqui vale pontuar que seria um avanço o presente projeto de lei, além de revogar a Lei 6.009/73, alterar a lógica de regulação de preços no setor aeroportuário brasileiro. Em vez de emitir um (equivocado) comando geral de regulação de preços para todos os aeródromos civis explorados em regime público (o que é inviável, ainda que fosse correto, uma vez que alcança centenas de aeroportos), o código estabeleceria que isso seria feito pelo regulador quando essa for a melhor opção regulatória disponível. Nesse cenário, o regulador teria que justificar amplamente por que está tomando a decisão de regular preços diretamente. Isso representaria uma modernização efetiva do marco regulatório brasileiro, alinhando-se com as melhores práticas internacionais.

Vale reparar que a estrutura tarifária, hoje engessada em lei, poderia ser discutida e estabelecida, quando necessário, por meio de ato da autoridade de aviação civil, podendo se amoldar às características dos diferentes aeroportos brasileiros, que variam de tamanho, perfil de tráfego, ambiente competitivo, entre outros fatores. Isso certamente permitiria soluções mais eficientes.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16948.16096-60

Página: 2/2 24/10/2016 17:40:15

b250fa302a67254eb78e9b5c69c1f1d8829c5de8





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 206

(ao PLS nº 258, de 2016)

2016:

Suprima-se o artigo 59, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de

~~“Art. 59. Ficam isentos de pagamento:~~

~~I — da tarifa de embarque:~~

~~a) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;~~

~~b) os passageiros em trânsito;~~

~~c) os passageiros de menos de dois anos de idade;~~

~~d) os passageiros de aeronaves militares ou públicas, nacionais;~~

~~e) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;~~

~~f) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço, inclusive os tripulantes extras ou passe de tripulante em voos domésticos;~~

~~g) os investigadores da autoridade de investigação SIPAER, quando a serviço de investigação SIPAER;~~

~~II — da tarifa de conexão:~~

~~a) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;~~

~~b) passageiros com menos de dois anos de idade;~~

~~c) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço, inclusive os tripulantes extras ou passes de tripulantes em voos domésticos;~~



SF/16702 24241-03

Página: 1/4 24/10/2016 17:41:34

6a7370b1551a128cd563a40e42a312e772025744





~~d) os investigadores da autoridade da autoridade de investigação SIPAER, quando a serviço de investigação SIPAER;~~

~~III — da tarifa de pouso:~~

~~a) as aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica;~~

~~b) as aeronaves militares ou públicas, nacionais;~~

~~c) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.~~

~~IV — da tarifa de permanência:~~

~~a) as aeronaves militares ou públicas, nacionais;~~

~~b) as aeronaves militares ou públicas, estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;~~

~~c) as demais aeronaves:~~

~~1 — por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento;~~

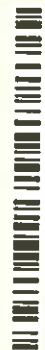
~~2 — em caso de acidente aeronáutico, até a liberação da aeronave pela investigação SIPAER ou decisão judicial;~~

~~3 — em caso de estacionamento em área sob concessão de uso. ”~~

JUSTIFICATIVA

A supressão requerida tem como objetivo alinhar-se com a nova proposta para o art. 56, pois assim como o citado artigo, o artigo 59 encontra-se inserido na “Subseção VII – Do Regime Tarifário”.

Nesse sentido, sabe-se que é papel típico dos órgãos reguladores dispor sobre o regime tarifário. Isso é a essência da regulação, corretamente prevista na Lei nº 11.182/2005 para o setor de aviação civil. Retirar dos órgãos reguladores esse instrumento típico de regulação, consagrado



SF/16702.24241-03

Página: 2/4 24/10/2016 17:41:34

6a7370b1551a128cd563a40e42a312e772025744





mundialmente, é sinal de claro enfraquecimento do modelo regulatório adotado no Brasil, representando um enorme retrocesso no processo de evolução da regulação dos mercados brasileiros.

Aqui vale pontuar que seria um avanço o presente projeto de lei, além de revogar a Lei 6.009/73, alterar a lógica de regulação de preços no setor aeroportuário brasileiro. Em vez de emitir um (equivocado) comando geral de regulação de preços para todos os aeródromos civis explorados em regime público (o que é inviável, ainda que fosse correto, uma vez que alcança centenas de aeroportos), o código estabeleceria que isso seria feito pelo regulador quando essa for a melhor opção regulatória disponível. Nesse cenário, o regulador teria que justificar amplamente por que está tomando a decisão de regular preços diretamente. Isso representaria uma modernização efetiva do marco regulatório brasileiro, alinhando-se com as melhores práticas internacionais.

Vale reparar que a estrutura tarifária, hoje engessada em lei, poderia ser discutida e estabelecida, quando necessário, por meio de ato da autoridade de aviação civil, podendo se amoldar às características dos diferentes aeroportos brasileiros, que variam de tamanho, perfil de tráfego, ambiente competitivo, entre outros fatores. Isso certamente permitiria soluções mais eficientes.

Ademais, não faz sentido estabelecer em lei um mecanismo de regulação por ameaça (regulação direta de preços específicos quando constatados abusos) para todos os aeródromos civis explorados em regime público no Brasil, o que é claramente inviável, ainda que fosse correto (centenas de aeroportos). A extensão de medidas regulatórias como essa,



SF/16702.24241-03

Página: 3/4 24/10/2016 17:41:34

6a7370b1551a128cd563a40e42a3f2e772025744





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

hoje já estabelecidas em atos da autoridade de aviação civil, tem que ter a necessária flexibilidade de um ato infralegal.

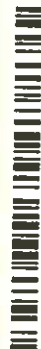
Por fim, o art. 59, que traz as isenções tarifárias, hoje previstas na Lei 6.009/73, poderia ser revogado e as isenções seriam amplamente discutidas em ato específico do Poder Executivo, em função de toda complexidade inerente a essa matéria.

Aqui vale lembrar que caso a presente emenda seja aprovada é importante prever conjuntamente *vacatio* de 12 a 24 meses para que a revogação da Lei 6.009/73 entre em vigor, em particular em função das isenções tarifárias vigentes. Esse tempo seria utilizado pelo Poder Executivo para discutir e emitir, quando necessário, os atos que substituíram o que hoje está previsto em lei.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16702.24241-03

Página: 4/4 24/10/2016 17:41:34

6a7370b1551a128cd563a40e42a3f2e772025744





EMENDA Nº 207

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 49, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 49. Será instituído, em cada aeródromo civil explorado em regime público, um Conselho de Administração Aeroportuária.~~

~~.....
Parágrafo único. Decreto do Poder Executivo disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição do conselho, assegurando representação às autoridades que atuam no aeroporto, às empresas de transporte aéreo público, domésticas e internacionais, às empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo, à aviação geral e às empresas com estabelecimentos comerciais no aeroporto.”~~

JUSTIFICATIVA

Entende-se que a existência de eventual Conselho de Administração Aeroportuária, pode engessar a administração do aeroporto, ante a obrigatoriedade da participação de diversos entes diretamente envolvidos na atividade do aeródromo, com interesses antagônicos, tendo em vista as peculiaridades de suas atividades.



SF/16806.34844-10

Página: 1/2 24/10/2016 17:32:15

661b7d5b6c7b58c18cfe96atecb4c1c30cb0f2d





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

Além disso, não há razoabilidade de se exigir a presença de um CAA para todo e qualquer aeródromo civil público, tendo em vista a existência de mais de 600 aeródromos no país e que sua grande maioria não possui sequer infraestrutura básica.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF16806.34844-10

Página 2/2 24/10/2016 17:32:15

661b7d5b6fc7b58c18cfe96atecb4c1d30cb0f2d





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 208

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 60, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 60. Na regulação da exploração de aeródromo civil em regime privado a autoridade de aviação civil objetivará:~~

~~I — assegurar à administração do aeródromo liberdade na gestão da prestação dos serviços de infraestrutura aeroportuária;~~

~~II — assegurar à administração do aeródromo liberdade na fixação de tarifas e preços específicos pela utilização de áreas, instalações, equipamentos e serviços aeroportuários;~~

~~III — busear assegurar a todos os segmentos da aviação civil acesso adequado à infraestrutura aeroportuária, promovendo a maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País;~~

~~IV — criar os incentivos para que a administração do aeródromo atenda à demanda de serviços de infraestrutura aeroportuária de forma eficiente;~~

~~V — assegurar o cumprimento das normas pertinentes ao meio ambiente, de forma a garantir o desenvolvimento sustentável da aviação civil;~~

~~VI — assegurar a implementação dos requisitos de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;~~

~~VII — assegurar o cumprimento das normas do regulamento de exploração do aeródromo e dos respectivos planos de zoneamento de~~



SF/16797.75569-03

Página: 1/3 24/10/2016 17:42:49

d154aa18ce16ab5c43fb7590c879191b13bec9a8

YOU FLYER





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

~~ruído, de zona de proteção de aeródromo e de zona de proteção de auxílios à navegação aérea.~~”

JUSTIFICATIVA

De forma geral, o teor do art. 60 não deve constar de lei, uma vez que se trata em grande parte de matéria regulatória, sendo necessário que haja flexibilidade para que a regulação possa evoluir junto com o desenvolvimento do setor, como mudanças na estrutura dos mercados, mudanças tecnológicas e absorção das melhores práticas internacionais. Além disso, a Lei 11.182/2005 – lei de criação da ANAC – e o Decreto 6.780/2009 – Plano Nacional de Aviação Civil – já estabelecem diretrizes dessa natureza para a atuação da ANAC, tornando desnecessário que isso seja tratado no presente projeto de lei.

No caso específico de aeródromos civis explorados em regime privado, o regime de exploração já se encontra regulamentado por ato do Poder Executivo (Decreto 7.871/2012). Logo, entende-se que a exploração de aeródromos mediante autorização deve ser mantida e tratada por ato específico do Poder Executivo, que dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização.

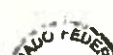
Em particular, há contradição entre o comando do inciso IV e os comandos dos incisos I e II do art. 60 do presente projeto de lei. De qualquer forma, é desnecessário fixar em lei comandos dessa natureza, ainda mais se tratando de aeródromos explorados em regime privado e



SF/16797.75569-03

Página: 2/3 24/10/2016 17:42:49

d154aa18ce6ab5c43fb7590c879191bf3bec9a8





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

considerando que já existem diretrizes regulatórias suficientemente claras estabelecidas em outros atos, conforme acima indicado.

Dessa forma, toda a matéria relativa à regulação deve ser incorporada ao ato do Poder Executivo a ser editado.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16797-75569-03

Página: 3/3 24/10/2016 17:42:49

d154aa18ce16ab5c43fb7590c879191bf3bec9a8





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 209

(ao PLS nº 258, de 2016)

2016:

Suprima-se o artigo 44, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de

- ~~“Art. 44. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas:~~
- ~~I— ao objeto e à área de exploração;~~
 - ~~II— ao prazo do contrato;~~
 - ~~III— ao modo, forma e condições da exploração;~~
 - ~~IV— aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da~~
~~qualidade dos serviços aeroportuários, assim como às metas e prazos para o~~
~~alcance de níveis adequados de prestação de serviços;~~
 - ~~V— ao valor do contrato;~~
 - ~~VI— aos valores das tarifas e aos critérios e procedimentos de revisão e~~
~~reajuste;~~
 - ~~VII— aos investimentos de responsabilidade do contratado;~~
 - ~~VIII— aos direitos e deveres dos usuários para a obtenção dos serviços,~~
~~com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;~~
 - ~~IX— às responsabilidades das partes;~~
 - ~~X— à reversão de bens;~~
 - ~~XI— aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da~~
~~concessionária, inclusive os relacionados a necessidades futuras de~~
~~suplementação, alteração e expansão do serviço e consequente modernização,~~
~~aperfeiçoamento e ampliação das instalações;~~
 - ~~XII— à cessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias;~~



SF/16283.15120-91

Página: 1/3 24/10/2016 17:41:36

6b1d011706f61abcbd28a15b96287e78227d4e59





~~XIII — à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;~~

~~XIV — às garantias para adequada execução de contrato;~~

~~XV — à responsabilidade da concessionária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;~~

~~XVI — às hipóteses de extinção do contrato;~~

~~XVII — à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica e das demais autoridades com competência para fiscalizar as atividades aeroportuárias;~~

~~XVIII — aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações eventualmente devidas à concessionária;~~

~~XIX — à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária em órgão da imprensa oficial;~~

~~XX — à adoção e ao cumprimento das medidas de controle e gerenciamento ambientais determinadas pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais celebrados por delegação do Poder Executivo, e aprovados pelo Congresso Nacional;~~

~~XXI — às penalidades e sua forma de aplicação; e~~

~~XXII — ao foro e ao modo amigável de solução de divergências contratuais. ”~~

JUSTIFICATIVA

A modalidade “concessão” já se encontra exaustivamente regulamentada no Brasil. A título de exemplificação, atualmente, a concessão



SF/16283.15120-91

Página: 2/3 24/10/2016 17:41:36

6b1d011706f61abcbd28a15b96287e78227d4e59





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

comum é regida pela Lei 8987/1995 enquanto que as concessões patrocinadas e administrativas (PPP) são devidamente regidas pela Lei 11.079/2004. No setor aeroportuário, as duas modalidades foram minuciosamente regulamentadas pelo Decreto nº 7.624/2011, sendo desnecessária, portanto, a transcrição de dispositivos de regulamentação para o CBA, que deve trazer um texto mais enxuto e focado em princípios gerais de aplicação e não em regramentos específicos, que certamente passarão por diversas alterações e modernizações ao longo dos anos.

Sala das Comissões,


Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16283.15120-91

Página: 3/3 24/10/2016 17:41:36

6b1d011706f61abcbd28a15b96287e78227d4e59





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 210

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 62, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 62. A outorga da autorização, observada a prevalência do interesse público, poderá restringir, fundamentadamente, a utilização do aeródromo para a prestação de serviços de transporte aéreo público regular ou por motivo de manifesta limitação operacional ou segurança da aviação civil.”~~

JUSTIFICATIVA

Como dito nas propostas de emendas aos artigos 60 e 61 do Projeto de Lei ora analisado, a exploração de aeródromos mediante autorização deve ser mantida e tratada por ato específico do Poder Executivo, como atualmente prevê o Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, que dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização.

Além disso, deve-se suprimir a possibilidade de operações regulares em aeródromos explorados mediante autorização, visto que operação de voos regulares em aeródromos autorizados pode comprometer sobremaneira o processo de concessão de aeródromos em curso pelo Governo Federal.



SF/16250.97171-03

Página: 1/2 24/10/2016 17:45:37

f15c1b89bee70e2d1102077506d14169b572117b





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

Tal regra causaria um sério desequilíbrio contratual das concessões vigentes, podendo gerar várias ações judiciais visando ao reequilíbrio econômico financeiro dos contratos quando um novo aeródromo autorizado viesse a afetar a demanda de um aeródromo concedido.

Cabe ressaltar que a previsão de voos regulares para este tipo de aeródromo já foi objeto de dois vetos presidenciais, o último, quando da análise da Medida Provisória 627, *in verbis*: "os dispositivos criariam um desarranjo regulatório e provocariam impacto na operação de aeródromos existentes".

Desta forma, entende-se que a referida matéria está intrinsicamente relacionada à definição de políticas públicas no âmbito do poder executivo, atrelada à estratégia exitosa de concessão dos principais aeroportos do país. A previsão legal de operações regulares em aeródromos explorados por autorização gerará fortes assimetrias regulatórias, trazendo instabilidade ao setor e total imprevisibilidade para os investidores nacionais e estrangeiros, o que certamente os afastará do setor aeroportuário brasileiro.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16250.97171-03

Página: 2/2 24/10/2016 17:45:37

f15c1b89bee70e2d1102077506d14169b572117b





EMENDA Nº 211

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso V, do art. 51, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 51.

V – aos terminais de carga; ”

JUSTIFICATIVA

A alteração proposta resume-se a modernizar o novo Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre o sistema aeroportuário a referência a “carga”, fazendo-se constar que a operação em Terminais de Logística de Cargas (TECA) esteja em conformidade com a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências, bem como ao regime de trânsito aduaneiro.

Como a legislação que regula o sistema aeroportuário faz referência a “terminais de carga aérea” em que o sistema estava configurado de forma diversa da atual, pode haver dúvidas na interpretação dos dispositivos, em especial no que diz respeito ao regime de trânsito aduaneiro nos terminais de carga existentes nos aeroportos brasileiros.



SF/16639.46958-20

Página: 1/2 24/10/2016 17:35:04

b6c0d4bfb9c5b4745ddea642001d28a82b3c063f





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

Por razões diversas, os importadores brasileiros vêm obtendo bons resultados quando o desembaraço da carga acontece mais próximo de sua indústria, levando ao ganho de eficiência e diretamente à geração de novos empregos e mais desenvolvimento industrial e comercial ao nosso país.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16639.46958-20

Página: 2/2 24/10/2016 17:35:04

b6c0d4b1b9c584745ddea642001d28a82b3c063f





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 212

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 63, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 63. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:~~

~~I — renúncia: ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;~~

~~II — cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;~~

~~III — caducidade, em caso de descumprimento reiterado de compromissos assumidos ou de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares por parte do autorizatário;~~

~~IV — anulação da autorização, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável da autorização.~~

~~§ 1º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.~~

~~§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.~~

~~§ 3º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.~~

~~§ 4º A extinção da autorização por cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.~~



SF/16060.07726-30

Página: 1/2 24/10/2016 17:47:28

f664b7d0dcc42c6ccede8bd7c1d57b3dbb5182





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

~~§ 5º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.~~

~~§ 6º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório. ”~~

JUSTIFICATIVA

A supressão requerida tem como objetivo alinhar-se com a nova proposta para o art. 61, que prevê a autorização como modalidade de outorga para aeródromos civis explorados em regime privado, deixando, contudo, sua regulamentação para ser expedida em ato específico do poder executivo.

Desta feita, não caberia ao CBA tratar dos assuntos relacionados à regulamentação dessa matéria.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16060.07726-30

Página: 2/2 24/10/2016 17:47:28

f664b7d0dccc42c6cccedee8bdf7c1d57b3dbb5182





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 213

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 64, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 64. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil em qualquer tempo.~~

~~§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:~~

~~I — o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo;~~

~~II — os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente, os estudos preliminares de viabilidade técnica e econômico financeira do empreendimento e os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização;~~

~~III — outros documentos previstos em regulamento.~~

~~§ 2º Recebido o requerimento, a autoridade de aviação civil deverá, no prazo de noventa dias, promover a abertura de processo de chamamento público, com prazo de trinta dias, para que outros eventuais interessados manifestem interesse na obtenção de autorização na mesma região e com características semelhantes.”~~



SF/16995.70664-90

Página: 1/2 24/10/2016 17:48:39

98fa6ce3784a94eda3ec5dc4400b16d53bb509f9





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

JUSTIFICATIVA

A supressão requerida tem como objetivo alinhar-se com a nova proposta para o art. 61, que prevê a autorização como modalidade de outorga para aeródromos civis explorados em regime privado, deixando, contudo, sua regulamentação para ser expedida em ato específico do poder executivo.

Desta feita, não caberia ao CBA tratar dos assuntos relacionados à regulamentação dessa matéria.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16995.70664-90

Página: 2/2 24/10/2016 17:48:39

98fa6ce3784a94eda3ec5dc4400bf6d53bb509f9





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 214

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 54, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 54. No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal, a critério do operador aeroportuário, é dispensável a realização de licitação para a concessão de áreas ou instalações para empresas de transporte aéreo público.”

JUSTIFICATIVA

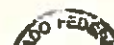
Deve-se retirar a obrigatoriedade de se dispensar a licitação para a concessão de área ou instalação de empresa de transporte aéreo público, tendo em vista tratar-se de uma liberalidade do operador aeroportuário, consagrada mundialmente e intrinsecamente relacionada à viabilidade econômico-financeira da exploração dos aeroportos. Diferentemente de outros setores, as receitas comerciais dos aeroportos são essenciais para a viabilidade do negócio em si, devendo o operador aeroportuário atuar livremente para maximizá-las.

A regra geral deve ser sempre a licitação, podendo ser dispensada, a critério do licitante, em casos de específicos. A própria Lei nº 8666 usa o termo “dispensável” no *caput* do art. 24 e não o termo



Página: 1/2 24/10/2016 17:36:15

0062a71a860180dbdeltb1ec80394a85c1585f396





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

“dispensada”. Ressalta-se que dispensável = passível de dispensa e dispensada = dever da dispensa.

Por fim, cumpre ressaltar a obrigatoriedade da instauração do processo de licitação, visto se tratar de procedimento obrigatório no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Além dos órgãos da administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios. (Art. 1º da Lei 8.666/93).

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16812.32627-50

Página: 2/2 24/10/2016 17:36:15

0062a71a860180dbde1b1ec80394a85c1585f396





EMENDA Nº 215

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se os incisos III e V do art. 236, do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016.

“Art. 236. São cláusulas essenciais do contrato de adesão as relativas:

.....
.....

~~III – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade dos serviços;~~

.....
.....

~~V – à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de informações de interesse da autoridade de aviação civil; ”~~

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei propõe a criação da figura do contrato de adesão, com cláusulas essenciais, que será a formalização da autorização outorgada (art. 236). Além deste dispositivo ser claramente inspirado no art. 23 da Lei nº. 8.987/1995, que trata das cláusulas essenciais do contrato de concessão, são preocupantes os problemas decorrentes dos incisos III e V do art. 236 que exigem que conste no contrato de adesão os critérios,



SF/16421.68012-45

Página: 1/2 24/10/2016 17:53:11

2159ed43012f5b2a474335ba0b21ea6759e2a4c6





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade dos serviços e a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de informações de interesse da autoridade de aviação civil.

Percebe-se que a inclusão no contrato de adesão desses itens poderá implicar no engessamento da regulação, uma vez que surgimento de novas demandas / critérios implicarão na necessidade de atualização do contrato. Ainda, listar todas as demandas / critérios que devem ser atendidos pela autorizado parece ser excessivamente prescritivo, de forma que nem os atuais contratos de concessões vigentes o fazem, assim, é desnecessário este estabelecimento, sendo suficiente mencionar a obrigação de a empresa aérea ter de cumprir o disposto na regulamentação vigente.

Sala das Comissões,


Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16421.68012-45

Página: 2/2 24/10/2016 17:53:11

2159ed43012f5b2a474335ba0b21ea6759e2a4c6





EMENDA Nº 216

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao §1º, do art. 37, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 37.
.....

§1º Os aeródromos civis serão abertos ao tráfego por meio de processo de cadastro.

JUSTIFICATIVA

A mudança visa adequar o texto à proposta de Emenda do inciso XVIII, do art. 34, unificando o processo de abertura dos aeródromos civis ao tráfego por meio de um único processo denominado processo de cadastro, visto que tal nomenclatura já é utilizada pela Autoridade de Aviação Civil nos termos da Resolução nº 158/2010.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16283.28149-54

Página: 1/1 24/10/2016 17:37:14

92d048bbaa8f9c03eddb45866e54b1026c06b54d





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

EMENDA Nº 217

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso XIV, do art. 34, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 34.

.....
XIV – administração aeroportuária: órgão, entidade, empresa ou consórcio responsável pela exploração de um ou mais aeródromos, com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão do aeródromo;”

JUSTIFICATIVA

A alteração visa adequar o texto ante a alteração proposta para o art. 2º do Projeto de Lei ora analisado, retirando a palavra “autoridade aeroportuária” do conceito de “administração aeroportuária”.

Como dito na proposta de Emenda do art. 2º, as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Compete a administração do aeroporto gerenciar, dirigir, o dia a dia do aeroporto, enquanto a autoridade aeroportuária, constitui um conjunto de órgãos e entidades (Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura,



SF/16089.65195-03

Página: 1/2 24/10/2016 17:30:48

ct115347a209503e45bd2209dc7a2a1aae0b55556





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

Pecuária e Abastecimento; Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça; Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO) cujas atribuições estão mais relacionadas ao auxílio e melhora na prestação dos serviços nos aeroportos.

De fato, a matéria já é suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, sendo que, especificamente em seus artigos 6º e 7º, o mencionado Decreto dispõe sobre as atribuições e a composição das Autoridades Aeroportuárias.

Sala das Comissões,


Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16089 65195-03

Página: 2/2 24/10/2016 17:30:48

c115347a209503e45bd2209dc7a2a1aae0b55556





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 213

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o artigo 257, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

~~“Art. 257. São cláusulas essenciais do contrato de adesão as previstas nos incisos I, II, IV e VI do art. 236 deste Código.”~~

JUSTIFICATIVA

A proposta é a supressão do Capítulo V – Dos Serviços Aéreos Especializados, composto pelos artigos 255 a 259.

Como já dito na proposta de emenda ao artigo 256, do Projeto de Lei, se mostra inconsistente determinar que a exploração de serviços aéreos especializados será objeto de autorização vinculada, pois não parece ser coerente a necessidade de estabelecimento de contrato de adesão entre a União e exploradores de serviços aéreos especializados. Ora, se se trata de um serviço privado os exploradores devem apenas cumprir as obrigações relacionadas à segurança operacional e aeronavegabilidade, não se justificando o contrato de adesão e outorga de autorização vinculada para isso.



SF/16209.31055-88

Página: 1/2 24/10/2016 17:45:09

354661da2142851617bb4bf8e18084c4a05114f0





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

Destaca-se, ainda, que a imposição de excesso burocrático a esse molde de serviços poderá impor sobrecarga de demanda à Autoridade de Aviação Civil, em especial relacionado ao processo de outorga.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16209.31055-88

Página: 2/2 24/10/2016 17:45:09

354661da214285f617bb4bf8ef8084c4a05114f0





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 219

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao inciso X, do art. 47, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 47.
.....

X – autorizar os horários planejados de pouso e decolagem de aeronaves, salvo quando a autoridade de aviação civil dispuser sobre o tema; ”

JUSTIFICATIVA

Aponta-se que o inciso X, conforme a redação atual, inviabiliza a coordenação de *slots* como hoje é feita no Brasil e no mundo. Indica-se que, no Brasil, a autoridade de aviação civil é responsável por alocar os horários em aeroportos saturados, como, por exemplo, Aeroporto de Congonhas e do Santos Dumont. No modelo europeu, as empresas e aeroportos delegam a uma entidade autônoma, independente, sustentada por todo o sistema, a alocação de horários de chegadas e partidas, sendo que este modelo também é seguido por outros países como os EUA, Canadá, Austrália e Japão. Neste modelo, a autoridade de aviação civil apenas regula e fiscaliza as ações de aeroportos e coordenadores de *slots*. Em comum aos



SF/16906.14708-89

Página: 1/2 24/10/2016 17:29:23

fa17aa69652e8b99008214e9f81db176b67af55





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

dois modelos, observa-se que existe sempre a regulação específica da autoridade de aviação civil. Assim, é proposto ajuste ao referido inciso.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16906.14708-89

Página: 2/2 24/10/2016 17:29:23

fa17aa69652e8b990082f4e9f81db176b67af55





EMENDA Nº 290, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao art. 374, do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 374. Ficam revogadas a Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.”

Justificação

O texto do PLS nº 258, de 2016, praticamente reproduz o conteúdo da Lei nº 6.009/1973, no que concerne às tarifas de navegação aérea e aeroportuárias, sendo ainda mais rigoroso quanto às isenções para aeronaves de aeroclubes, de instrução e aeronaves realizando voos de experiência. Entende-se que a questão deve ser regulada em lei especial, como se encontra atualmente, por desbordar do campo do direito aeronáutico, e não, em um Código Aeronáutico, até porque “o tamanho, extensão ou número (grande ou pequeno) dos seus dispositivos não é critério válido para julgar sobre a sua qualidade de adequação completa, incompleta ou excedente à matéria aeronáutica que lhe cumpre regular” (PACHECO, José da Silva. **Comentário ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. 4ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006, p. 11).

Além disso, a Lei nº 6.009/1973 já possui uma regulamentação vigente e a sua revogação expressa significará a real possibilidade de um hiato jurídico, podendo prejudicar toda a arrecadação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), degradando a segurança do Tráfego Aéreo no Brasil.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16445.85813-10

Página: 1/1 26/10/2016 15:21:22

629c51b285ff87b50ff760cbc539afdf78888b09



EMENDA Nº 221, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao Art. 343 do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 343. A interdição poderá ser efetivada mediante requisição da autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde à autoridade de aviação civil ou a autoridade aeronáutica, por prazo não superior a quinze dias.”

Justificação

O Art. 343 do PLS, que trata do poder de interditar uma aeronave, atualiza o Art. 307 do CBA 1986. O Art. 307 atribui esse poder à “Autoridade Aeronáutica”, mas o Art. 343 atribui o poder apenas para a “Autoridade de Aviação Civil”, excluindo implicitamente o Comando da Aeronáutica.

Deve ser ressaltado que é do interesse do Comando da Aeronáutica a continuidade do exercício desse poder, levando-se principalmente em conta a manutenção da soberania do espaço aéreo brasileiro, especialmente na faixa de fronteira.

Sala da Comissão,


Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16015.33000-24

Página: 1/1 26/10/2016 15:20:41

92da63baeaf153f674c43eeb68656a36ff2d3338



EMENDA Nº 222 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Inclua-se o § 3º ao Art. 340 do PLS nº 258, de 2016, com a seguinte redação:

"Art.

340.

§

1º

§

2º

§ 3º *No caso de apreensão de aeronave militar, de aeronave com modificações que incluam aparatos que permitam o emprego bélico, bem como de qualquer item bélico, o material ficará sob a custódia do Comando da Aeronáutica."*

Justificação

Aeronave militar ou aeronave com modificações que incluam aparatos que permitam o emprego bélico, bem como qualquer item bélico apreendidos, podem ser do interesse do Comando da Aeronáutica para serem analisados profundamente, bem como restringir o acesso a itens que possam prejudicar a soberania e a defesa nacional.

Sala da Comissão,


Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16545.15939-72

Página: 1/1 26/10/2016 15:20:08

29a333309d55298917db890cf0b20363ac1cc711



EMENDA Nº 223 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Inclua-se como § 3º ao Art. 339 do PLS nº 258, de 2016, renumerando-se o atual como § 4º, a seguinte redação:

“Art.

339.

§

1º

§

2º

§ 3º *A aeronave interceptadora que tiver a sua segurança ameaçada pela aeronave hostil tem o direito de autodefesa.*

§

4º”

Justificação

O Art. 339 do PLS nº 258/2016 trata da classificação de aeronave hostil e da aplicação da medida de destruição. No entanto, não foi abordado o direito de autodefesa da aeronave interceptadora que tem a sua segurança ameaçada pela aeronave hostil.

Sala da Comissão,

Senador  JOSE MEDEIROS
PSD - MT



SF/16287.44913-97

Página: 1/1 26/10/2016 15:16:42

c3f1411a17a57c969b9084ea35c5f6f1508adafc



EMENDA Nº 224, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Inclua-se *Parágrafo único* ao Art. 218 do PLS nº 258, de 2016, com a seguinte redação:

"Art. 218.

Parágrafo único. No caso de aeronaves integrantes de sistemas remotamente pilotados, será considerada Comandante a pessoa designada pelo operador ou proprietário para operar o sistema."

Justificação

É imperativa a inserção de *Parágrafo único* que defina a figura do Comandante, para as aeronaves integrantes de sistemas remotamente pilotados, como sendo a pessoa designada pelo operador ou proprietário para operar o sistema.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16228.64089-07



EMENDA Nº 225 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao § 2º do Art. 213, do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 213.

§ 1º

§ 2º *Não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Comando da Aeronáutica. procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro de Aviação Civil Brasileiro.”*

Justificação

Os Art. 211 a 214 do PLS nº 258/2016 repetem, quase na integridade, a redação dos Art. 312 a 315 do CBA 1986 que tratam da Custódia e Guarda de Aeronave. Nos dois textos existe a possibilidade de que a autoridade aeronáutica possa efetuar a venda pública pelo valor correspondente, para atender às despesas com o depósito. A única diferença entre os textos é que no CBA 1986 está previsto que, não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Ministério da Aeronáutica e no PLS de 2016 está previsto que a aeronave seja adjudicada ao Fundo Aeronáutico.

Como o Ministério da Aeronáutica foi substituído pelo Comando da Aeronáutica e como não houve outra alteração significativa no texto, entende-se que a adjudicação deverá ser feita ao Comando da Aeronáutica especificamente e não ao Fundo Aeronáutico.

Sala da Comissão,


Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16004.54283-10

Página: 1/1 26/10/2016 15:19:08

b40e24eaf3ece05f1bb68349546cccf9916f088



EMENDA Nº 226 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se nova redação ao caput do artigo 136 do PLS nº 258, de 2016, e inclua-se os §§ 2º e 3º, renomeando o atual *Parágrafo único* como § 1º.

“Art. 136. *Exceto para efeito de salvar vidas, preservar a segurança de pessoas ou de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas por ela transportadas podem ser vasculhados ou removidos, salvo prévia autorização da autoridade de investigação SIPAER, nos termos do art. 127, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos deste Código.*

§ 1º

§ 2º *Cessando o interesse para a investigação, a guarda dos itens retidos pela autoridade de investigação SIPAER será por esta transmitida à autoridade policial competente, ou, manifestada a falta de interesse desta, os itens serão restituídas diretamente ao proprietário.*

§ 3º *Caberá à autoridade policial competente a preservação da área delimitada pela autoridade de investigação SIPAER como interesse para a investigação, bem como da aeronave, seus destroços e dos bens por elas transportados.”*

Justificação

As alterações visam clarificar as responsabilidades pela custódia aeronave acidentada, seus destroços ou coisas por ela transportadas no diversos momentos do pós-acidente. A inclusão do § 2º define a guarda dos itens retidos pela autoridade SIPAER ao cessar o interesse destes para a investigação e a inserção do § 3º, a competência da autoridade policial para a preservação da área delimitada pela autoridade de investigação SIPAER.

Sala da Comissão,



SF/16174.48187-18

Página: 1/1 26/10/2016 15:17:27

7cc1fb9c55a08b87bb795f4918cb233cb442b2a9



EMENDA Nº 227, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Inclua-se *Parágrafo único* ao Art. 135 do PLS nº 258, de 2016, com a redação abaixo:

"Art. 135.
I -
II -
III -"

Parágrafo único. No caso dos sistemas de aeronaves remotamente pilotadas, a autoridade de investigação SIPAER poderá interditar outros equipamentos necessários para a sua operação como, por exemplo: a estação de pilotagem remota, equipamentos de enlace de comando e controle, equipamentos para lançamento e recuperação."

Justificação

A inserção do parágrafo único visa contemplar as ocorrências envolvendo aeronaves não tripuladas. As aeronaves remotamente pilotadas caracterizam-se por serem dependentes de um sistema. Assim sendo, alguns dos fatores contribuintes poderão estar presentes em outros equipamentos, além de aeronave propriamente dita.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16132.21513-84

Página: 1/1 26/10/2016 15:13:38

51af5ef8807b820efb2c130f54e44a2c0fa32283



EMENDA Nº ²²⁸, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se nova redação ao caput do artigo 129 do PLS nº 258, de 2016, e ao § 4º e acrescente-se o § 5º:

“Art. 129. *No interesse da investigação, poderá a autoridade de investigação SIPAER requisitar o transporte junto a empresas de transportes de qualquer natureza, inclusive as exploradas pela União, Distrito Federal, Estados e Municípios, bem como a inserção da cobrança de pedágio pelas concessionárias de rodovias.*

§ 1º.....

§ 2º.....

§ 3º.....

§ 4º *O transporte dos equipamentos de investigação e dos demais materiais feito com base neste artigo será acompanhado de documento da autoridade de investigação SIPAER, ficando isento do pagamento de direitos aduaneiros na entrada ou saída do território nacional, não se sujeitando a procedimento ou trâmite alfandegário.*

§ 5º *Os equipamentos de investigação e demais itens de bagagem do investigador do SIPAER transportados nos termos da caput são isentos do pagamento de qualquer tarifa relativa ao transporte de bagagem ou carga junto à empresa de transporte requisitada.”*

Justificação

A alteração no caput visa os modais sujeitos à requisição de transporte do investigador SIPAER, dando a este um tratamento isonômico aos auditores fiscais do trabalho em relação ao passe livre previsto na CLT. A alteração no § 4º visa a inclusão do kit de investigação na isenção alfandegária. A inclusão do § 5º tem por propósito amparar a não cobrança de tarifas de transporte de carga ou bagagem

Sala da Comissão,



SF/16711.34942-38

Página: 1/1 26/10/2016 15:12:56

aaa2b0b1bd67e970ad69f5fe6717e6f7c76ff618



EMENDA Nº ²²⁹, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao artigo 125 do PLS nº 258, de 2016, a redação abaixo:

“Art. 125. *Salvo nos casos de interrupção previstos no artigo 120, a investigação SIPAER será encerrada mediante a emissão de relatório final, que apresentará os fatores que tenham ou possam ter contribuído para a consumação da ocorrência e, quando pertinente, as recomendações de segurança.”*

Justificação

A modificação faz-se necessária para eliminar a contradição com os casos de interrupção da investigação feitos com base no artigo 120, os quais não geram relatório final de investigação.

Sala da Comissão,


Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16345.25659-07



EMENDA Nº 230, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Inclua-se o Parágrafo único ao artigo 122 do PLS nº 258, de 2016, com a seguinte redação:

"Art. 122.

Parágrafo único. Não obstante o disposto no artigo 130, nos casos de exames e testes que impliquem em dano ou destruição de partes de aeronave envolvida na ocorrência, os resultados deles decorrentes serão disponibilizados pela autoridade SIPAER às autoridades responsáveis pelas outras investigações mencionadas no caput que manifestarem seu interesse em conhecê-los."

Justificação

A inclusão do parágrafo único visa estabelecer ações decorrentes de exames e testes que impliquem em dano ou destruição de partes da aeronave envolvida no acidente, de modo a não prejudicar procedimentos de outras autoridades.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS

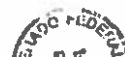
PSD - MT



SF/16645.17339-64

Página: 1/1 26/10/2016 15:11:21

aca471652559e1127497b395d2c6c32030594d58





EMENDA Nº 23, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao artigo 122 do PLS nº 258, de 2016, a redação abaixo:

“Art. 122. A investigação SIPAER não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso, à disponibilidade para realização de exames e testes e à guarda de itens de interesse da investigação.”

Justificação

A proposta pretende tornar o mais claro possível que a precedência nos procedimentos da investigação SIPAER inclui a realização de exames e testes.

Sala da Comissão,


Senador JOSÉ MEDEIROS

PSD - MT



SF/16198.50608-98

Página: 1/1 26/10/2016 15:10:10

495b28e9c5c724dc9f11b3f51f6ff9d052810e3a



EMENDA Nº 239, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Supressiva

Suprima-se o artigo 117 do PLS nº 258, de 2016.

Justificação

A não emissão da notificação das ocorrências pelo fabricante privaria a autoridade de investigação SIPAER do controle sobre o estabelecimento da relação entre o ensaio e a ocorrência, assim como da classificação da ocorrência. Além disso, as eventuais isenções relativas à notificação seriam melhor tratadas em norma infralegal.

Sala da Comissão,


Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16604.33392-06

Página: 1/1 26/10/2016 15:08:15

f29166a91ae0fd0c33fbac0f41cc199915bd090e



EMENDA Nº 233, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Inclua-se o § 2º, renumerando o Parágrafo único do artigo 114 do PLS nº 258, de 2016, com a seguinte redação:

"Art. 114.

§ 1º

§ 2º *Para os fins deste Código, são ocorrências aeronáuticas os acidentes, os incidentes e outros eventos definidos pela Autoridade de Investigação SIPAER, com base em critérios estabelecidos em norma própria."*

Justificação

Ao longo de todo o Capítulo VII do Título IV, o termo "ocorrência aeronáutica" é empregado sem, no entanto, ser definido em nenhum artigo do PLS nº 258/2016.

A proposta adiciona o § 2º ao artigo, delimitando o conceito de ocorrência aeronáutica.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS

PSD - MT



SF/16910.97493-04

Página: 1/1 26/10/2016 15:07:39

50dc319e5542c9cdce01ad84cbad4da6cf804b52





EMENDA Nº 234 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se aos §§ 4º e 5º, do artigo 70 do PLS nº 258, de 2016, a redação abaixo:

“Art. 70.

§ 4º *As administrações públicas municipais deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo nas áreas vizinhas aos aeródromos às restrições especiais constantes dos planos de zona de proteção, de zoneamento de ruído e de área de segurança aeroportuária (ASA) dos aeródromos, às restrições e recomendações constantes do Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.*

§ 5º *As restrições especiais que forem estabelecidas aplicar-se-ão a quaisquer bens, quer privados ou públicos, em área urbana ou rural, até o limite da ASA do aeródromo, no que concerne ao controle de focos atrativos que contribuam para a presença de fauna.”*

Justificação

Uso do termo correto de acordo com a Lei nº 12.725/2012 para evitar mal-entendidos sobre qual é a área de amortecimento em relação ao risco de fauna. Por exemplo, para evitar confusão com a zona de proteção de aeródromo (ZPA).

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS

PSD - MT



SF/16151.63898-94

Página: 1/1 26/10/2016 15:06:48

3e47d1b108998ec74b934307e7a70ab482447eff





EMENDA Nº 235 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao inciso II, do Parágrafo único do artigo 69 do PLS nº 258, de 2016, a redação abaixo:

“Art. 69.

Parágrafo único.

II – instalações, empreendimentos ou atividades que possam atrair a fauna;”

Justificação

Atrativo de fauna é todo local em que haja disponibilidade de água, alimento ou abrigo para fauna. Por motivos óbvios, fora do aeródromo, as aves são o principal foco de problema, devido à sua capacidade de voar e assim cruzar as trajetórias de aeronaves.

Devido à grande variação de fontes de água, alimento e abrigo, incluindo áreas naturais, sugere-se abrir o leque de termos a fim de englobar todos os tipos de atrativos de fauna, incluindo o termo “empreendimentos”, como um aterro sanitário, e atividades, como a agricultura. O termo “locais”, constante no texto original, tem uma conotação que se identifica mais com o ambiente natural, ou seja, aquele não modificado pelo homem.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS

PSD - MT



SF/16997.49542-08

Página: 1/1 26/10/2016 15:06:09

362674e228db0c8e3ef6318d4fb461e32a19b1be





EMENDA Nº 238, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que *institui o Código Brasileiro de Aeronáutica*)

Supressiva

Suprima-se o art. 59, do PLS nº 258, de 2016.

Justificação

O texto do PLS nº 258, de 2016, praticamente reproduz o conteúdo da Lei nº 6.009/1973, no que concerne às tarifas de navegação aérea e aeroportuárias, sendo ainda mais rigoroso quanto às isenções para aeronaves de aeroclubes, de instrução e aeronaves realizando voos de experiência. Entende-se que a questão deve ser regulada em lei especial, como se encontra atualmente, por desbordar do campo do direito aeronáutico, e não, em um Código Aeronáutico, até porque "o tamanho, extensão ou número (grande ou pequeno) dos seus dispositivos não é critério válido para julgar sobre a sua qualidade de adequação completa, incompleta ou excedente à matéria aeronáutica que lhe cumpre regular" (PACHECO, José da Silva. Comentário ao Código Brasileiro de Aeronáutica. 4ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006, p. 11).

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS

PSD - MT



SF/16664.47503-89

Página: 1/1 26/10/2016 15:05:29

4988fde71b9199de4355bd175a77bc0f29983e0c



EMENDA Nº ~~233~~ de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

“Art. 35. Os aeródromos militares poderão ser utilizados por aeronaves civis, obedecidas às normas estabelecidas pelos respectivos Comandos Militares.”

Justificação

O artigo 41 já dispõe que os aeródromos civis podem ser utilizados por qualquer aeronave. Por outro lado, o uso de aeródromos militares por aeronaves civis deve ser objeto de normatização pela respectiva autoridade militar administradora do aeródromo.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS

PSD - MT



SF/16157.09293-88

Página: 1/1 26/10/2016 15:04:48

072dab0046d72ad8c3763a3236b57b4d6a893ad9



EMENDA Nº 238 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao Art. 31, do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 31. A autoridade de aviação civil e a autoridade aeronáutica poderão realizar audiência pública para formação de juízo e tomada de decisão sobre matéria considerada relevante, devendo ser convocada mediante aviso publicado no Diário Oficial da União, com prazo mínimo de trinta dias de antecedência.”

Justificação

Não há nenhuma lei em vigor no Brasil que obrigue qualquer órgão da Administração Pública Federal a realizar audiência pública antes da edição de um ato normativo.

Neste sentido, o Comando da Aeronáutica entende que tal mecanismo deveria ser facultativo, pois boa parte dos regulamentos editados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo e pela própria Agência de Aviação Civil constituem mera reprodução de padrões e práticas recomendadas pela OACI, os quais o Brasil, como Estado Contratante da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (“Convenção de Chicago”), recepcionada no ordenamento jurídico pátrio mediante o Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e integrante do Grupo I do Conselho da OACI, composto por membros de importância sistêmica (“*chief importance*”), se comprometeu a observar (art. 37, da aludida Convenção), não havendo, assim, margem para o acolhimento de sugestões dos usuários da infraestrutura de navegação aérea.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS



SF/16222.74723-62

Página: 1/1 26/10/2016 15:04:05

115c6f008aaa81ae9acfa16a117ed31f0c7a1fc2



239
EMENDA Nº 391 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Supressiva

Suprima-se o Art. 27, do PLS nº 258, de 2016.

Justificação

O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) - organização do Comando da Aeronáutica (COMAER) prevista pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, alterado pelo Decreto nº 7.069, de 20 de janeiro de 2010 - tem por finalidade planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo, com a proteção ao voo, com o serviço de busca e salvamento e com as telecomunicações do Comando da Aeronáutica.

Ao DECEA compete:

I - gerenciar as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo, com a proteção ao voo, com o serviço de busca e salvamento e com as telecomunicações do COMAER, proporcionando, também, o apoio logístico e a segurança de sistemas de informação necessários à realização dessas atividades;

II - estabelecer a ligação com órgãos externos ao COMAER, nos assuntos relativos à sua área de atuação;

III - propor a política, elaborar programas e planos, bem como estabelecer normas, princípios e critérios pertinentes à sua área de atuação;

IV - conceber, planejar, projetar, executar e fiscalizar a implantação de sistemas, equipamentos e infraestrutura específicos para as atividades de gerenciamento e controle do espaço aéreo brasileiro e de telecomunicações aeronáuticas do COMAER;

V - propor as necessidades de pesquisa e desenvolvimento, visando à racionalização do material necessário às suas atividades;

VI - procurar, selecionar e cadastrar as fontes logísticas, visando à mobilização, na sua área de atuação;



SF/16178.94648-00

Página: 1/2 26/10/2016 15:28:18

9db3855264fc7bdea10b388e8a6a943dc3a89f08





VII - apurar e julgar, por intermédio da Junta de Julgamento da Aeronáutica, as infrações das regras de tráfego aéreo cometidas por agente civil ou militar, previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e na legislação complementar, bem como adotar as providências administrativas que incluam o processamento, a cobrança de multas, a aplicação de penalidades e o reconhecimento dos respectivos recursos;

VIII - processar a cobrança das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea e do Adicional Tarifário correspondente;

IX - homologar empresas para execução e/ou prestação de serviços relativos às suas atividades;

X - certificar produtos de interesse do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) para aplicação no controle do espaço aéreo brasileiro;

XI - gerenciar o SISCEAB, o Sistema de Telecomunicações do COMAER (STCA), o Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR) e o Sistema de Proteção ao Voo (SPV).

O art. 27 institui uma série de condicionantes regulatórias, tais como a adoção de um regime tarifário que assegure eficiência na alocação dos recursos arrecadados, assegurada a modicidade tarifária. Tais condicionantes podem inviabilizar os necessários investimentos no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), de caráter integrado civil-militar, prejudicando, por conseguinte, todos os setores integrantes do Sistema.

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão.

Senador JOSÉ MEDEIROS

PSD - MT



SF/16178.94648-00

Página: 2/2 26/10/2016 15:28:18

9db3855264fc7bdea10b368e8a6a943dc3a89f08





EMENDA Nº 240 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Supressiva

Suprimam-se os §§ 2º, 3º, 4º e 5º, do art. 26, renomeando-se o § 1º para *Parágrafo único*.

Justificação

O texto do PLS nº 258, de 2016, praticamente reproduz o conteúdo da Lei nº 6.009/1973, no que concerne às tarifas de navegação aérea e aeroportuárias, sendo ainda mais rigoroso quanto às isenções para aeronaves de aeroclubes, de instrução e aeronaves realizando voos de experiência. Entende-se que a questão deve ser regulada em lei especial, como se encontra atualmente, por desbordar do campo do direito aeronáutico, e não, em um Código Aeronáutico, até porque “o tamanho, extensão ou número (grande ou pequeno) dos seus dispositivos não é critério válido para julgar sobre a sua qualidade de adequação completa, incompleta ou excedente à matéria aeronáutica que lhe cumpre regular” (PACHECO, José da Silva. Comentário ao Código Brasileiro de Aeronáutica. 4ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006, p. 11).

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS

PSD - MT



SF/16463.97688-84

Página: 1/1 26/10/2016 15:02:31

94871929a0369360f73cef57f280da9d0ab3540b



EMENDA Nº 241 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao Art. 24, do PLS nº 258/2016 e ao seu Parágrafo único a seguinte redação:

“Art. 24. *A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á às condições estabelecidas na respectiva autorização de voo.*

Parágrafo único. *A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada pela respectiva autorização de voo, exceto nos casos de condições meteorológicas desfavoráveis ou de falhas técnicas ou mecânicas. sob orientação e coordenação dos órgãos de controle de tráfego aéreo brasileiros.”*

Justificação

Pretende-se com a emenda modificativa elucidar em qual documento serão fixadas as condições de entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso em território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro, bem como oferecer maiores detalhes sobre a rota determinada e que de estabeleçam as situações previstas para que essa rota possa ser modificada, em caso de necessidade.

Tal ressalva é importante porque o Art. 25 do PLS só faz referência a exceções específicas quanto a operações de busca, assistência, salvamento, ou de voos por motivos sanitários ou humanitários.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS

PSD - MT



SF/16209.56897-90

Página: 1/1 26/10/2016 15:01:45

b722255aa8fd9653ded4fe7cd888dbfd2c40244a



EMENDA Nº 242 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Incluem-se os §§ 1º e 2º ao Art. 13, do PLS nº 258, de 2016, com a seguinte redação:

“Art.

13.....

§ 1º O Comando da Aeronáutica reserva-se o direito de interceptar qualquer aeronave, a critério dos órgãos de defesa aérea ou das autoridades responsáveis pela execução das missões de defesa aeroespacial.

§ 2º o Comando da Aeronáutica poderá criar Zonas de Interesse da Defesa Aérea (ZIDA), com regras de utilização do espaço aéreo sobrejacente específicas para o Policiamento do Espaço Aéreo.”

Justificação

O Art. 13 deve ser aperfeiçoado em sua redação para conter, de forma permanente, o que está preconizado no item 15.7 da Circular de Informação Aeronáutica (AIC) nº 07/16, de 11 de maio de 2016, emitida pelo Departamento de Controle de Tráfego Aéreo (DCEA) do Comando da Aeronáutica, em obediência ao Art. 1º do Decreto nº 8.758, de 10 de maio de 2016, que estabelece procedimentos a serem observados com relação a aeronaves suspeitas ou hostis durante os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016. Neste item 15.7 da AIC nº 07/16 está definido que “O COMAER reserva-se o direito de interceptar qualquer aeronave, a critério dos órgãos de defesa aérea ou das autoridades responsáveis pela execução das missões de defesa aeroespacial”.

Na mesma direção, entende-se que o Art. 13, também, deveria conter, em forma de parágrafo, o poder que o Comando da Aeronáutica tem de criar Zonas de Interesse da Defesa Aérea (ZIDA), com regras de utilização do espaço aéreo sobrejacente específicas para o Policiamento do Espaço Aéreo.



SF/16822.20240-49

Página: 1/2 26/10/2016 15:27:44

d808857b1a167b562e61a5cd20eae18bc1c99fdf





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador José Medeiros

Dessa forma, as tripulações que sobrevoam o espaço aéreo brasileiro ficariam cientes, pela via legislativa consubstanciada no texto do PLS, dos poderes concedidos ao Comando da Aeronáutica.

Sala da Comissão,


Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16822.20240-49

Página: 2/2 26/10/2016 15:27:44

d808857b1a167b562e61a5cd20eae18bc1c99fd1





EMENDA Nº 243 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao Art. 13, do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 13. *Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo ou no solo, quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico, de tráfego aéreo ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações, coloque em risco a segurança da navegação aérea ou do espaço aéreo, a ordem pública ou a paz interna ou externa.”*

Justificação

O Art. 13 do PLS de 2016, em sua nova redação, restringiu o poder de polícia da Autoridade Aeronáutica quando a aeronave estiver no solo de modo que, aparentemente, somente em operação conjunta com autoridade pública competente poderá empreender ações sobre aeronaves já no solo. Deve ser observado que estão previstas nas Normas de Sistema da Defesa Aérea (NOSDA) as Medidas de Controle de Solo (MCS), que são também de responsabilidade do Comando da Aeronáutica. Pretende-se com esta emenda excluir a restrição, permitindo a atuação autônoma do COMAER em situações que envolvam ações nas áreas fronteiriças.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16552.03055-99

Página: 1/1 26/10/2016 14:42:02

a465b8f4da14d837fa2c5209d52a10e49f26c755





EMENDA Nº 246, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Acrescente-se o Art. 22-A ao PLS nº 258, de 2016, com a seguinte redação:

“Art. 22-A É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.

Parágrafo único. Excetuam-se da proibição, os vôos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica.”

Justificação

A prática desse tipo de transgressão é recorrente, sendo comum o aparecimento nos noticiários de cenas com aeronaves efetuando voos rasantes em locais com aglomeração de pessoas. Pretende-se, com a esta emenda, coibir esse tipo de transgressão prevista no texto do CBA, de 1986.

Sala da Comissão


Senador JOSÉ MEDEIROS

PSD - MT



SF/16030.78884-42



EMENDA Nº 245 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Aditiva

Acrescente-se o Art. 2º-A ao PLS nº 258, de 2016, com a seguinte redação:

“Art. 2º-A Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades competentes, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos:

I - *Autoridade de Aviação Civil: a Secretaria da Aviação Civil da Presidência da República (SAC) e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);*

II - *Autoridade Aeronáutica: o Comando da Aeronáutica (COMAER);*

III - *Autoridade de Investigação SIPAER: o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA); e*

IV - *Autoridade Aeroportuária: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO).”*

Justificação

O Art. 2º do CBA 1986 define claramente que o Ministério da Aeronáutica é a autoridade aeronáutica competente. No entanto, o PLS de 2016, em seu Art. 2º define competências para 4 tipos de autoridade (autoridade de aviação civil, autoridade aeronáutica, autoridade de investigação SIPAER e autoridade aeroportuária) sem definir quais órgãos exercem essas autoridades, como feito no CBA 1986. A presente emenda pretende tais autoridades.

Sala da Comissão,


Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16975.54584-66

Página: 1/1 26/10/2016 14:45:26

edc422c4033ae547ad3169f47738e4372c3ed060



EMENDA Nº 248, de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Modificativa

Dê-se ao Art. 2º, do PLS nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 2º Ressalvadas as atribuições previstas neste Código e na legislação complementar, compete:

I - à autoridade de aviação civil: regular e fiscalizar a aviação civil, a infraestrutura aeronáutica civil e a infraestrutura aeroportuária civil, incluindo as emissões de poluentes e os planos de zoneamento de ruídos;

II - à autoridade aeronáutica: regular e fiscalizar a navegação aérea, as atividades de controle do tráfego aéreo e as respectivas infraestruturas, incluindo os planos de zona de proteção de aeródromos e as atividades de auxílios à navegação aérea;

III - à autoridade de investigação SIPAER: investigar e expedir recomendações de segurança para a prevenção de ocorrências aeronáuticas.

IV - à autoridade aeroportuária: exercer a administração do aeroporto civil.”

Justificação

A presente emenda pretende diferenciar as competências entre a parte civil e a militar.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16914.84726-40

Página: 1/1 26/10/2016 14:43:47

f98ad53a776b420200eb94b5be991e84c9a32b2f





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação à Seção IV, do Projeto de Lei do Senado nº
258, de 2016:

SEÇÃO IV

“Da Exploração do Aeródromo Civil Privado Aberto ao Tráfego
Público.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Adequar o nome à definição.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16004.68093-05



EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 14 parágrafo 2º, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 14º.....

§ 2º É livre o tráfego no espaço aéreo brasileiro de aeronave não dedicada a serviço aéreo público, mediante informações prévias sobre o voo planejado, quando o voo pretender ser realizado sob as regras de voo por instrumentos ou somente quando o voo VFR pretender ser realizado em áreas controladas.” (NR)

JUSTIFICATIVA

As informações prévias sobre o voo planejado são submetidas à autoridade aeronáutica por meio do Plano de Voo. Entretanto, para aeronaves operando sob as regras de voo visual, a obrigatoriedade da apresentação do Plano de Voo cria dificuldades desnecessárias e, às vezes, até mesmo intransponíveis, como no caso de voos partindo de áreas isoladas, onde não há meios de comunicação para a apresentação do plano. Também cria sobrecarga desnecessária para o controle do espaço aéreo, que já se vê sob grande carga de trabalho para controlar os voos por instrumento.

Há que ser mencionado, a título de exemplo, o que ocorre em relação à necessidade de Plano de Voo nos Estados Unidos da América, que é o nosso maior paradigma em termos de regulação aeronáutica, de onde, inclusive,



SF/16852.26094-00



boa parte dos nossos regulamentos são oriundos, ou até mesmo copiados. Embora o tráfego aéreo naquele país seja muitas vezes maior que o nosso, e as questões de segurança de muito maior envergadura, lá não é obrigatória a apresentação do Plano de Voo para voos realizados sob as regras visuais

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 15 , do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 15- É facultado à autoridade aeronáutica, seja por motivo de segurança da navegação aérea ou por interesse público, fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave ou a realização de certas atividades ou serviços aéreos.

§ 1º Para os voos desportivos e voos de instrução realizados em “voo local” serão delimitadas, pela autoridade aeronáutica, áreas restritas que protejam seus praticantes.

§ 2º Para os voos desportivos e voos de instrução realizados “em rota”, poderá a autoridade aeronáutica estabelecer, em coordenação com as ENADs, as atividades, procedimentos e regras que protejam estas aeronaves e garantam a segurança do Espaço Aéreo.

§ 3º Excetuando-se as operações de pouso e decolagem, somente é permitida a operação de aeronaves das Categorias Experimental e Especial sobre áreas densamente povoadas a uma altitude mínima que lhes permita, em caso de falha de propulsão, realizar pouso de emergência fora dessa área.”(NR)

JUSTIFICATIVA



SF/16726.99998-54



§§ 1º e 2º: A redação da minuta do CBAer tolhe qualquer voo de navegação de planadores, asas delta, parapentes etc., confinando-os a uma área restrita. A autoridade aeronáutica deverá estabelecer condições que permitam o voo aerodesportivo quando fora das áreas restritas criadas para sua prática.

§ 3º: Em decorrência do acidente ocorrido no início de 2015 com a aeronave experimental Comp Air de propriedade do ex-presidente da Vale, Roger Agnelli, está em curso um movimento patrocinado pela ANAC e pela mídia no sentido de impedir a operação de aeronaves experimentais em aeródromos cercados de áreas densamente povoadas. Isso significa impedir que essas aeronaves, que representam cerca de 25% da frota de aeronaves registradas no Brasil, operem em um significativo número de aeródromos brasileiros, principalmente aeródromos públicos, ante a ocorrência de adensamentos populacionais em torno desses aeródromos.

Acontece que as ocorrências de acidentes aéreos no país demonstram que aeronaves experimentais não representam maior perigo para pessoas e propriedades em solo que as aeronaves homologadas ou militares. São inúmeros os acidentes já ocorridos com aeronaves privadas ou comerciais homologadas em áreas densamente povoadas, que causaram danos a pessoas e propriedades no solo. Apenas para citar alguns exemplos mais conhecidos, há os acidentes da TAM no Aeroporto de Congonhas em 1996 e 2006, e a queda do cargueiro da Transbrasil em Guarulhos, com várias pessoas mortas no solo e danos extensivos a propriedades. No próprio aeroporto de Campo de Marte ocorreu a queda de um Lear Jet em 2006 que matou seis pessoas no solo e provocou também danos a várias propriedades.

P



SF/16726.99998-54



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO BAUER

Em contrapartida, na aviação experimental, o único acidente relevante foi esse acima mencionado, que provocou danos a apenas uma residência e não atingiu pessoas em solo.

Sala das Comissões,


Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16726.99998-54





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 16 , do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 16- A prática do balonismo deverá ser regulamentada pela autoridade de aviação civil em coordenação com a Entidade Nacional de Aerodesporto que responder pela modalidade balonismo e com a autoridade aeronáutica.

§ 1º O balonismo somente poderá ser praticado por pilotos de balões habilitados segundo os requisitos da autoridade de aviação civil.

§ 2º. Entende-se por balão qualquer artefato inflado com ar quente ou gás, com ou sem chama.

§ 3º. É vedado liberar balões a ar quente ou a gás não tripulados, a menos que haja controle e limite para a altura do balão

§ 4º. Excetuam-se do disposto no parágrafo anterior a liberação de balões a gás destinados à 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 e da autoridade aeronáutica.

§ 5º A inobservância do disposto neste artigo sujeitará o infrator à sanção penal prevista no art. 357, sem prejuízo da responsabilidade civil por danos causados a terceiros.”(NR)

JUSTIFICATIVA



SF/16859.33543-95



O Balonismo é um esporte regulamentado pela Federação Aeronáutica Internacional (FAI) e prevê apenas o uso de balões a gás ou ar quente, tripulados e com capacidade de controle de altura (balões) e de altura e proa (dirigíveis). Os balões juninos são soltos por “baloeiros” e não são reconhecidos como esporte. É considerada uma atividade fora da Lei

Sala das Comissões,


Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16859.33543-95





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 19, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 19 - Salvo motivo de força maior, as aeronaves de transporte aéreo público só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.

Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego aéreo, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Com redação da minuta do novo CBAer, os helicópteros não mais poderão realizar pousos e decolagens nos chamados “locais de pousos eventuais”, o que vai interferir na sua versatilidade.

No Canadá, por exemplo, não é necessário registrar todos os aeródromos, a exemplo de um aeródromo em uma fazenda.

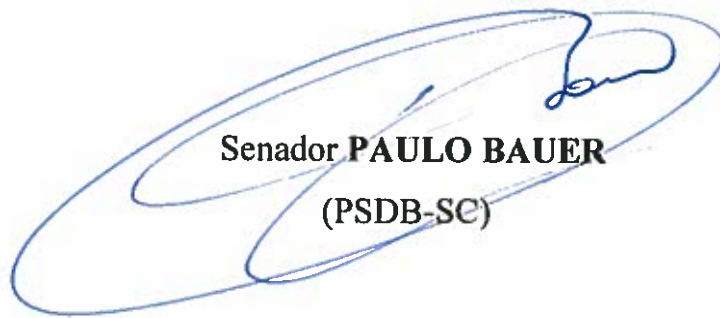
Sala das Comissões,



SF/16453.08813-60



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO BAUER


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)



SF/16453.08813-60





SF/16038.57741-34

EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 21, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 21- A autoridade de aviação civil estabelecerá condições para o uso de aeronaves experimentais pelo fabricante da aeronave nos casos de pesquisa e desenvolvimento, voos de produção, demonstração de cumprimento com requisitos, pesquisa de mercado e exibição comercial, assim como para voos de traslado e demais propósitos previstos nos certificados aplicáveis, emitidos pela autoridade de aviação civil.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Torna-se necessário informar os casos nos quais o fabricante das aeronaves experimentais as utiliza para estes voos específicos.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 26, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 26- A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas pela autoridade competente, assim como aos ônus decorrentes dos serviços prestados para monitorar e tornar segura a navegação aérea, ficando sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea:

I– tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota, para as aeronaves que operem sob regras de voo por instrumentos (IFR);

II – tarifa de uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aproximação: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação, para as anv que realizarem um procedimento IFR;

III – tarifa de uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aeródromo: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao monitoramento e controle de aeródromo e informações de voo em aeródromo.

§ 1º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave e serão fixadas pela autoridade aeronáutica, após aprovação do Ministro de Estado da Defesa e manifestação da autoridade de aviação civil, para aplicação geral em todo o território nacional.

§ 2º Ficam isentas do pagamento das tarifas de navegação aérea:

I – aeronaves militares e aeronaves civis públicas brasileiras;

II – aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou outros decorrentes de caso fortuito ou força-maior;



SF/16497.02977-57





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO BAUER

III – aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

IV- aeronaves registradas na categoria “instrução”.

§ 3º As tarifas de que trata este artigo serão pagas ao Comando da Aeronáutica ou à entidade pública ou privada, responsável pela prestação dos serviços.

§ 4º O atraso no pagamento das tarifas de navegação aérea, depois de efetuada a cobrança, acarretará aplicação cumulativa, de:

I – após trinta dias, juros de mora de um por cento ao mês e atualização monetária sobre o valor devido;

II – após cento e vinte dias, suspensão *ex officio* das autorizações de voo (planos de voos);

III – após cento e oitenta dias, cancelamento das autorizações de voo (planos de voos).

5º As tarifas previstas neste artigo serão cobradas com base nos princípios da não discriminação, transparência e baseados nos custos e por meio de um prévio processo de consulta aos usuários.

Caput: Somente serão obrigadas ao preenchimento do FPL as aeronaves que forem realizar voos segundo as Regras Instrumento e voos segundo as Regras Visuais em áreas controladas. Para efeitos de Defesa Nacional, na faixa de 200 NM das fronteiras terrestres do Brasil, qualquer voo deverá ser autorizado através da apresentação de um FPL.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Caput, inciso I: aeronaves voando sob as regras de voo visual (VFR) não fazem uso dos auxílios à navegação aérea em rota, e estão proibidas de estabelecerem comunicação com o controle de voo em rota (os ACCs, ou Centros). Portanto, a cobrança desses serviços para as aeronaves que realizam voos VFR é uma cobrança por serviços que não lhes são prestados, o que é indevido.

A



SF/16497.02977-57



§ 2º, inciso IV: Atualmente as aeronaves de aeroclubes e escolas estão livres de taxas de navegação aérea conforme previsto no CBAer (Lei 7565/1986), o que contribui para o fomento desta atividade de suma importância para a nossa aviação. A retirada desta isenção somada aos altos custos com aumento de combustível acabará inviabilizando a atividade para muitos aeroclubes e escolas.

SF/16497.02977-57

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 31, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 31- As iniciativas ou alterações de atos normativos que impliquem em afetação de direitos, interesses ou obrigações de agentes econômicos, trabalhadores do setor ou usuários da infraestrutura aeronáutica ou de serviços aéreos devem ser precedidas de análise junto ao conselho consultivo do agente regulador e posteriormente de audiência pública, convocada pelo agente regulador mediante aviso publicado no *Diário Oficial da União*, com prazo mínimo de trinta dias de antecedência.

§ 1º 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.

§ 2º Todas as informações sobre a audiência devem ser disponibilizadas no sítio da rede mundial de computadores do agente regulador, abrangendo:

- I – o texto da norma em discussão;
- II – uma nota técnica contendo a indicação da disposição legal que autoriza a expedição do regulamento de execução;
- III – as condições de fato e os motivos determinantes da proposta;
- IV – o estudo do impacto regulatório;
- V – as finalidades a serem atingidas;
- VI – descrição dos problemas e temas envolvidos e relato das informações disponíveis.





§ 3º 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.

§ 4º Os argumentos apresentados devem ser apreciados por uma autoridade que fundamente sua decisão ao acatá-los ou rejeitá-los, por meio de uma exposição de motivos. Todas as manifestações de apoio ou rejeição da proposta deverão ser publicados no site do agente regulador que fez a proposta.

§ 5º É facultado ao agente regulador instituir um processo de consulta 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. Todas as manifestações de apoio ou rejeição da proposta encaminhadas nesta fase, deverão ser publicadas no site do agente regulador que fez a proposta, antes da realização da Audiência Pública.

§ 6º O processo de decisão do agente regulador deve demonstrar, de maneira fundamentada, de que modo a norma a ser editada se relaciona, de um lado, com os dados obtidos na fase de audiência pública e, por outro, com a observância dos requisitos da legalidade, razoabilidade, proporcionalidade, segurança jurídica, motivação, eficiência e demais princípios e objetivos estabelecidos em lei para o exercício da competência normativa.

§ 7º Os atos normativos do agente regulador não podem diminuir o nível de segurança operacional, contrariar ou produzir efeitos que restrinjam direitos, deveres ou obrigações decorrentes de normas de nível constitucional ou legal, nem prevalecer contra a superveniência destas.

Handwritten signature





hipótese na qual devem ser imediatamente revogados pelo agente regulador.

§ 8º A expedição de ato normativo é privativa do órgão máximo da estrutura do agente regulador, vedada a delegação de competência, sob pena de nulidade do ato.

§ 9º A elaboração, a redação, a alteração e a consolidação de atos normativos de iniciativa da autoridade de aviação civil sujeitam-se às normas da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.”(NR)

JUSTIFICATIVA

As alterações visam aumentar a publicidade e a transparência do processo de regulamentação a cargo da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 34, parágrafo XIII, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 34º.....
.....

XIII – zona de proteção do aeródromo: áreas vizinhas ao aeródromo público e ao aeródromo privado aberto ao tráfego público que atender o inciso VIII, delimitadas e especificadas pela autoridade competente e sujeitas a restrições administrativas quanto a edificações e ao exercício de determinadas atividades que possam prejudicar a operação de aeronave ou causar risco para a segurança da aviação.”(NR)

JUSTIFICATIVA

A zona de proteção do aeródromo é definida pelo Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo (PBZPA), que deve ser submetido pelo explorador do aeródromo à autoridade aeronáutica para aprovação. Trata-se de procedimento muito oneroso e que não trás qualquer benefício para os aeródromos civis de uso particular, já que não garante que sejam erguidas edificações na zona de proteção por parte de terceiros, proprietários de áreas



SF/16407.95848-80

AB





sob essa zona de proteção. Portanto somente é pertinente a definição dessa zona em aeródromos públicos.

Ademais, como os aeródromos civis de uso privado particular destinam-se apenas ao uso de seu proprietário, ou daqueles a quem ele autorize, o PBZPA deveria ser uma opção do proprietário do aeródromo, e não uma obrigatoriedade. A exigência do PBZPA para essa categoria de aeródromos acaba por ser um grande transtorno que incentiva os proprietários desses aeródromos, normalmente localizados em fazendas, a não os regularizar.

Sala das Comissões,


Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16407.95848-80





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 35, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 35- Os aeródromos civis público ou privado aberto ao tráfego público poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica, em ato conjunto.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Deixar claro que as aeronaves militares não podem operar em aeródromos civis de uso particular, tendo em vista a definição dessa categoria de aeródromo.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)



SF/16905.56494-04



EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 37, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 37- Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

1º Os aeródromos civis públicos e os privados abertos ao tráfego público explorado em regime público e em regime privado serão abertos ao tráfego por meio de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º Os aeródromos civis de uso particular serão abertos ao tráfego por meio de cadastro das informações do aeródromo junto à autoridade de aviação civil. Ou de cadastro simples

§ 3º Os operadores de aeródromos civis públicos e privados abertos ao tráfego público deverão realizar e manter atualizado o cadastro da infraestrutura aeroportuária junto à autoridade de aviação civil.

§ 4º Os aeroportos e heliportos serão classificados pela autoridade de aviação civil, que fixará as características de cada classe.”(NR)

JUSTIFICATIVA

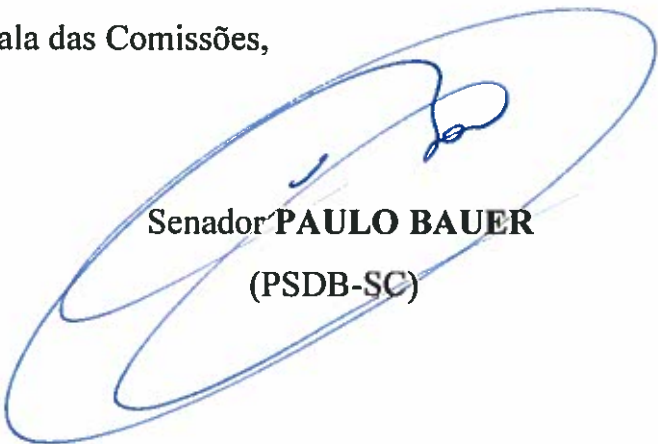
§ 1º: Não está clara na redação proposta na minuta do CBAer a quais aeródromos correspondem os processos de homologação e de registro.





§ 2º: Não existe razão para se fazer, a um custo muito elevado, o registro de um aeródromo civil de uso particular no qual são exigidos diversos documentos e informações, tais como plano básico de zona da proteção do aeródromo e plano básico de zona de ruído. Este tipo de aeródromo normalmente está localizado no interior de uma propriedade particular, como uma fazenda, muitas vezes sem vizinhos próximos, e serve apenas ao seu proprietário ou a quem ele autorizar. Essa exigência altamente onerosa e de difícil cumprimento acaba por desencorajar o registro por parte um grande número de proprietários de aeródromos civis de uso particular. Seria muito mais consentâneo com o interesse público facilitar o cadastramento desses aeródromos por meio do envio dos dados requeridos à autoridade de aviação civil para a publicação desses aeródromos, tais como, suas características físicas e sua localização.

Sala das Comissões,


Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 39, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

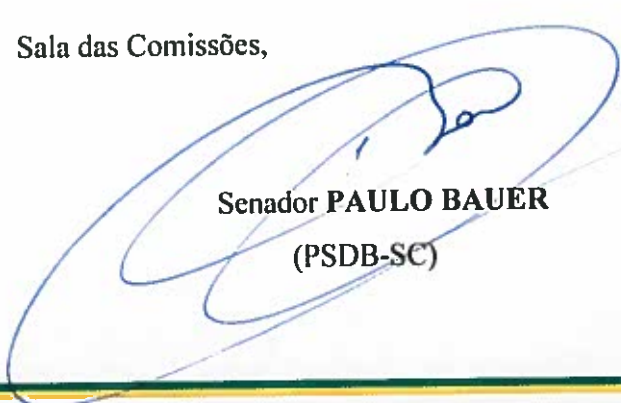
“Art. 39 - Nenhum aeródromo civil público ou privado aberto ao tráfego público explorado em regime público ou privado poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização, conforme o caso.

Parágrafo único. Os aeródromos civis de uso particular localizados a menos de 5 km de outro aeródromo deverão obter autorização de construção por parte da autoridade aeronáutica.”(NR)

JUSTIFICATIVA

A exigência é claramente referente aos aeródromos civis públicos e privados abertos ao tráfego público explorados em regime público ou privado, porém, a redação acaba por incluir os aeródromos civis de uso privado particular. Neste último caso, cabe apenas a autorização para construção quando localizados nas proximidades de um aeródromo já existente.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)



SF/16766.21724-01



EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 41, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 41 - Os aeródromos civis públicos poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, em razão da outorga ou por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso para determinados tipos de aeronaves ou de serviços aéreos.

Parágrafo único. A utilização de aeródromo civil de uso particular dependerá de autorização do seu proprietário.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Harmonização com o disposto no art. 34, inciso VII.

Sala das Comissões,

Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)



EMENDA Nº
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 42, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 42 - Na regulação dos aeródromos civis públicos explorados em regime público a autoridade de aviação civil objetivará, em especial:

I – promover a modernização e a expansão de capacidade das infraestruturas física e operacional existentes, bem como a intensificação da utilização dessas infraestruturas;

II – assegurar a todos os segmentos da aviação civil acesso adequado à infraestrutura aeroportuária, estabelecendo critérios objetivos para alocação das áreas aeroportuárias em caso de escassez da infraestrutura;

III – estabelecer regime tarifário e de preços específicos que promova maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País e deste com o exterior, assegurando a eficiência na alocação e uso dos recursos dos aeroportos;

IV – criar os incentivos corretos para que os administradores de aeroportos atendam a demanda de serviços de infraestrutura aeroportuária de forma eficiente;

B





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador PAULO BAUER

V – estimular a administração aeroportuária a investir em inovação e adaptação de produtos e serviços;

VI – induzir o repasse dos ganhos de produtividade para os usuários dos serviços regulados, evitando que a administração aeroportuária exija participação nos resultados financeiros dos concessionários;

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

VIII – assegurar igualdade de tratamento regulatório, no que diz respeito à qualidade e eficiência na prestação de serviços entre aeródromos civis públicos explorados sob regime público;

IX – assegurar o cumprimento das normas pertinentes ao meio ambiente, de forma a garantir o desenvolvimento sustentável da aviação civil;

X – assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.”(NR)



SF/16685.10801-73





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **PAULO BAUER**

JUSTIFICATIVA

É importante ressaltar neste artigo que as exigências constantes são para aeródromos civis públicos, uma vez que estas não se aplicam a aeródromos civis privados.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)



SF/16685.10801-73



EMENDA Nº
(ao PLS nº 258, de 2016)



Dá-se nova redação ao art. 45, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 45 -Os aeródromos civis públicos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal, os Municípios, as entidades da Administração Pública ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no § 1º será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.”(NR)

[Handwritten signature]



JUSTIFICATIVA

É importante distinguir neste artigo o tipo de aeródromo civil a que se aplica. Neste caso seriam somente os aeródromos civis **públicos**.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 46, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 46 - A administração do aeroporto explorado em regime público é exercida diretamente pela União ou, nos casos de concessão ou delegação, pela entidade concessionária ou delegatária da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária.”(NR)

JUSTIFICATIVA

A Federação, os Estados e os Municípios investem em Aeroportos não em administração.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)



SF/16225.77310-20





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 49, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 49 - Será instituído, em cada aeroporto explorado em regime público, um Conselho de Administração Aeroportuária.

Parágrafo único. Decreto do Poder Executivo disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição do conselho, assegurando representação às autoridades que atuam no aeroporto, às empresas de transporte aéreo público, domésticas e internacionais, regulares, ou de Transporte Comercial – Táxi Aéreo, às empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo, à aviação geral e às empresas com estabelecimentos comerciais no aeroporto.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Só existe “administração aeroportuária “ em AEROPORTOS.

Sala das Comissões,

Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 51, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 51-Os aeroportos explorados em regime público compreendem áreas destinadas, especialmente:

- 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 público regular ou por demanda
- V – aos terminais de carga aérea
- VI – aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;
- VII – ao público usuário e estacionamento de seus veículos
- VIII – aos serviços auxiliares de transporte aéreo;
- IX – ao comércio apropriado para o aeroporto;
- X – à armazenagem de combustíveis.
- XI- às Oficinas de Manutenção Aeronáutica”(NR)

JUSTIFICATIVA



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **PAULO BAUER**

Não havia previsão de áreas para oficinas de Manutenção Aeronáutica neste artigo.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 52º parágrafo 1º, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 52 -A utilização de áreas e instalações aeroportuárias far-se-á mediante a formalização de termo de cessão de uso, quando destinadas a autoridades com competência para atuar no aeroporto, e de contrato de concessão de uso, nos demais casos.

§ 1º O prazo de vigência do contrato de concessão de uso não poderá ultrapassar o prazo da outorga para a exploração do aeródromo, salvo nos casos em que o prazo remanescente da outorga não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, mediante prévia e expressa anuência da respectiva autoridade de aviação civil outorgante e será renovado automaticamente, de acordo com as cláusulas do contrato, enquanto a empresa mantiver sua autorização de funcionamento válida.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Sem a inclusão da frase “e será renovado automaticamente, de acordo com as cláusulas do contrato, enquanto a empresa mantiver sua autorização de funcionamento válida” a INFRAERO acaba por fazer licitação para renovar os contratos de arrendamento de hangares, isto causa



SF/16662.37590-20



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **PAULO BAUER**

total insegurança para os administradores de empresas pois, quando se entra numa licitação pode-se ganhar ou perder...se perder fica sem hangar e tem que encerrar as atividades.



Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**

(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 53, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 53 - É assegurada prioridade às empresas de transporte aéreo público regular na concessão de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às suas atividades de despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens, recebimento, armazenamento e despacho de carga e de bens transportados, carga e descarga de aeronaves, manutenção de aeronaves e serviços correlatos, abrigo de aeronaves, armazenagem de combustíveis para uso próprio, equipamentos de rampa e instalação de escritório administrativo.

Parágrafo único. É assegurada a prioridade às empresas de transporte aéreo público de Transporte Comercial – Taxi Aéreo, para concessão das áreas remanescentes.”(NR)

PB



SF/16440.35886-64





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **PAULO BAUER**

JUSTIFICATIVA

O Art 53 garante a prioridade apenas para as empresas 121 (Empresas Regulares)o Parágrafo único garante que seja dada prioridade a empresas 135 (Taxi Aéreo) para os espaços remanescentes.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 54, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 54 - No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal será dispensada a realização de licitação para a concessão da área ou instalação para empresa de transporte aéreo público, exceto no caso em que mais de uma empresa manifestar interesse pela mesma área ou instalação, hipótese na qual deverá ser realizado processo de seleção simplificado, observado os princípios constitucionais da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência das operações aeroportuárias.

Parágrafo único. Nos demais casos, a concessão de áreas e instalações aeroportuárias será precedida de licitação.” (NR)

JUSTIFICATIVA

O Artigo só cabe a aeródromos públicos.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)



SF/16288.11377-98



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador PAULO BAUER

PLS 258/2016
00268

EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 58, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 58 - Os preços específicos são devidos exclusivamente pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços não remunerados pelas tarifas aeroportuárias e incidem sobre o usuário ou concessionário destes serviços, vedada a participação da administração no resultado financeiro do usuário ou concessionário.

Parágrafo único. Os preços específicos deverão ser módicos e se pautar pelos critérios da razoabilidade, da transparência e da não discriminação, devendo basear-se nos custos e levar em conta o aeroporto onde as áreas se localizam, a localização das áreas no respectivo sítio aeroportuário, as suas características e se são edificadas ou não.” (NR)



SF/16699.88189-11





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **PAULO BAUER**

JUSTIFICATIVA

A inclusão da frase “ vedada a participação da administração no resultado financeiro do usuário ou concessionário” visa impedir que a INFRAERO cobre 10% dos alugueis de vaga que as empresas fazem nos espaços vagos.

Sala das Comissões,

Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 59, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 59 - Ficam isentos de pagamento:

I – da tarifa de embarque:

- a) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- b) os passageiros em trânsito;
- c) os passageiros de menos de dois anos de idade;
- d) os passageiros de aeronaves militares ou públicas, nacionais;
- e) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- f) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço, inclusive os tripulantes extras ou passe de tripulante em voos domésticos;
- g) os investigadores da autoridade de investigação SIPAER, quando a serviço de investigação SIPAER;

II – da tarifa de conexão:

- a) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- b) passageiros com menos de dois anos de idade



SF/16028.13496-58



- c) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço, inclusive os tripulantes extras ou passes de tripulantes em voos domésticos;
- d) os investigadores da autoridade da autoridade de investigação SIPAER, quando a serviço de investigação SIPAER;

III – da tarifa de pouso:

- a) as aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica;
- b) as aeronaves militares ou públicas, nacionais;
- c) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.
- d) as aeronaves em voos de instrução;

IV – da tarifa de permanência:

- a) as aeronaves militares ou públicas, nacionais;
- b) as aeronaves militares ou públicas, estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- c) as aeronaves em voos de instrução;
- d) as demais aeronaves:

1 - por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento;

2 – em caso de acidente aeronáutico, até a liberação da aeronave pela investigação SIPAER ou decisão judicial;

SF/16028.13496-58





3 – em caso de estacionamento em área sob concessão de uso.”
(NR)

JUSTIFICATIVA

Importante incluir na isenção de taxas as aeronaves em voos de instrução, que atualmente estão livres destas taxas, o que contribui para o fomento desta atividade de suma importância para a nossa aviação.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador PAULO BAUER

PLS 258/2016
00270

EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 68, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 68 -A construção e a operação de aeródromo civil privado destinado ao uso particular do proprietário, isoladamente ou em condomínio com outros proprietários, ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de registro junto à autoridade de aviação civil, formalizado por meio de ato administrativo próprio, se o objetivo for coloca-lo nas publicações aeronáuticas.

Parágrafo único. O aeródromo civil privado que diste mais de 9 km de um aeroporto cujo proprietário não pretenda que o aeródromo conste das publicações aeronáuticas, não necessita de projeto aprovado nem de autorização prévia e será objeto de um cadastro simples.”(NR)



SF/16229.76626-07





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador PAULO BAUER

JUSTIFICATIVA

Harmonização com a proposta formulada para o art. 37, uma vez que, conforme aquela proposta, os aeródromos civis de uso particular serão abertos ao tráfego por meio de cadastro junto à autoridade de aviação civil, e não por registro. O aeródromo civil privado só será registrado se o proprietário desejar que o mesmo conste das publicações aeronáuticas

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16229.76626-07





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 69, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 69 - As propriedades vizinhas dos aeródromos civis público ou privado aberto ao tráfego público, das instalações de auxílio à navegação aérea e de rotas de voo visual ou por instrumentos estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades, tais como:

- I – edificações;
- II – instalações, inclusive que possam atrair a fauna; III – culturas agrícolas, temporárias ou permanentes
- IV – objetos de natureza permanente ou temporária, fixos ou móveis
- V – instalações de fabricação ou armazenamento de material explosivo ou inflamável, que possam causar explosões, irradiações, fumaça ou emanções
- VI – quaisquer outras edificações, instalações ou atividades que possam embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à navegação aérea ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.” (NR)



SF/16742.35801-50





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **PAULO BAUER**

JUSTIFICATIVA

Na forma proposta, é prevista a proteção das áreas vizinhas a qualquer aeródromo, sem fazer distinção entre aeródromos civis públicos explorados em regime público ou privado e aeródromos civis de uso particular. Isto faz com que a autoridade aeronáutica exija Plano Básico da Zona de Proteção do Aeródromo (PBZPA) para aeródromos uso particular, normalmente localizados dentro de propriedades particulares. Ocorre que nem mesmo nos aeródromos explorados em regime público o PBZPA traz uma real proteção a essa zona. Dessa forma, a exigência de PBZPA deve se limitar aos aeródromos civis explorados em regime público ou privado.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16742.35801-50



EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 70, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 70 - As restrições de que trata o art. 69 deste Código são as especificadas pelos planos de zona de proteção e de zoneamento de ruído, pelas áreas de segurança aeroportuária e pelo programa nacional de gerenciamento de risco da fauna.

§ 1º Os planos de zonas de proteção serão elaborados pela autoridade aeroportuária do respectivo aeroporto e aprovados por ato da autoridade aeronáutica.

§ 2º Os planos de zoneamento de ruído serão elaborados pela autoridade aeroportuária do respectivo aeroporto com base nas curvas de ruído aprovadas por ato da autoridade de aviação civil.

§ 3º Cabe ao agente público municipal compatibilizar o uso do solo das áreas delimitadas pelas curvas de ruído às restrições de uso aplicáveis, a fim de garantir o desenvolvimento harmônico do aeroporto e do seu entorno

§ 4º As administrações públicas municipais deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo nas áreas vizinhas aos aeroportos às restrições especiais constantes dos planos de zona de proteção, de zoneamento de ruído e de área de segurança dos aeroportos e dos



SF/16979.61890-64





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **PAULO BAUER**

aeródromos militares, às restrições e recomendações constantes do Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.

§ 5º As restrições especiais que forem estabelecidas aplicar-se-ão a quaisquer bens, quer privados ou públicos, em área urbana ou rural, até o limite da área de segurança dos aeroportos e dos aeródromos militares, no que concerne ao controle de focos atrativos que contribuam para a presença de fauna.

§ 6º A responsabilidade pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos de sinalização de obstáculos será do proprietário, titular do domínio útil ou possuidor das propriedades a que se refere o art. 69 deste Código.

§ 7º A omissão do agente público municipal em aplicar as restrições dos planos de zonas de proteção, do plano de zoneamento de ruído e do Programa Nacional de Gerenciamento do Risco de Fauna, na forma deste artigo, sujeita o infrator às sanções da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, bem como do inciso XIV, do art. 1º, do Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967.” (NR)

Handwritten signature in blue ink.



SF/16979.61890-64





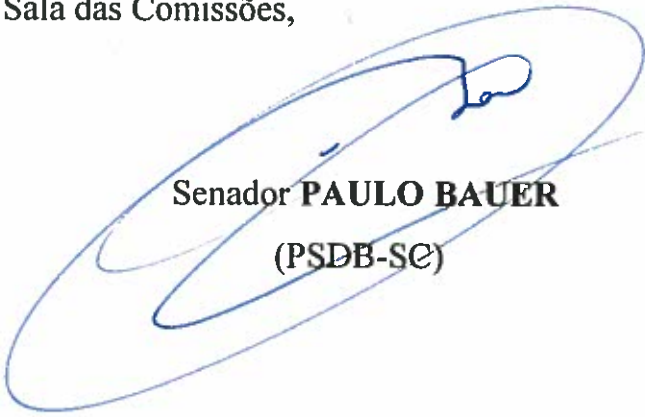
SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **PAULO BAUER**

JUSTIFICATIVA

Substituída a palavra **AERÓDROMO** pela palavra **AEROPORTO**, uma vez que em aeródromo não existe “autoridade **AEROPORTUÁRIA**”.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)



SF/16979.61890-64





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 92, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 92 - Os requisitos e padrões mínimos de segurança serão estabelecidos em regulamentos publicados pela autoridade de aviação civil, podendo variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico e do risco aceitável para o tipo de operação pretendida.

Parágrafo único. Para os fins previstos neste artigo, é facultado à autoridade de aviação civil conceder uma isenção para um requisito de segurança previsto nos regulamentos por ela expedidos, se a mesma considerar que a isenção atende o interesse público ou ao desenvolvimento da aviação privada, principalmente a desportiva.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A aviação experimental e o principal motor do desenvolvimento e da inovação da aviação.

Sala das Comissões,

Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)



SF/16837.75311-56



EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 93, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 93 - Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que cumpram os requisitos e padrões mínimos de segurança exigidos nos regulamentos de que trata o art. 92 deste Código.

§ 1º Excetua-se dessa exigência a operação de aeronave experimental ou de aeronave com certificado de aeronavegabilidade especial, a qual observará as normas de segurança estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

§ 2º Poderá a autoridade de aviação civil, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de voo.” (NR)

B



SF/16221.44151-04





JUSTIFICATIVA

Na forma como está a redação da minuta do CBAer, não há exceção às regras do *caput* do artigo para a operação das aeronaves experimentais ou com certificado de aeronavegabilidade especial. As aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial tratam-se principalmente das aeronaves leves esportivas.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16221.44151-04





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 95º, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 95 - Fica autorizada a fabricação, montagem e venda de aeronaves experimentais:

I - em série, com finalidade econômica, por pessoas jurídicas que tenham seu Corpo Técnico e Sistema de Controle de Qualidade aceitos pela Autoridade de Aviação Civil:

II - de construção amadora, por construção assistida, desde que a referida assistência seja feita por pessoas jurídicas que tenham seu corpo técnico e Sistema de Qualidade aceitos pela autoridade de aviação civil.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A fabricação de aeronaves em série é crucial que seja feita por uma pessoa jurídica. A exemplo da categoria LSA (*Light Sport Aircraft* - Aeronave Leve Esportiva), as empresas devem cumprir os requisitos mínimos previstos em normas consensuais adotadas por diversos países do mundo para que possam fabricar uma aeronave experimental em série. No Brasil as empresas já estão passando por este processo com a adoção da categoria LSA para aeronaves até 600 kg, cujo objetivo é aprimorar a





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **PAULO BAUER**

capacidade da indústria aeronáutica nacional de desenvolver projetos de aeronaves de pequeno porte que tenham mais condições de terem sucesso quando submetidos a uma certificação de tipo. Estas empresas podem ainda oferecer total suporte ao construtor amador, contribuindo para o aumento do nível de segurança na construção amadora destas aeronaves.

Sala das Comissões,


Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16256.33279-32





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art.100, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 100 - Todo proprietário, explorador ou operador de aeronave com certificado de homologação de tipo deve executar ou fazer executar os serviços de revisão , reparo e manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais produtos aeronáuticos em pessoas jurídicas certificadas ou em conformidade com as regras estabelecidas em regulamento emitido pela autoridade de aviação civil, a fim de manter a Aeronavegabilidade do produto aeronáutico.

§1º - Todo proprietário de aeronave de Categoria Especial deve executar ou fazer executar os serviços de revisão , reparo e manutenção de motores e hélices em pessoas jurídicas certificadas, nos fabricantes, com mecânicos habilitados ou em conformidade com as regras estabelecidas em regulamento emitido pela autoridade de aviação civil, a fim de manter a aeronavegabilidade do produto aeronáutico.

§2º - A autoridade de aviação civil poderá suspender ou cancelar o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de adequada manutenção.” (NR)



SF/16067.22045-98





JUSTIFICATIVA

Na forma da redação atual, aeronaves experimentais e com certificado de aeronavegabilidade especial ficam obrigadas a fazer os serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais produtos aeronáuticos em pessoas jurídicas certificadas, o que não se aplica a essas categorias de aeronaves, exatamente por elas não se submeterem a uma certificação de tipo. Essa é a sistemática de revisão e manutenção adotada para essas categorias de aeronaves no restante do mundo.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 103, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 103 - Cabe ao Registro de Aviação Civil Brasileiro:

I - emitir certificados de matrícula e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;

II – reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos, ressalvado o disposto no inciso VI do art. 159 deste Código, de direitos de uso e direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;

III – assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;

IV – garantir publicidade em relação aos documentos averbados, nos termos da lei que dispõe sobre registros públicos;

V – prestar informações e emitir certificados, sempre que solicitado por qualquer interessado, na qualidade de registro competente para a constituição de direitos sobre bens aeronáuticos;

VI – promover o cadastramento geral de aeronaves

VII – atuar como ponto de entrada autorizador para transmissão de informações ao Registro Internacional, nos termos da Convenção da Cidade do Cabo e respectivo Protocolo.

§ 1º O Registro de Aviação Civil Brasileiro será regulamentado pela autoridade de aviação civil, observadas as regras e recomendações previstas em Tratados, Convenções ou Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.



SF/16481.99005-99

B





§ 2º - Para o registro de aeronaves não-certificadas o Registro de Aviação Civil Brasileiro poderá estabelecer um procedimento simplificado para a emissão dos Certificados de Marca Especial e Certificados de Autorização de voo Especial.

§3º - A emissão dos certificados de aeronavegabilidade decorrentes dos atos do Registro de Aviação Civil Brasileiro ocorrerá de acordo com as normas estabelecidas neste Código e em regulamentos expedidos pela autoridade de aviação civil



SF/16481.99005-99

JUSTIFICATIVA

§ 2º: O procedimento de registro de aeronaves no Registro de Aviação Civil Brasileiro carece de disposição, como a proposta, estabelecendo que o processo de registro de aeronaves desportivas, tais como paramotores, parapentes, asa delta, ARP (drones) e outras, tenham um processo simplificado de registro, como forma de promover o registro dessas aeronaves, evitando-se a clandestinidade, o que é consentâneo com o interesse público.

Sala das Comissões,


Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 114, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 114 - Cabe ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves civis e militares.

§ 1º- Para efeitos deste Código, ocorrência aeronáutica é qualquer ocorrência que envolva aparelhos definidos como aeronave por este código, quando a operação da mesma envolver intenção de voo.

§ 2º- No âmbito da aviação civil, as atividades de prevenção de competência da autoridade de investigação SIPAER limitam-se às investigações de ocorrências aeronáuticas e as relativas à gestão de sistemas de reporte voluntário estabelecidos em norma do SIPAER, sendo as demais atividades de competência da autoridade de aviação civil.” (NR)

JUSTIFICATIVA

O CENIPA normalmente não realiza investigação de acidentes aéreos ocorridos com aeronaves experimentais, pois alega que, sendo essas aeronaves de construção amadora e cada uma diferente da outra, os dados levantados não trarão segurança para os demais operadores. Entretanto, os



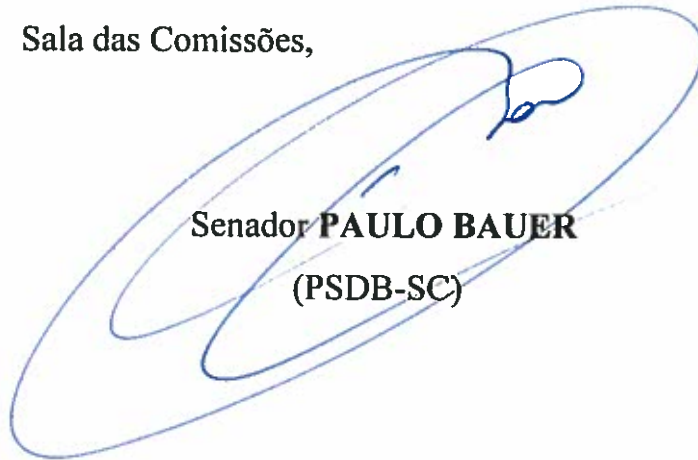
SF/16591.48320-04





operadores dessas aeronaves carecem desta investigação, pois há outros fatores, quando não é possível haver recomendações quanto à aeronave, que são de interesse para a melhoria desse segmento da aviação, como, por exemplo, fatores humanos ou operacionais independentes da aeronave.

Sala das Comissões,



Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)

SF/16591.48320-04





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 142, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 142 - O sistema de segurança da aviação civil tem por objetivo disciplinar a aplicação de medidas destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e áreas e instalações de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica contra atos de interferência ilícita.

§1º O sistema abrange o conjunto de órgãos e agentes públicos e privados relacionados entre si, sob coordenação, orientação técnica e normativa da autoridade de aviação civil, com a finalidade de assegurar a segurança da aviação civil e implementar as normas, diretrizes e recomendações pertinentes da Organização Internacional de Aviação Civil e do Programa Nacional de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

§2º O Programa Nacional de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) deverá prever e ser adequado a cada modalidade de transporte aéreo, levando em consideração o porte e a abrangência territorial das empresas.” (NR)

B



SF/16568.06845-49





JUSTIFICATIVA

Os atos de interferência ilícita podem ocorrer com quaisquer aeronaves, sejam elas em operação privada ou transporte público, regular ou por demanda.

Cada tipo de operação oferece diferentes abordagens...a interferência ilícita em uma aeronave empregada na aviação regular, normalmente é feito por uma ou mais pessoas que embarcaram como passageiros, adquirindo um bilhete, fazendo um check in, etc.

Já a interferência ilícita em uma aeronave empregada em transporte aéreo público por demanda (Táxi Aéreo) será feita pela pessoa que contratou o voo, assim o PSOA deve ser específico para cada modalidade de transporte aéreo.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16568.06845-49





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 147, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 147 - A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade, transferência por ato entre vivos, constituição de hipoteca, publicidade e cadastramento geral.

§ 1º O registro de aeronaves não tripuladas e anv não certificadas destinadas ao uso no aerodesporto será realizado de acordo com regulamentos editados pelas autoridades de aviação civil e aeronáutica, observada a homologação da radiofrequência do equipamento junto à Agência Nacional de Telecomunicações e as normas da autoridade de aviação civil

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá dispensar o registro ou estabelecer procedimentos e registro simplificados para aeronaves, tripuladas ou não, até 150 kg e delegar sua realização para as Entidades Nacionais da modalidade das aeronaves de uso no aerodesporto.” (NR)

JUSTIFICATIVA

2º a dispensa do registro para essas aeronaves mais simples de até 150 kgs como já ocorre em outros países poderá ser feitos pelas entidades





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO BAUER

nacionais de cada modalidade de aerodesporto reduzindo assim o trabalho do RAB.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)



SF/16456.39202-05





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 157, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 157 - Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade, que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas.

§ 1º Serão estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e os casos de suspensão ou cassação

§ 2º Poderão ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente, ou segundo acordos bilaterais celebrados entre a autoridade de aviação civil brasileira e as autoridades equivalentes de outros países.

§ 3º Será expedido certificado de aeronavegabilidade especial para:

- I – aeronave experimental;
- II – aeronave com características especiais, destinada a missão policial de segurança pública, de defesa civil ou de fiscalização;
- III – aeronave que deve ter sua utilização limitada, por razões técnicas ou operacionais, nos termos das normas aplicáveis.
- IV-aeronave leve esportiva



SF/16292.68777-65



§ 4º No caso do inciso II do § 3º deste artigo, o interessado na emissão do certificado de aeronavegabilidade especial deverá demonstrar à

autoridade de aviação civil a necessidade da aeronave para o adequado cumprimento das operações pretendidas.” (NR)



JUSTIFICATIVA

A Categoria de Aeronaves Leves Esportivas ou LSA é uma nova categoria de aeronaves implantada pela ANAC em substituição aos ultraleves, com nível de segurança adequado, intermediário entre as de construção amadora e as de projeto certificado TIPO. Esta categoria já está sendo regulamentada pelo regulamento da autoridade civil aeronáutica (RBAC 21.175 (b)). Portanto um certificado de aeronavegabilidade especial também poderá ser emitido para as Aeronaves Leves Esportivas.

Sala das Comissões,


Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 231, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 233 - O transporte aéreo público de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo público regular, em suas linhas, e pelas Empresas de Transporte Aéreo Público Comercial-Táxi Aéreo, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no § 1º deste artigo, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.” (NR)



SF/16527.73291-00





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO BAUER

JUSTIFICATIVA

Incluir o Taxi Aéreo no transporte de malas postais.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16527.73291-00





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 255, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 255 - Serviços aéreos especializados são os realizados por pessoas físicas ou jurídicas, abrangendo as seguintes atividades econômicas:

I – aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia e aerotopografia;

II – prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;

III – publicidade aérea de qualquer natureza;

IV – fomento ou proteção da agricultura e do meio-ambiente

V – saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica

VI – formação ou treinamento de pessoal de voo ou destinado a serviços técnicos conexos à aviação civil

VII – provocação artificial de chuvas ou modificação de clima

VIII – outras atividades remuneradas de exploração de serviços aéreos, distintas do transporte aéreo público.



SF/16868.39949-46





Parágrafo único: para efeitos deste ART, colar adesivos do patrocinador em anv destinadas ao aerodesporto é considerado patrocínio e não se enquadra no inciso III.” (NR)



JUSTIFICATIVA

As aeronaves destinadas ao aerodesporto podem obter patrocínio para seus voos sem configurar publicidade aérea.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 268, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 268 - Na regulação do transporte aéreo público a autoridade de aviação civil uniformizará a regulamentação por ela expedida e os Tratados Convenções e Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, de forma a propiciar um regime harmônico com relação às normas aplicáveis ao transporte aéreo doméstico e internacional.

Parágrafo único- a autoridade de aviação civil expedirá as regulações diferenciadas para cada uma das modalidades de transporte aéreo público, levando em conta o porte e a abrangência territorial das empresas envolvidas, tendo em vista não sobrecarregar as pequenas empresas, permitindo seu crescimento.” (NR)

Handwritten signature in blue ink.

SF/16725.49554-94





JUSTIFICATIVA

Não se pode continuar como uma empresa de Táxi Aéreo cumprindo regras escritas para empresas de transporte aéreo Regular. O ideal seria que as exigências fossem feitas para cada empresa...em função do seu porte ou complexidade de operação.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16725.49554-94





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 305, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 305 - O operador de aeronaves não tripuladas e aerodesportivas responderá de forma objetiva por todo e qualquer dano que vier a causar a terceiros na superfície, sem prejuízo das sanções administrativas e penais aplicáveis caso a operação tenha se realizado com violação às normas aplicáveis à operação deste tipo de aeronave.” (NR)

JUSTIFICATIVA

Inclusão de aeronaves desportivas, uma vez que asas delta e parapentes estão atualmente sem legislação na ANAC.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 317, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 317 - A infração a norma deste Código ou da legislação complementar, por ação ou omissão, culposa ou dolosa, constitui ilícito administrativo, sujeito às sanções administrativas estabelecidas neste Código.”

§ 1º Constituem ilícitos administrativos as condutas que violem as normas legais ou regulamentares que disciplinam:

- I – as regras do ar;
- II – a segurança da aviação civil;
- III – a construção, a administração e a exploração de aeródromos civis e a exploração de serviços de infraestrutura aeroportuária;
- IV – as restrições de uso de propriedades em zonas de restrição e proteção dos aeródromos;
- V – os requisitos e padrões mínimos de segurança de voo;
- VI – o registro de aviação civil brasileiro;
- VII – a investigação e a prevenção de acidentes aeronáuticos;
- VIII – a elaboração de projetos e a fabricação, reparo e manutenção de aeronaves, suas partes, peças e componentes, e demais produtos aeronáuticos;
- IX – a exploração de serviços auxiliares de transporte aéreo;

B



SF/16971.22708-44



X – a formação e o treinamento de pessoal destinado às atividades de navegação aérea e de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civis;

XI – a exploração de serviços de transporte aéreo público;

XII – a exploração de serviços aéreos especializados;

XIII – os requisitos constantes em regulamentos brasileiros de aviação civil

XIV – os requisitos, condições, obrigações e demais exigências constantes em atos administrativos de autorização, licença e credenciamento e em certificados aeronáuticos;

XV – a exploração, operação ou uso de aeronaves;

XVI – a prestação de informações e a apresentação de dados estatísticos às autoridades de aviação civil, aeronáuticas e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

XVII – as atividades de fiscalização do agente regulador;

XVIII – a facilitação do transporte aéreo.

§ 2º A aplicação da sanção exige a comprovação de voluntariedade, dolo ou culpa do infrator.

§ 3º São excludentes do ilícito administrativo:

I – o caso fortuito e a força maior;

II – o erro de fato ou de direito.

§ 4º As Autoridades de Aviação Civil e Aeronáutica deverão responsabilizar separadamente o proprietário e o Piloto em Comando da aeronave em função do tipo de infração.” (NR)

B





JUSTIFICATIVA

§ 4º - Infração às Regras do Ar deverão ser imputáveis somente ao piloto. Voar sem seguro ou com IAM vencida é imputável ao piloto e ao proprietário.

Sala das Comissões,


Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16971.22708-44





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 356, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 356 - Desenvolver, com fins comerciais, atividades de fabricação, reparo ou manutenção de aeronave, suas partes, peças e componentes, ou de demais produtos aeronáuticos sem possuir qualificação, registro ou sem estar de acordo com a regulamentação vigente.” (NR)

JUSTIFICATIVA

É importante estabelecer as condições clandestinas as quais se refere o parágrafo para não dar margem a outras interpretações.

Sala das Comissões,


Senador PAULO BAUER
(PSDB-SC)





EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 358º, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

JUSTIFICATIVA

Este artigo afronta o direito constitucional fundamental de propriedade no art. 5º da Constituição Federal de 1988, *in verbis*:

“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

XXII - é garantido o direito de propriedade;”

Por sua vez, o Código Civil, em seu art. 1.228, assim dispõe:

“Art. 1.228. O proprietário tem a faculdade de usar, gozar e dispor da coisa, e o direito de reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua ou detenha.”

B

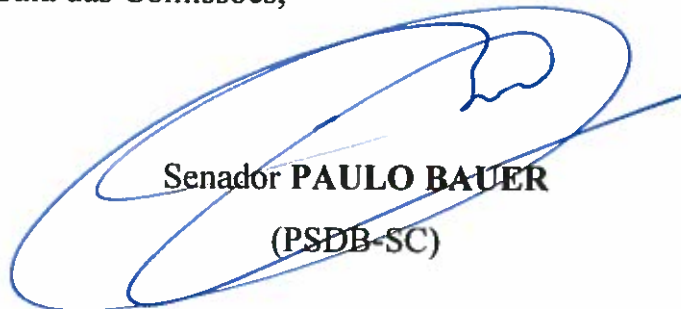


SF/16785.90673-90



Portanto, esse artigo fere o ordenamento jurídico brasileiro, afrontando um direito fundamental de estatura constitucional.

Sala das Comissões,



Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16785.90673-90





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 289

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao §2º do art. 52, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 52.

§2º A anuência prevista no §1º deste artigo fica condicionada à análise de conveniência e oportunidade da respectiva autoridade de aviação civil outorgante, sendo que os contratos cujos prazos ultrapassem o prazo da outorga deverão prever remuneração periódica em parcelas iguais ou crescentes durante toda sua vigência, devendo ser corrigidas monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo da outorga. ”

JUSTIFICATIVA

A modificação consiste em prever remuneração periódica em parcelas iguais ou crescentes durante toda a vigência do contrato de cessão de uso, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo de concessão.

Esse dispositivo tem como objetivo garantir que as remunerações recebidas pela Concessionária e pela União sejam ao menos proporcionais aos respectivos períodos de direito de exploração do aeroporto, impedindo que a União subsidie indevidamente os projetos da



SF/16237.09233-84

Página: 1/2 27/10/2016 14:23:14

86d8c3a74a00a75a91fbcdb9e1184d50e11911d



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

Concessionária através da utilização de direitos futuros de exploração, que seria o caso de parcelas decrescentes. Nesse sentido, a possibilidade de parcelas crescentes (que, a depender do perfil do negócio pretendido, seja a mais adequada para as partes privadas) traz um balanceamento ainda mais favorável ao Poder Público, em relação a parcelas iguais, uma vez que, nessa circunstância, as parcelas pagas após o término do prazo da concessão serão maiores do que as pagas para a própria Concessionária nas fases iniciais do projeto.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16237.09233-84

Página: 2/2 27/10/2016 14:23:14

86d8c3a74a00a75a91fbcdeb9e1184d50e11911d





EMENDA Nº 290 de 2016 – CEAERO

(ao PLS nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica)

Supressiva

Suprima-se na íntegra o artigo 367 do PLS nº 258, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

O Fundo Aeronáutico é regulamentado por lei própria sendo constituído também por outras receitas provenientes de recursos próprios. O citado artigo não acrescenta nenhuma informação nova, pois as tarifas ali regulamentadas já o são na lei de criação do Fundo Aeronáutico.

Entende-se que questões dessa natureza devam ser reguladas em lei específica, como se encontra atualmente, por se tratar de um tema constante em lei própria, não sendo compatível a sua abordagem em um Código Aeronáutico, até porque “o tamanho, extensão ou número (grande ou pequeno) dos seus dispositivos não é critério válido para julgar sobre a sua qualidade de adequação completa, incompleta ou excedente à matéria aeronáutica que lhe cumpre regular” (PACHECO, José da Silva. Comentário ao Código Brasileiro de Aeronáutica. 4ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006, p. 11).

Essas são as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador JOSÉ MEDEIROS
PSD - MT



SF/16325.53125-76

Página: 1/1 31/10/2016 14:34:42

14289af1d178c481161236ccded710a00dcd8fe89





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 291 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se o § 2º ao art. 256 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, renumerando-se o parágrafo único:

“Art. 256

§ 1º

§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização a exploração de serviços aéreos especializados prestados com o emprego de Aeronave Remotamente Pilotada (ARP), de que trata o Parágrafo Único do Art. 28.”

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em



SF/16662.36382-00

Página: 1/2 31/10/2016 11:32:00

3d56f59209d55af99b3e7fe38234b45deb5b8a64





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda acrescenta o § 2º ao art. 256, para dispensar da necessidade de autorização vinculada para prestação de serviços aéreos especializados, quando os serviços forem prestados com ARPs de até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros. As aplicações das ARPs leves não dependem da infraestrutura aeronáutica instalada e, portanto, resultante de recursos dos contribuintes. Nos limites estabelecidos no parágrafo único do art. 28, elas se equiparam exatamente aos tradicionais aeromodelos – que nunca foram impedidos ou submetidos a uma desproporcional burocracia – com a única diferença que os ARPs beneficiam toda a sociedade enquanto os aeromodelos se destinam somente à recreação. Portanto, não consumindo recursos públicos e só trazendo benefícios à comunidade, os ARPs devem ser incentivados ao invés de submetidos a autorizações meramente cartoriais.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16662.36382-00

Página: 2/2 31/10/2016 11:32:00

3d56f59209d55af99b3e7fe38234b45deb5b8a64



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 292-CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se o § 2º ao art. 312 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, renumerando-se o parágrafo único:

“Art. 312

§ 1º

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá também, em seus regulamentos, dispensar a contratação de seguro para os operadores de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs), e deverá dispensá-la no caso das ARPs definidas pelo Parágrafo Único do Art. 28.”

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda acrescenta o § 2º ao art. 312, para permitir que a Autoridade de Aviação Civil possa dispensar em seus regulamentos a exigência de contratação de seguro para os operadores de ARPs. A exigência passa a ser inadmitida no caso das ARPs de até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros. É incomparável a diferença do potencial de prejuízos entre uma aeronave tradicional e uma ARP. No acaso específico das ARPs com até 25 quilogramas, definidas pelo parágrafo único do art. 28, o risco torna-se desprezível.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16131.16529-19

Página: 2/2 31/10/2016 11:29:42

fd51fb48e0d2e0f15178f83d05987002009e9155





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 293 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se ao art. 143 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, o seguinte § 2º, renumerando-se o parágrafo único:

“Art. 143

.....
§ 2º Não se aplica o presente artigo às Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) definidas pelo Parágrafo Único do Art. 28.”

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.



SF/16161.35200-84

Página: 1/2 31/10/2016 11:29:09

c1d61b230104db5a0437831a7d3b919400fdd0c1



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda acrescenta o § 2º ao art. 143 para isentar as ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura, da necessidade de prévia autorização da autoridade competente para o exercício das atividades de elaboração de projetos, fabricação revisão reparo e manutenção. A quantidade reduzida de partes componentes, o baixo valor e a pequena vida útil das ARPs, são incompatíveis com os longos processo de certificação produtiva das aeronaves tradicionais e certamente anulariam a competitividade na nascente indústria nacional, se aplicadas.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16161.35200-84

Página: 2/2 31/10/2016 11:29:09

c1d61b230104db5a0437831a7d3b9f9400fdd0c1





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 294 CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se ao art. 96 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, o seguinte § 6º:

“Art. 96

.....
§ 6º Aplica-se às Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) de que trata o Parágrafo Único do Art. 28, somente o inciso I deste artigo, devendo o Certificado de Tipo ser automaticamente estendido para todas as ARPs de um mesmo modelo, independentemente se importadas ou fabricadas no Brasil.”

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda acrescenta o § 6º ao art. 96 para determinar que somente o Certificado de Tipo será emitido para as ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura, não se aplicando a esta categoria de aeronaves os demais certificados listados no art. 96.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16203.30221-78

Página: 2/2 31/10/2016 11:40:27

f457c90atfdbcead4775da37f8eb018b8db7b68e6





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 295 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se o § 3º ao art. 147 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 147

.....
§ 3º A autoridade de aviação civil deverá dispensar o registro das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) definidas no Parágrafo Único do Art. 28.”

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.



SF/16330.48842-03

Página: 1/2 31/10/2016 11:30:37

b28b0a723a965f361f8f531a19fea76e192f2030



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda acrescenta o § 3º ao art. 147 para dispensar o registro das ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura. As ARPs assemelham-se a equipamentos profissionais comuns, não se diferenciando em função de nacionalidade, matrícula ou aeronavegabilidade, nem lhes sendo aplicáveis os atos públicos descritos no *caput* do art. 147, que são realizados como transações de bens comuns.

Sala da Comissão,

Senador LASIER MARTINS



SF/16330.48842-03

Página: 2/2 31/10/2016 11:30:37

b28b0a723a965f361f8f531a19fea76e192f2030





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 296 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se ao art. 103 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, o seguinte § 3º:

“Art. 103

.....
§ 3º Não se aplica o presente artigo às Aeronaves Remotamente Pilotadas - ARPs definidas pelo Parágrafo Único do Art. 28.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.



SF/16332.69613-70

Página: 1/2 31/10/2016 11:49:46

8c3f4387e6da08e1f575d28240a2857ddae3247f



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda acrescenta o § 3º ao art. 103 para isentar as ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura, da necessidade de cadastro no Registro de Aviação Civil Brasileiro. Para essa categoria de aeronave são inaplicáveis os conceitos de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais, não necessitando, portanto, de registro. Como qualquer equipamento profissional, as ARPs já possuem numeração de série quando de sua produção, sendo esta suficiente para identificá-las para todos os fins essenciais.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16332.69613-70

Página: 2/2 31/10/2016 11:49:46

8c3f4387e6da08e1f575d28240a2857ddae3247f





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 297- CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se ao art. 28 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, o seguinte parágrafo único:

“Parágrafo único. No exercício da competência normativa de que trata o *caput*, as autoridades adotarão requisitos especiais para as Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), e requisitos especialmente simplificados para aquelas com peso máximo de decolagem de até vinte e cinco quilogramas e teto operacional inferior a cento e vinte metros acima do solo.”

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.



SF/16724.69120-60

Página: 1/2 31/10/2016 11:33:22

f042c720566eafe44ac5606ae16c39402d1bbac6





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Caso aprovada esta emenda, as ARPs receberão tratamento regulador especial, e uma categoria delas – a de equipamentos com até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura – deverá receber também tratamento simplificado. Assim, a regulamentação infralegal que vier a ser criada deverá obedecer a diferenciação entre o que é aeronave tradicional e o que é uma tecnologia imprescindível para um país carente de desenvolvimento como é o nosso.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16724.69120-60

Página: 2/2 31/10/2016 11:33:22

f042c720566eafe44ac5606ae16c39402d1bbac6





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 298 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se o § 5º ao art. 157 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 157

.....
§ 5º O disposto neste artigo não será aplicável às Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) definidas pelo Parágrafo Único do Art. 28.”

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda acrescenta o § 5º ao art. 157 para dispensar da necessidade de Certificado de Aeronavegabilidade as ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura. O certificado de Aeronavegabilidade não tem função prática defensável para as ARPs dentro dos restritos limites definidos no parágrafo único do Art. 28.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16744.71328-00

Página: 2/2 31/10/2016 11:42:50

87430491e24b84a4b1ca13266bcd16f476da2925





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 299 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 145 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, e acrescente-se o seguinte § 3º:

“Art. 145

.....
§ 2º A autoridade de aviação civil deverá estabelecer requisitos mínimos para a realização de cursos e a expedição de diplomas de conclusão para pilotos das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) definidas no Parágrafo Único do Art. 28, compatíveis com suas necessidades.

§ 3º Não se confundem as responsabilidades civil e criminal dos pilotos das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs), definidas no Parágrafo Único do Art. 28, com a responsabilidade técnica dos produtos finais de suas aplicações, que se submeterão às leis que regulam o exercício profissional relacionados a essas aplicações.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda altera a redação do § 2º e acrescenta o § 3º ao art. 145 para estabelecer que não se confundem as responsabilidades civil e criminal dos pilotos das ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura, com a responsabilidade técnica dos produtos finais de suas aplicações. A função do piloto é de fato importante na operação das ARPs, mas, obviamente, muito mais simples e diferente da pilotagem de uma aeronave tradicional. A grande gama de produtos finais potencializados pelas suas aplicações, também exigem as respectivas responsabilidades técnicas perante a sociedade. Entretanto, estas não dependem da pilotagem e sim de quem especificou o produto final. Por esta razão é necessário diferenciar as responsabilidades, para que os produtos finais estejam sempre sob a responsabilidade técnica de um profissional regulamentado pelos sistemas de fiscalização de cada profissão já existente no país.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins
EMENDA Nº 300 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se ao art. 92 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, o seguinte § 2º, renumerando-se o parágrafo único para § 1º:

“Art. 92

§ 1º

§ 2º Tratando-se das aeronaves definidas pelo Parágrafo Único do Art. 28, os requisitos e padrões se limitarão aos que possam objetivamente ocorrer nos limites do espaço aéreo a que estão confinadas.”

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em

ny



SF/16927.82964-33

Página: 1/2 31/10/2016 11:26:48

c326b85d2b348ad1d7c9d4292b1c344b88404d02



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

O *caput* do art. 92 determina que os requisitos e padrões mínimos de segurança serão estabelecidos em regulamentos publicados pela autoridade de aviação civil, podendo variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico e do risco aceitável para o tipo de operação pretendida. Esta emenda acrescenta o § 2º para reforçar que no caso das ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura, os requisitos e padrões se limitarão aos que possam objetivamente ocorrer nos limites do espaço aéreo a que estão confinadas.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16927.82964-33

Página: 2/2 31/10/2016 11:26:48

c326b85d2b348ad1d7c9d4292b1c344b88404d02



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 301 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao parágrafo único do art. 101 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 101

Parágrafo único. Compete à autoridade aeronáutica regulamentar as condições para autorização de voo, admitindo requerimentos declaratórios *online* quando se tratar das Aeronaves Remotamente Pilotadas - ARPs definidas pelo Parágrafo Único do Art. 28.”

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se

Senado Federal - Anexo II - Alameda Teófilo Naves - Gabinete EP

CEP 70165-900 - Brasília DF



SF/16930.52927-43

Página: 1/3 31/10/2016 11:45:19

b59f679acae13495d7d511b116920255b34ce06c



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda altera o parágrafo único do art. 101 para permitir que no caso das ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura, será admitido requerimento declaratório *online* para autorização de voo. A enorme dinâmica das aplicações, a brevidade dos eventos que podem ser monitorados pelas ARPs e a pequena limitação definida para suas operações, exigem um sistema imediato e impessoal de autorização. Além disso, essa já é uma tendência nos países com legislação específica, como é o caso do Canadá.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16930.52927-43

Página: 2/3 31/10/2016 11:45:19

b59f679acae13495d7d511b116920255b34ce06c





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 302 CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

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

“Art. 215

Parágrafo único. Para todos os fins deste Código o piloto e eventuais auxiliares diretamente envolvidos na operação das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) serão equiparados a tripulação.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda altera o art. 215 para incluir na definição de tripulação, o piloto e eventuais auxiliares envolvidos na operação das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs). Uma vez que cabe à autoridade aeronáutica regulamentar o treinamento e estabelecer os parâmetros a serem cumpridos na operação das ARPs, é recomendado que seja ela também o agente fiscalizador do piloto e seus auxiliares, se as condições da operação não forem cumpridas e arriscarem de fato o espaço aéreo.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16127.93588-37

Página: 2/2 31/10/2016 11:34:18

ab26bf10cba7ba0ab3b9f2b999535b3058cf730d



EMENDA Nº 303 CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se ao parágrafo único do art. 58 do PLS 258/2016 a seguinte redação:

Art.

58.

.....
Parágrafo único. Os preços específicos são estabelecidos pelo operador aeroportuário, pautado pelos critérios da razoabilidade, da transparência e da não discriminação, devendo levar em conta o aeroporto onde as áreas se localizam, a localização das áreas no respectivo sítio aeroportuário, as suas características, se são edificadas ou não, e sua valoração frente à demanda de interessados.

JUSTIFICATIVA

Nos termos da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, o preço específico é estabelecido pelo operador aeroportuário.

A definição dos preços específicos por parte do operador aeroportuário é prática adotada pela regulação da Anac, tanto para os operadores aeroportuários públicos, quanto para os privados.

Os contratos de concessão dos aeroportos concedidos à iniciativa privada contêm cláusulas que garantem a liberdade na definição dos preços específicos, somente havendo a necessidade de regulação de preço de áreas aeroportuárias destinadas às áreas e atividades operacionais caso sejam verificadas práticas discriminatórias e abusivas.

A proposta de emenda prevê a valoração da área frente à demanda de interessados, por não se tratar de preços vinculados às tarifas aeroportuárias, mas a valores diretamente relacionados à condição do aeroporto, o que faz com que as disputas tendem a elevar o valor contratual.

Além disso, a medida permite a diferenciação de preços entre os aeroportos, afim de que estes reflitam o grau de escassez de suas áreas.

Sala da Comissão,


Senador FLEXA RIBEIRO



SF/16552.28991-83

Página: 1/1 31/10/2016 14:21:16

c61984ba8e44711d27face4676eea2c080519efa



EMENDA Nº 304

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se, onde couber, artigo com a seguinte redação:

“Art. Considera-se como aerodesporto a atividade aeronáutica, tripulada ou controlada remotamente, visando a competição, exibição, treinamento, atividades lúdicas, culturais, turísticas e de aventura, em conformidade com as normas regulamentares emitidas pelas entidades nacionais que administram as categorias aerodesportivas.

§ 1º as práticas acima definidas independem de prévia autorização da autoridade aeronáutica e poder-se-ão realizar livremente em todo o espaço aéreo sobre áreas de baixa densidade populacional e/ou conforme determinado pela autoridade aeronáutica, tal como definido nas cartas aeronáuticas, bem como nas áreas terminais definidas ou autorizadas para tanto.

§ 2º As operações tratadas nesse artigo se darão por conta e risco exclusivo de seus praticantes, devendo tais condições ser expressamente repassada por seus operadores aos acompanhantes.

§ 3º Todo dano causado a terceiros serão assumidos por seus operadores, independente da contratação de seguro.

§ 4º Somente poderá operar as práticas definidas no caput aqueles que sejam habilitados pelas respectivas autoridades aeronáuticas e/ou por entidades nacionais delegadas.

§ 5ª Desde que seja com os objetivos distintos daqueles previstos no artigo 230 da presente Lei, poderão ser remunerados os voos turísticos de aventura em aeronaves esportivas;



SF/16917 60860-32

Página: 1/3 31/10/2016 12:14:56

bad24e46ae3a0cd14d2884caaaa1b8bd7da5391d





§ 6º As aeronaves esportivas poderão exibir as logomarcas de seus apoiadores e/ou patrocinadores, independentemente de autorização ou cobrança de tributos, desde que haja um contrato formal de patrocínio.”



SF/16917.60860-32

JUSTIFICATIVA

O aerodesporto no Brasil, que envolve milhares de praticantes e gera aproximadamente 100 mil empregos diretos e indiretos, precisa ser reconhecida como uma atividade autônoma pelo CBA para que tenha regras próprias e específicas para se desenvolver e cobrar a devida responsabilidade por parte das autoridades e seus praticantes, pois na atualidade funciona baixo a leniência de diversos hiatos legais e/ou baixo isenções cujas regras não estão claras ou não são delineadas pelas autoridades aeronáuticas, que detém por tal razão, um poder discricionário desmesurado, podendo, por exemplo, permitir ou proibir sua prática conforme sua conveniência.

Tal qual funciona em diversos países, aos praticantes dos voos esportivos, lhes são permitidos serem remunerados pelos voos de instrução, panorâmicos e/ou de aventura, uma vez que não seja caracterizado como voo de transporte público de passageiros, passíveis de punição segundo o artigo 355 do PLS 258/2016 e 261 do CPB.

A proposta tão somente trás para dentro da Lei diversas atividades já praticadas, deixando claro a responsabilização dos atos

Página: 2/3 31/10/2016 12:14:56

bad24e46ae3a0cd14d2884caaea1b8bd7da5391d





daqueles que a praticam e sua responsabilidade para com as autoridades
aeronáuticas e com terceiros.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES
(PR-TO)



SF/16917.60860-32

Página: 3/3 31/10/2016 12:14:56

bad24e46ac3a0cd14d2884caaaa1b8bd7da5391d





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 305

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 16, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 16. É vedada a prática de balonismo com a utilização de balões sem dirigibilidade ou controle de azimuth ou de altitude.

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

§ 2º Excetuam-se do disposto neste artigo as práticas de balonismo destinadas a pesquisa científica, previsão meteorológica, proteção do meio ambiente ou a outras finalidades de interesse público tais como práticas aerodesportivas e turismo de aventura, que obedeçam às normas específicas da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.”

JUSTIFICATIVA

Introduz ao artigo o reconhecimento do balonismo como uma prática aerodesportiva e de turismo de aventura, possibilitando a legalização e o reconhecimento de uma atividade realizada em vários países do mundo e que pode trazer muitos dividendos ao país, desde que as



SF/16357.87731-83

Página: 1/2 31/10/2016 10:43:38

42b7c752633cceaaf578de083cc31963a506baab





autoridades aeronáuticas intervenham com responsabilidade junto aos seus praticantes.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16357.87731-83

Página: 2/2 31/10/2016 10:43:38

42b7c752633cceaaf578de083cc3f963a506baab





EMENDA Nº 306

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 23, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 23. A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas pela autoridade competente, assim como aos ônus decorrentes dos serviços prestados para tornar segura a navegação aérea, ficando sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea:

I - uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota;

II - uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aproximação: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação.

§ 1º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave e serão fixadas pela autoridade competente, para aplicação geral em todo o território nacional.

§ 2º Ficam isentas do pagamento das tarifas aeronáuticas:

I - aeronaves militares e aeronaves civis públicas brasileiras;

II - aeronaves em voo de experiência ou de instrução;

III - as aerodesportivas e as detentoras de certificado de aeronavegabilidade experimental ou especial;

IV - aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica;

V - aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.”



SF/16766.88830-78

Página: 1/2 31/10/2016 10:35:16

4e668cc9618ecd52bf5a397e3c3a66cd588db0056





JUSTIFICATIVA

As atividades desenvolvidas pelo aerodesporto são em sua maioria não remuneradas e visa o desenvolvimento de práticas de instrução e desportivas. De igual feita, suas aeronaves não podem desenvolver atividades voltadas ao transporte remunerado de passageiros, suas aeronaves são, por sua natureza, detentoras de certificados especiais para as operações que performam, sendo ainda a porta de entrada de muitos jovens para o universo da aviação.

As isenções às taxas e tarifas de navegação da forma que se requer, representarão um impacto muito pequeno dentro do universo arrecadatório obtido pelos órgãos da aviação junto às demais atividades que fiscalizam na aviação, ao mesmo tempo em que será um grande estímulo para a instrução aérea, o aerodesporto e a indústria que gira ao seu redor, que poderão investir mais em sua segurança, com um retorno global muito grande ao longo do tempo para a aviação como um todo.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16766 88830-78

Página: 2/2 31/10/2016 10:35:16

4e668cc9618ecd52b15a397e363a66d588db0056





EMENDA Nº 307

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 355, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 355. Explorar serviço de transporte aéreo público de passageiro ou carga, regular ou não regular, doméstico ou internacional, sem a devida certificação operacional da Autoridade de Aviação Civil ou em desacordo com os limites constantes no título autorizativo do cessionário e/ou autorizatário.

Pena – detenção de três a cinco anos, multa de R\$ 50.000,00, interdição e/ou perda da aeronave.

§ 1º Incorre nas mesmas penas:

I – o operador que, possuindo certificação operacional expedida pela Autoridade de Aviação Civil para o transporte aéreo público regular ou não, utilizar aeronave não certificada para o transporte aéreo remunerado de passageiro ou carga;

II – aquele que alugar ou ceder de qualquer forma mediante remuneração, aeronave certificada para o serviço aéreo privado para fins de transporte aéreo público e ou remunerado;

III – aquele que fretar ou comercializar voos em aeronave não certificada para a realização de transporte aéreo público;

IV – além dos operadores, também incorrerão na mesma pena a tripulação, seus membros que concorrerem para o crime capitulado neste artigo, o representante legal ou contratual de pessoa jurídica que, de



SF/16725.88856-10

Página: 1/3 31/10/2016 14:42:53

3cb075784d08c71933e5979db116a068601d7d47





qualquer forma, também concorrer para a prática do tipo previsto no *caput*;

V – A tripulação que concorrer para a prática criminosa descrita no *caput*, uma vez comprovada a prática, terá cassada sua habilitação técnica expedida pela Autoridade de Aviação Civil.

§ 2 A pena será aumentada pela metade se o crime for praticado em missões de transporte de enfermos ou órgãos para transplantes ou, ainda, quando resultar em morte ou lesão corporal de natureza grave dos passageiros.

§ 3 Os crimes definidos neste Código, sujeitam os servidores públicos que possam estar envolvidos na prática delituosa em mote, por ação ou omissão, estarão sujeitos, ademais das sanções penais aqui previstas, à perda do cargo, emprego, função ou mandato eletivo. ”

JUSTIFICATIVA

O transporte aéreo clandestino de passageiros e/ou cargas, atentam contra a Segurança do Transporte Aéreo e são crimes previstos no art. 261, § 3.º, C.C. e art. 263, com pena cominada no art. 258, C.C. e art. 121, § 3.º, caso consumado algum acidente ou incidente, e passível no enquadramento dos art. 171 e art. 299 do Código Penal.

O transporte aéreo clandestino também corrobora com os crimes de evasão e sonegação fiscal, ademais de outras práticas delituosas que geralmente incidem em atividades clandestinas/delitivas. Eis a



SF/16725.88856-10

Página: 2/3 31/10/2016 14:42:53

3cb075784d08c71933e5979db116a068601d7d47

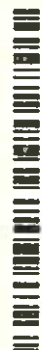




necessidade de sua especificação no novo CBA para que não paire dúvidas sobre sua gravidade e as condutas que deverão ser evitadas.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16725.88856-10

Página: 3/3 31/10/2016 14:42:53

3cb075784d08c71933e5979db116a068601d7d47





EMENDA Nº 308

(ao PLS nº 258, de 2016)

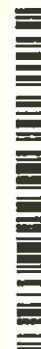
Suprima-se o parágrafo único do art. 15 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

JUSTIFICATIVA

O parágrafo com a aceitação da emenda que cria a atividade do aerodesporto resolverá a situação, sem o crivo excessivo do poder discricionário da administração pública, a quem fica facultado decidir ou não o pleito, muitas vezes sem qualquer justificativa técnica, isso, quando tem condições de fato de justificar, ou pessoal para deliberar sobre tais questões.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES
(PR-TO)



SF/16986.07826-67

Página: 1/1 31/10/2016 10:37:34

b8f275f11a97ea46e92ba99e0f809db6c6ec33ab1





EMENDA Nº 309

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se parágrafo 4º ao art. 37, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 37.

§ 4º Exceção ao teor do Caput aplicar-se-á aos prestadores de serviços aéreos públicos não regulares de cargas e passageiros, desde que cumprido os seguintes requisitos quanto ao aeródromo ou pista de pouso:

I – que esteja localizada em terras indígenas ou em comunidades de difícil acesso da Amazônia Legal;

II – que o comandante da aeronave registre no plano de voo as coordenadas geográficas do destino ao Órgão de controle do Sistema de Controle de Tráfego Aéreo;

III – que o comandante da aeronave declare que o local de pouso de destino tem condições seguras para a operação da sua aeronave. ”

JUSTIFICATIVA

A realidade da Infraestrutura aeronáutica e as operações aéreas levadas na região amazônica são peculiares e específicas, e vem sendo executadas por empresas de táxis aéreos que há anos busca junto a Agência fiscalizadora e regulamentadora da atividade aérea no Brasil, o



SF/16623.06811-53

Página: 1/2 31/10/2016 15:52:18

1bdb1c4fe6e836b64637a0b900379b29789a2292





reconhecimento de sua proficiência nessas tarefas, que a diário salvam vidas, mas que colocam as empresas à mercê do poder discricionário da Agência.

A inserção do parágrafo visa regularizar uma situação que ao momento compele com a falta de segurança em algumas operações, pois compele a alguns operadores em não declararem o real destino para onde devem voar, tudo para evitar multas e outros transtornos com a Agência de Aviação.

A propositura se reveste na liberação da operação das empresas de taxi aéreo em determinadas áreas de interesse do Estado brasileiro, motivo pelo qual possam operar em áreas de pouso e decolagem e de pista de pouso, independentemente de certificação, cadastro e/ou registro, localizadas em terras indígenas ou em comunidades de difícil acesso da Amazônia Legal para o pronto atendimento humanitário, de transporte de carga, da mala postal e de valores.

Sala das Comissões,

Senador VICENTINHO ALVES

(PR-TO)



SF/16623.06811-53

Página: 2/2 31/10/2016 15:52:18

1bdb1c4fe6e836b64637a0b900379b29789a2292





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 310

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 230, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 230.

Parágrafo único. Os serviços aéreos de transporte aéreo público não regular serão prestados, mediante autorização, por empresas aéreas de taxi aéreas inseridas no grupo da aviação civil comercial.”

JUSTIFICATIVA

Considerando que a CF/88 estabelece em sua gênese que o Transporte Público é um dever do Estado e direito do cidadão, o segmento do Táxi Aéreo é uma prestação de serviço público de natureza individual e regulamentado pelo Estado.

Com a criação do grupo da aviação civil comercial o Táxi Aéreo passará a ser incluso no grupo da aviação civil comercial, podendo



SF/16193.23538-35

Página: 1/2 31/10/2016 16:44:59

4b0b0a393620c28b783f88ca60616098605ebbbe





assim, auferir e acender aos mesmos incentivos fiscais das empresas aéreas de transporte regular.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16193.23538-35

Página: 2/2 31/10/2016 16:44:59

4b0b0a393620c28b783f88ca60616098605ebbbe





EMENDA Nº 311

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 364, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 364. Prescreve em dois anos a ação punitiva da autoridade competente no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração a este Código e à legislação complementar, contado da data da prática do ato ou, no caso de infração continuada, do dia que tiver cessado.

Parágrafo único. Interrompe-se a prescrição da ação punitiva uma única vez:

- I – pela notificação da infração;
- II – pela decisão condenatória recorrível.
- III – por qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato;
- IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal.”

JUSTIFICATIVA

O prazo de 2 anos foi recepcionado por toda a legislação atualmente vigente e atende a parâmetros internacionais. O prazo de cinco anos, ademais de criar um ambiente de insegurança jurídica, fará com que o



SF/16007.10894-18

Página: 1/2 31/10/2016 16:55:26

d9f73d8171378d8a6b55c14836d9b9bdc0fb428bb





passivo jurídico e administrativo das empresas cresça, desestimulando o
setor e a vida de investidores do Brasil e fora dele.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16007.10894-18

Página: 2/2 31/10/2016 16:55:26

d9173d8171378d8a6b53c4836d9bdc0fb428bb





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 312

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 230, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 230. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados e os serviços aéreos de transporte de passageiro, carga, encomenda, remessa ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.”

JUSTIFICATIVA

Considerando que a CF/88 estabelece em sua gênese que o transporte público é um dever do Estado e direito do cidadão, o segmento do Táxi Aéreo é uma prestação de serviço público de natureza individual e regulamentado pelo Estado.

Com a criação do grupo da aviação civil comercial o Táxi Aéreo passará a ser incluso no grupo da aviação civil comercial, podendo



SF/16918 80445-08

Página: 1/2 31/10/2016 16:53:31

071319564691932e416476ec88dc79a7b555398db





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

assim, auferir e acender aos mesmos incentivos fiscais das empresas aéreas de transporte regular.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16918.80445-08

Página: 2/2 31/10/2016 16:53:31

071319564691932e416476ec88dc79a7b55398db





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 313

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se parágrafo 3º ao art. 324, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 324.

.....

§3º A infração continuada revela-se evidenciada quando, embora ocorrentes diversas infrações de mesma natureza, restarem as mesmas apuradas em uma única ação fiscal. ”

JUSTIFICATIVA

Os operadores da aviação civil cotidianamente sofrem com autuações em sequência relativas a situações idênticas que se projetam no tempo (ex.: táxi aéreo que voa com aeronave fora da EO, aplica-se uma multa por cada voo realizado com a referida aeronave).

Sobre a temática, a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (e de diversos Tribunais Regionais Federais) expressa entendimento de que a sequência de várias infrações de mesma natureza, apuradas em uma única autuação, é considerada como continuada e, portanto, sujeita à imposição de multa singular a ser fixada de acordo com a gravidade da infração cometida.



SF/16554.43761-12

Página: 1/2 31/10/2016 17:04:07

4ac15408392569c19606d9196e97f0249a971de9



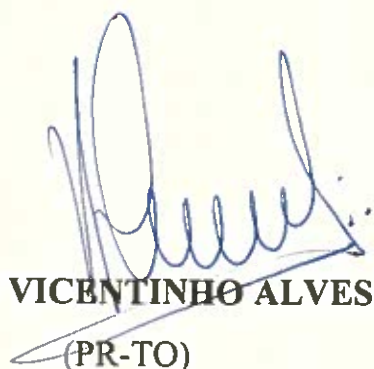


SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

Por se tratar de um entendimento já assente nos Tribunais pátrios é necessário que se crie um dispositivo legal apto a reconhecer a prática da infração continuada, de tal modo que se viabilize a imposição de pena pecuniária de modo singular singularmente (pela conduta em si).

Sala das Comissões,


Senador VICENTINHO ALVES
(PR-TO)



SF/16554.43761-12

Página: 2/2 31/10/2016 17:04:07

4ac15408392569c19606d9f96e97f0249a971de9





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 314

(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se parágrafo 6º ao art. 321, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 321.

§ 6º O processo em que a autoridade deflagrar medida de natureza cautelar, deverá ter trâmite prioritário sobre os demais, inclusive para apreciação de eventual pedido de sua revogação.”

JUSTIFICATIVA

O Art. 321 padece de graves omissões uma vez que deixa de abordar dois aspectos fundamentais sobre as medidas cautelares: os requisitos para utilização do “poder de cautela” e o dever de se impor um trâmite prioritário nos processos em que se verificar sua aplicação. As medidas cautelares (sendo a suspensão de COA ou aeronave as mais comuns) causam grandes embaraços aos operadores que, mesmo que resolvam rapidamente as irregularidades existentes, ainda sofrem com a demora para análise de seus pedidos de desembaraço (já o processo é



Página: 1/2 31/10/2016 16:58:43

24bbce09a8b1e99bcc18655d828b98ae10727b





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

analisado em uma ordem cronológica que não leva em consideração a urgência da situação).

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)



SF/16907.87450-07

Página: 2/2 31/10/2016 16:58:43

24bbbce09a8b1e99bccf8655d828b98ae110727b





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES

EMENDA Nº 315

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao parágrafo 2º do art. 324, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 324.

§2º Em se tratando de infração continuada, deverá ser aplicada multa singular a ser fixada de acordo com a gravidade da falta cometida;”

JUSTIFICATIVA

Os operadores da aviação civil cotidianamente sofrem com autuações em sequência relativas a situações idênticas que se projetam no tempo (ex.: táxi aéreo que voa com aeronave fora da EO, aplica-se uma multa por cada voo realizado com a referida aeronave).

Sobre a temática, a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (e de diversos Tribunais Regionais Federais) expressa entendimento de que a sequência de várias infrações de mesma natureza, apuradas em uma única autuação, é considerada como continuada e, portanto, sujeita à imposição de multa singular a ser fixada de acordo com a gravidade da infração cometida.



SF16725.29997-52

Página: 1/2 31/10/2016 17:05:52

15b41b96a2be9d04b4e13293a0b52cb022168ad65





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**

Por se tratar de um entendimento já assente nos Tribunais pátrios é necessário que se crie um dispositivo legal apto a reconhecer a prática da infração continuada, de tal modo que se viabilize a imposição de pena pecuniária de modo singular singularmente (pela conduta em si).

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)



SF/16725.29997-52

Página: 2/2 31/10/2016 17:05:52

15b41b96a2be9d04b4e13293a0b2cb022f68ad65





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº 316 - CEAERO
(ao PLS nº 258, de 2016)

Acrescente-se o Parágrafo único ao art. 367 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 367

Parágrafo único. São isentas de quaisquer tarifas as Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) descritas no Parágrafo Único do Art. 28, e de tarifas aeroportuárias as demais ARPs.”

JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restringidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARPs não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em



SF/16455.76936-35

Página: 1/2 31/10/2016 11:48:44

cb5edfb54c1ea98abe6295c388cf7908d86f08a7





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda acrescenta o parágrafo único ao art. 367, para isentar de quaisquer tarifas as ARPs de até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros, e de tarifas aeroportuárias as demais ARPs. As ARPs leves, descritas no parágrafo único do art. 28, não necessitam utilizar aeródromos nem os serviços de navegação aérea, não lhes sendo cabíveis a cobrança de tais serviços. Já as demais ARPs também não necessitam utilizar aeródromos e seus serviços, mas devem ser monitoradas quando no espaço aéreo e podem, eventualmente, utilizarem-se dos serviços de navegação públicos.

Sala da Comissão,


Senador LASIER MARTINS



SF/16455.76936-35

Página: 2/2 31/10/2016 11:48:44

cb5edfb54c1ea98abe6295c388cf7908d86f08a7





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 317 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao art. 68, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 68. A construção e a operação de aeródromo civil destinado ao uso particular do proprietário, isoladamente ou em condomínio com outros proprietários, ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de cadastro junto à autoridade de aviação civil, formalizado por meio de ato administrativo próprio”.

JUSTIFICAÇÃO

A mudança proposta visa a unificar o processo de abertura dos aeródromos civis ao tráfego por meio de um único processo denominado processo de cadastro, visto que tal nomenclatura já é utilizada pela Autoridade de Aviação Civil nos termos da Resolução nº 158/2010.

Ainda, tal emenda visa compatibilizar os artigos tendo em vista a Emenda proposta de redação para o inciso XVIII, do art. 34 do PL nº 258.

Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16350.23679-01

Página: 1/1 31/10/2016 19:00:48

92fcd8397f79b08968f6ce680a7c9ca307308318





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 318 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o inciso XII, do art. 47 e os artigos 49 e 50 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

JUSTIFICAÇÃO

Entende-se que a existência de eventual Conselho de Administração Aeroportuária, pode engessar a administração do aeroporto, ante a obrigatoriedade da participação de diversos entes diretamente envolvidos na atividade do aeródromo, com interesses antagônicos, tendo em vista as peculiaridades de suas atividades.

Além disso, não há razoabilidade de se exigir a presença de um CAA para todo e qualquer aeródromo civil público, tendo em vista a existência de mais de 600 aeródromos no país e que sua grande maioria não possui sequer infraestrutura básica.

Primeiramente, como já dito nas justificativas para supressão do inciso XII do art. 47 e do art. 49, entende-se que a existência de eventual Conselho de Administração Aeroportuária, pode engessar a administração do aeroporto, ante a obrigatoriedade da participação de diversos entes diretamente envolvidos na atividade do aeródromo, com interesses antagônicos, tendo em vista as peculiaridades de suas atividades. Além disso, não há razoabilidade de se exigir a presença de um CAA para todo e qualquer aeródromo civil público, tendo em vista a existência de mais de 600 aeródromos no país e que sua grande maioria não possui sequer infraestrutura básica.

Por fim, a redação do artigo 50 como se apresenta, no que se refere a instituição de Câmara de Conciliação e Arbitragem, conflita com a Lei nº 11.182/2005. De fato, compete à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a composição de conflitos de interesse entre prestadores de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 8º, inc. XX da Lei nº 11.182/2005).

Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16715.26077-78

Página: 1/1 31/10/2016 18:59:50

aa2e204cc432db78a6c2adbbc73122497a815746



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 319 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao inciso V, do art. 51, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art.51.....

V - aos terminais de carga;

....."

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta resume-se a modernizar o novo Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre o sistema aeroportuário a referência a "carga", fazendo-se constar que a operação em Terminais de Logística de Cargas (TECA) esteja em conformidade com a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências, bem como ao regime de trânsito aduaneiro.

Como a legislação que regula o sistema aeroportuário faz referência a "terminais de carga aérea" em que o sistema estava configurado de forma diversa da atual, pode haver dúvidas na interpretação dos dispositivos, em especial no que diz respeito ao regime de trânsito aduaneiro nos terminais de carga existentes nos aeroportos brasileiros.

Por razões diversas, os importadores brasileiros vêm obtendo bons resultados quando o desembaraço da carga acontece mais próximo de sua indústria, levando ao ganho de eficiência e diretamente à geração de novos empregos e mais desenvolvimento industrial e comercial ao nosso país.

Sala da comissão,

Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16881.73140-40

Página: 1/2 31/10/2016 19:01:11

ce4ac10356ab412bb5d645eb4932cd4a29e4090c



SENADO FEDERAL



SF/16881.73140-40

Página: 2/2 31/10/2016 19:01:11

ce4ac10356ab412bb5d645eb4932cdaa29e4090c





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 320 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao art. 54, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art.54 - No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal, a critério do operador aeroportuário, é dispensável a realização de licitação para a concessão de áreas ou instalações para empresas de transporte aéreo público.

JUSTIFICAÇÃO

Deve-se retirar a obrigatoriedade de se dispensar a licitação para a concessão de área ou instalação de empresa de transporte aéreo público, tendo em vista tratar-se de uma liberalidade do operador aeroportuário, consagrada mundialmente e intrinsecamente relacionada à viabilidade econômico-financeira da exploração dos aeroportos. Diferentemente de outros setores, as receitas comerciais dos aeroportos são essenciais para a viabilidade do negócio em si, devendo o operador aeroportuário atuar livremente para maximizá-las.

A regra geral deve ser sempre a licitação, podendo ser dispensada, a critério do licitante, em casos de específicos. A própria Lei nº 8666 usa o termo “dispensável” no art. 24 caput e não o termo “dispensada”. Ressalta-se que Dispensável = passível de dispensa e Dispensada = dever da dispensa.

Por fim, cumpre ressaltar a obrigatoriedade da instauração do processo de licitação, visto se tratar de procedimento obrigatório no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Além dos órgãos da administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios. (Art. 1º da Lei 8.666/93).

Sala da comissão,

Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16900.81213-67

Página: 1/1 31/10/2016 18:55:08

c91a9c52139dc0d319b3acc19921b7429be1331



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 321 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação aos §1º e 2º, do art. 70, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art.70.....

§1º - Os planos de zonas de proteção serão elaborados pela administração do respectivo aeródromo e aprovados por ato da autoridade aeronáutica, e deverão ser disponibilizados às administrações municipais para que tomem conhecimento e promovam as ações necessárias, no que couber.

§2º - Os planos de zoneamento de Ruído serão elaborados pela administração do respectivo aeródromo e aprovados por ato da autoridade de aviação civil, com base nas curvas de ruído, e deverão ser disponibilizados às administrações municipais para que tomem conhecimento e promovam as ações necessárias, no que couber.

....."

JUSTIFICAÇÃO

A primeira alteração na redação visa retirar a atribuição de elaborar os planos de zonas de proteção da "autoridade aeroportuária", diante do exposto quando da proposta de alteração do art. 2º e para atender ao conceito apresentado no inciso XIV do art. 34, também proposto, vez que as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Além disso, a matéria já se encontra suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias.

A segunda alteração consiste no fato de que os planos de zonas de proteção podem impor restrições a ocupação e utilização do solo. Dessa forma, busca-se com este comando dar conhecimento aos entes federativos dos planos a fim de que sejam implementadas ações visando o seu atendimento.

Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16591.59987-82

Página: 1/2 31/10/2016 18:57:46

d9c55a24888935cb01fd13f80269466e3edfcc72



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 322 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 42 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:



SF/16843.94320-25

JUSTIFICAÇÃO

De forma geral, o teor do art. 42 não deve constar de lei, uma vez que se trata em grande parte de matéria regulatória, sendo necessário que haja flexibilidade para que a regulação possa evoluir junto com o desenvolvimento do setor, como mudanças na estrutura dos mercados, mudanças tecnológicas e absorção das melhores práticas internacionais. Além disso, a Lei 11.182/2005 – lei de criação da ANAC – e o Decreto 6.780/2009 – Plano Nacional de Aviação Civil – já estabelecem diretrizes dessa natureza para a atuação da ANAC, tornando desnecessário que isso seja tratado no presente projeto de lei.

Em particular, há problemas graves e erros crassos em parte dos incisos deste dispositivo, que implicariam em alterações regulatórias em relação ao que hoje é praticado na regulação econômica de infraestrutura e desequilíbrios econômico-financeiros de enorme intensidade nos contratos de concessão, gerando perdas financeiras significativas ao Fundo Nacional de Aviação Civil, direta ou indiretamente (dependeria da forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos). Abaixo partes desses problemas são apontados.

- **Inciso VII – evitar que o ambiente de monopólio natural na prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária crie ineficiências estáticas ou dinâmicas, de modo a assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais de longo prazo**

A literatura já reconhece amplamente que aeroportos são firmas multi produtos que podem ser submetidas a competição, ainda que parcialmente, o que variará em função da quantidade demandada em cada mercado e de cada segmento de produtos e serviços. O ponto relevante é que não há por que se falar em monopólios naturais, muito menos em caracterizar isso em lei. A ANAC reconhece que existe poder de mercado (caso contrário não haveria por que estabelecer tetos para as tarifas), mas essa realidade não é imutável. Um ótimo exemplo são as concessões e autorizações dos últimos anos, que alteraram completamente a estrutura do mercado de aeroportos no Brasil, aumentando a competição efetiva e potencial.

Página: 1/3 31/10/2016 18:54:14

6ac1232cd35abd7466117b357319d25bee0716a5





SENADO FEDERAL

Ademais, ao assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais de longo prazo a proposta estabelece dois pontos muito graves e equivocados.

- i. **Regulação por custo para todos os aeroportos civis explorados em regime público**, o que, ainda que fosse uma opção correta, seria inviável. É válido apresentar um pouco da experiência internacional de grandes economias na regulação econômica de aeroportos. O Reino Unido faz regulação de preço por custo de apenas dois aeroportos e sua lei de aviação civil sequer permite regulação econômica para aeroportos com movimento inferior a 5 milhões de passageiros por ano (reconhecendo o alto custo de fazer regulação econômica), além de obrigar o regulador a provar, para os aeroportos com movimento superior a esse corte, que existe poder de mercado que justifique a regulação e que o custo-benefício dessa regulação é positivo para a sociedade. Os EUA descentralizam completamente a regulação econômica de seus aeroportos por entender que é caro e ineficiente que isso seja feito por um regulador central (como é o caso da ANAC). A decisão de fazer regulação de preços (seja por custo ou não) cabe a reguladores locais. **Portanto, parece claro quão absurda é a ideia de estabelecer em lei que todos os aeródromos civis explorados em regime público no Brasil (centenas de aeroportos) devem ser submetidos a regulação de preços por custos por um regulador central.**
- ii. Ainda que estivesse correta a caracterização como monopólio natural, estabelecer preços igual ao custo marginal implicaria em prejuízo econômico aos aeroportos, uma vez que uma firma com essa estrutura de custos não é remunerada com preços iguais ao custo marginal. **Trata-se de grave erro conceitual.**
- **Inciso VIII - assegurar igualdade de tratamento regulatório, no que diz respeito à qualidade e eficiência na prestação de serviços entre aeródromos civis explorados sob regime público**

Mais uma vez, o dispositivo ignora completamente o custo-benefício de produzir regulação econômica e parece ignorar as diferenças existentes entre aeroportos no Brasil. Não faz qualquer sentido determinar, ainda mais em lei, igualdade de tratamento regulatório para todos os aeródromos civis explorados em regime público no Brasil (centenas de aeroportos), ainda que especificamente para qualidade e eficiência na prestação de serviços. A decisão de estabelecer mecanismos regulatórios que afetem a qualidade e a eficiência na prestação de serviços depende de diversos fatores, como o porte do aeroporto, a estrutura de mercado na qual ele está inserido e o impacto social dessa regulação. Por exemplo, não há por que estabelecer mecanismos regulatórios equivalentes para o aeroporto de Guarulhos e para pequenos aeroportos regionais. Além disso, ainda que fosse uma opção correta (que não é) seria inviável em função do alto custo regulatório associado.

- **Inciso III - estabelecer regime tarifário e de preços específicos que promova maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País e deste com o exterior, assegurando a eficiência na alocação e uso dos recursos dos aeroportos;**

Ainda que o dispositivo faça sentido e que a previsão de assegurar eficiência na alocação e uso dos recursos diminua as chances de que o mesmo seja interpretado e usado incorretamente,



SF/16843.94320-25

Página: 2/3 31/10/2016 18:54:14

6ac1232cd35abd7466117b357319d25bee0716a5





SENADO FEDERAL

não há necessidade de estabelecer essa orientação no presente projeto de lei. A Lei 11.182/2005 – lei de criação da ANAC – e o Decreto 6.780/2009 – Plano Nacional de Aviação Civil – já estabelecem diretrizes dessa natureza para a atuação da ANAC.

Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16843.94320-25

Página: 3/3 31/10/2016 18:54:14

6ac1232cd35abd7466117b357319d25bee0716a5





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 323 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao art. 68, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 68. A construção e a operação de aeródromo civil destinado ao uso particular do proprietário, isoladamente ou em condomínio com outros proprietários, ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de cadastro junto à autoridade de aviação civil, formalizado por meio de ato administrativo próprio”.

JUSTIFICAÇÃO

A mudança proposta visa a unificar o processo de abertura dos aeródromos civis ao tráfego por meio de um único processo denominado processo de cadastro, visto que tal nomenclatura já é utilizada pela Autoridade de Aviação Civil nos termos da Resolução nº 158/2010.

Ainda, tal emenda visa compatibilizar os artigos tendo em vista a Emenda proposta de redação para o inciso XVIII, do art. 34 do PL nº 258.

Sala da comissão,

Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16054.45059-15

Página: 1/1 31/10/2016 18:54:47

da1c48134945e89546dbb8c8705158ae9d36d0f4





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 324 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se os artigos 56, 57, 58 e 59 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

JUSTIFICAÇÃO

Os artigos encontram-se inseridos na "Subseção VII – Do Regime Tarifário".

Nesse sentido, sabe-se que é papel típico dos órgãos reguladores dispor sobre o regime tarifário. Isso é a essência da regulação, corretamente prevista na Lei nº 11.182/2005 para o setor de aviação civil. Retirar dos órgãos reguladores esse instrumento típico de regulação, consagrado mundialmente, é sinal de claro enfraquecimento do modelo regulatório adotado no Brasil, representando um enorme retrocesso no processo de evolução da regulação dos mercados brasileiros.

Aqui vale pontuar que seria um avanço o presente projeto de lei, além de revogar a Lei 6.009/73, alterar a lógica de regulação de preços no setor aeroportuário brasileiro. Em vez de emitir um (equivocado) comando geral de regulação de preços para todos os aeródromos civis explorados em regime público (o que é inviável, ainda que fosse correto, uma vez que alcança centenas de aeroportos), o código estabeleceria que isso seria feito pelo regulador quando essa for a melhor opção regulatória disponível. Nesse cenário, o regulador teria que justificar amplamente por que está tomando a decisão de regular preços diretamente. Isso representaria uma modernização efetiva do marco regulatório brasileiro, alinhando-se com as melhores práticas internacionais.

Vale reparar que a estrutura tarifária, hoje engessada em lei, poderia ser discutida e estabelecida, quando necessário, por meio de ato da autoridade de aviação civil, podendo se amoldar às características dos diferentes aeroportos brasileiros, que variam de tamanho, perfil de tráfego, ambiente competitivo, entre outros fatores. Isso certamente permitiria soluções mais eficientes.

Ademais, não faz sentido estabelecer em lei um mecanismo de regulação por ameaça (regulação direta de preços específicos quando constatados abusos) para todos os aeródromos civis explorados em regime público no Brasil, o que é claramente inviável, ainda que fosse correto (centenas de aeroportos). A extensão de medidas regulatórias como essa, hoje já estabelecidas em atos da autoridade de aviação civil, tem que ter a necessária flexibilidade de um ato infralegal.

Sala da comissão,

Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16202.77973-00

Página: 1/2 31/10/2016 18:57:06

9b6bd9b768477f1b744bed26d531bd09ca7bd85



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 325 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao art. 43 e suprima-se o art.44, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 43. A construção, administração e exploração de aeródromos civis em regime público mediante concessão à pessoa jurídica de direito privado, inclusive na forma de parceria público-privada, rege-se-á por esta Lei e, no que for aplicável, pela Lei que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e legislação complementar”.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 43 encontra-se inserido na "Subseção II - Da Concessão", logo, assuntos alheios ao instituto da concessão, como no caso o "convênio de delegação para pessoa jurídica e de direito público interno, para consórcio público ou para entidade sob o controle federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal", devem ser suprimidos do artigo.

Além disso, o parágrafo único foi incorporado à nova redação.

Sala da comissão,

Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16031.90623-34

Página: 1/1 31/10/2016 18:56:21

9643b458993c074b88285ae67522bdcc36daa0ff



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 326 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprima-se o art. 31 e seus parágrafos do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:



SF/16964.28417-40

JUSTIFICAÇÃO

A proposta do novo CBA pretende alterar o texto atualmente em vigor na Lei da ANAC (Lei 11.182/2005, Art. 27, "As iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC") incluindo nos casos de audiência pública obrigatória, a afetação de interesses e obrigações dos agentes e usuários (não apenas "direitos" conforme regra atual), além de incluir na medida os usuários da infraestrutura aeronáutica e não apenas os usuários de serviços aéreos. Ademais, a proposta regulamenta de forma detalhada (e por isso deveria ser tratado em regulamento da autoridade de aviação civil) todos os procedimentos concernentes à efetiva realização das audiências públicas.

Atualmente, considerando os avanços tecnológicos e a alcance do ambiente virtual, os órgãos públicos vêm adotado a interpretação de que a audiência pública também pode ocorrer na modalidade de intercâmbio documental. Entende-se que a audiência pública com reunião presencial nem sempre é a forma mais eficiente de garantir publicidade e oportunidade de manifestação, uma vez que impõe custos à administração (por exemplo, disponibilização de infraestrutura, diárias e passagens) e aos interessados (deslocamento).

Note-se que os mecanismos de participação pública e controle social tem se tornado cada vez mais efetivas na administração pública mediante a inclusão de novas plataformas tecnológicas de comunicação e interação com a sociedade, sendo esse um dos motivos para não detalhar seus procedimentos no Código.

Adicionalmente, entende-se que o CBA não é ato normativo adequado para tratar do tema, que já se encontra previsto, por exemplo, na Lei de criação da ANAC.

Página: 1/2 31/10/2016 18:51:54

8fc491a34809d6d53b07ee0d81abf97eaf6b3f62





SENADO FEDERAL

Aponta-se, também que a matéria foi regulamentada no PLS 52/2013, em tramitação na Comissão Especial do Desenvolvimento Nacional do Senado Federal, que busca institucionalizar a autonomia das agências reguladoras e uniformizar entre elas o tratamento de importantes aspectos relativos a gestão, organização, governança e controle social. Considerando-se que o PLS 52/2013 regulamenta o padrão de transparência das Agências, contendo disposições sobre consulta e audiência pública, entende-se, assim, a melhor técnica não tratar deste tema no CBA. Ademais, a proposta do art. 31 não considera, ainda, as peculiaridades e estruturas normativas de cada órgão designado pelo novo Código.

Especial consideração deve ser feita quanto ao § 8º, que veda a delegação de competência para expedição de ato normativo, restando esta atribuição privativa do órgão máximo da estrutura do agente regulador. Nesse caso, o aumento de tarefas burocráticas de responsabilidade do órgão máximo do agente regulador que decorreria dessa medida traria impactos negativos ao bom andamento dos processos estratégicos de interesse do setor e sob a responsabilidade do mesmo órgão.

Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16964.28417-40

Página: 2/2 31/10/2016 18:51:54

8fc491a34809d6d53b07ee0d61abf97eaf6b3f62





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 327 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao §1º, do art.37 e inclua-se o §4º ao mesmo artigo, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art. 37.....

.....
§1º - Os aeródromos civis serão abertos ao tráfego por meio de processo de cadastro.
.....

.....
§4º - A autoridade de aviação civil poderá autorizar em seus regulamentos operações em áreas de pouso e decolagem não cadastradas, bem como estabelecer medidas mitigadoras a serem adotadas pelos operadores para a garantia da segurança de tais operações. "

JUSTIFICAÇÃO

A mudança visa adequar o texto à proposta de Emenda do inciso XVIII, do art. 34, unificando o processo de abertura dos aeródromos civis ao tráfego por meio de um único processo denominado processo de cadastro, visto que tal nomenclatura já é utilizada pela Autoridade de Aviação Civil nos termos da Resolução nº 158/2010.

A inclusão do parágrafo se justifica pelo fato de que há operações que podem, por sua natureza ou essencialidade, ser realizadas em áreas de pouso não cadastradas, tais como as áreas de pouso eventual para helicópteros, já previstas no RBHA 91, as aeronaves anfíbias e os hidroaviões, que em princípio podem pousar e decolar de qualquer superfície aquática e que foram previstas na proposta de RBAC 91, as aeronaves não tripuladas, visto que não é viável exigir que todas elas utilizem aeródromos cadastrados para pouso e decolagem, as operações de proteção ou fomento do desenvolvimento da agricultura, conforme já previsto no RBAC nº 137 e no art. 202 do atual CBA, as operações de segurança pública e defesa civil, etc.

Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16947.42755-15

Página: 1/2 31/10/2016 18:53:03

b4fe8cd6f792aaa32267d383c60800c491b37646



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 328 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao §2º do art. 52, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art.52.....

.....
§2º - A anuência prevista no §1º deste artigo fica condicionada à análise de conveniência e oportunidade da respectiva autoridade de aviação civil outorgante, sendo que os contratos cujos prazos ultrapassem o prazo da outorga deverão prever remuneração periódica em parcelas iguais ou crescentes durante toda sua vigência, devendo ser corrigidas monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo da outorga.
....."

JUSTIFICAÇÃO

A modificação consiste em prever remuneração periódica em parcelas iguais ou crescentes durante toda a vigência do contrato de cessão de uso, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo de concessão.

Esse dispositivo tem como objetivo garantir que as remunerações recebidas pela Concessionária e pela União sejam ao menos proporcionais aos respectivos períodos de direito de exploração do aeroporto, impedindo que a União subsidie indevidamente os projetos da Concessionária através da utilização de direitos futuros de exploração, que seria o caso de parcelas decrescentes. Nesse sentido, a possibilidade de parcelas crescentes (que, a depender do perfil do negócio pretendido, seja a mais adequada para as partes privadas) traz um balanceamento ainda mais favorável ao Poder Público, em relação a parcelas iguais, uma vez que, nessa circunstância, as parcelas pagas após o término do prazo da concessão serão maiores do que as pagas para a própria Concessionária nas fases iniciais do projeto.

Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16851.85481-06

Página: 1/1 31/10/2016 18:53:34

936432014b76cd856c85d22920030f3e9afb2



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 329 - PLEN
(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao inciso I, do art. 2º, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, e suprima-se o inciso IV do mesmo artigo:

"Art. 2º.....
.....

I – à autoridade de aviação civil: regular e fiscalizar a aviação civil, a infraestrutura aeronáutica civil e a infraestrutura aeroportuária civil, incluindo as emissões de poluentes atmosféricos e de ruído aeronáutico.

JUSTIFICAÇÃO

Aponta-se a necessidade de ajuste à terminologia utilizada no inciso I do art. 2º do Projeto de Lei para os ruídos aeronáuticos. Consta no texto proposto "planos de zoneamento de ruídos", no entanto, o plano de zoneamento é um instrumento de regulação do ruído aeronáutico, assim, a redação do inciso deve ser feita de uma forma mais abrangente. Quanto à emissão de poluentes, aponta-se ser necessário o ajuste para inclusão da informação de que se trata de poluentes atmosféricos. Ademais, a emenda pretende diferenciar as competências entre a parte civil e a militar.
Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16559.49373-90

Página: 1/1 31/10/2016 18:49:06

dedc1d5b180546cf1ca6c26459975730f544a1a



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 330 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação aos artigos 16 e 357, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art. 16. A prática de soltura de qualquer balão não tripulado, mais leve que o ar e sem propulsão própria, dirigibilidade ou controle de deslocamento horizontal e/ou vertical, deverá obedecer aos critérios estabelecidos pela autoridade aeronáutica.

§ 1º Excetuam-se do disposto neste artigo as práticas destinadas à pesquisa, previsão meteorológica, proteção de meio-ambiente ou para quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.

§ 2º A prática de soltura de balão não tripulado, mais leve que o ar e sem propulsão própria, dirigibilidade ou controle de deslocamento horizontal e/ou vertical, sem a autorização da autoridade aeronáutica constitui crime e sujeitará o infrator à sanção penal prevista no art. 357, sem prejuízo da responsabilidade civil por danos causados a terceiros e/ou ao patrimônio público. "

.....

"Art.357. Soltar balão não tripulado, mais leve que o ar e sem propulsão própria, dirigibilidade ou controle de deslocamento horizontal e/ou vertical, sem autorização prévia da autoridade aeronáutica se configura como atentado à segurança do transporte aéreo.

Pena – reclusão de dois a cinco anos, aumentada da metade se houver dano a terceiro, e/ou ao patrimônio público, e multa de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais). "

JUSTIFICAÇÃO

A alteração é no sentido de modo a não proibir a prática do balonismo, que é considerado um desporto aeronáutico, mas a restringir a soltura de balões não tripulados, também conhecidos como balões juninos, aos critérios estabelecidos



SF/16966.23633-31

Página: 1/2 31/10/2016 18:50:56

237ce403ae296dd564b2d970011566cdb5827a3





SENADO FEDERAL

pela autoridade aeronáutica. Com o objetivo de adequar a redação à ICA 100-12, do Ministério da Defesa, que fala sobre Balão livre não tripulado e ao Manual de RPAS da ICAO, que define “unmanned free balloon: a non-power-driven, unmanned, lighter-than-air aircraft in free flight”.

Além disso, tem por finalidade de compatibilizar a redação ao art. 261 do Código Penal, deixando explícito que a soltura de balão não tripulado, nas condições especificadas, configura crime de atentado à segurança do transporte aéreo. A pena, que foi alterada para “reclusão de dois a cinco anos”, visa a compatibilização com o art. 261 do Código Penal, que determina a pena de “reclusão de dois a cinco anos” para quem comete crime de atentado a segurança do transporte aéreo.

Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16966.23633-31

Página: 2/2 31/10/2016 18:50:56

237ce403ae296dcd564b2d970011566cdb5827a3





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 331

Dê-se nova redação ao §2º, do art. 344, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art. 344.
.....
§ 2º Caso o proprietário ou explorador se recuse a cumprir com os custos da remoção, a autoridade de aviação civil ou a administração aeroportuária poderá remover a aeronave, por conta e risco do proprietário ou explorador.
....."

JUSTIFICATIVA

A alteração visa adequar o texto ante a alteração proposta para o art. 2º do Projeto de Lei ora analisado, substituindo a palavra "autoridade aeroportuária" para "administração aeroportuária".

Como dito na proposta de Emenda do art. 2º, as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Compete a administração do aeroporto gerenciar, dirigir, o dia a dia do aeroporto, enquanto a autoridade aeroportuária, constitui um conjunto de órgãos e entidades (Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça; Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO) cujas atribuições estão mais relacionadas ao auxílio e melhora na prestação dos serviços nos aeroportos.

De fato, a matéria já é suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, sendo que, especificamente em seus artigos 6º e 7º, o mencionado Decreto dispõe sobre as atribuições e a composição das Autoridades Aeroportuárias.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16648.33782-40

Página: 1/1 31/10/2016 18:47:34

eb5d000c32fae0c263006e370d6db73d527f0c5



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 332

Dê-se nova redação ao inciso II, do art. 290, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art. 290.
.....
II – restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, da administração aeroportuária ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública;
....."

JUSTIFICATIVA

A alteração visa adequar o texto ante a alteração proposta para o art. 2º do Projeto de Lei ora analisado, substituindo a palavra "autoridade aeroportuária" para "administração aeroportuária".

Como dito na proposta de Emenda do art. 2º, as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Compete a administração do aeroporto gerenciar, dirigir, o dia a dia do aeroporto, enquanto a autoridade aeroportuária, constitui um conjunto de órgãos e entidades (Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça; Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO) cujas atribuições estão mais relacionadas ao auxílio e melhora na prestação dos serviços nos aeroportos.

De fato, a matéria já é suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, sendo que, especificamente em seus artigos 6º e 7º, o mencionado Decreto dispõe sobre as atribuições e a composição das Autoridades Aeroportuárias.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16006.28538-15

Página: 1/1 31/10/2016 18:44:56

193092299891c74fa8c8d414674b72041b4f1489



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 333

Suprima-se os art. 318, 330 e 331, todos do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016.

JUSTIFICATIVA

A redação do artigos traz definições que já existem em outras leis ou que poderiam estar contidas em regulamentos específicos dos órgãos. Não é desejável a definição em lei a conceituação de reincidência e antecedente, pois restringe demasiadamente a ação dos órgãos governamentais quando da criação de novos regulamentos.

A título de exemplo, é absurda a redação do inciso II do art. 318, pois não se identifica justificativa técnica para que o antecedente esteja limitado à ocorrência no mesmo aeroporto, representando, assim, uma restrição à ação fiscalizatória do Estado, o quê, em última instância, representaria potencial risco à segurança.

Ademais, é temerário o estabelecimento em Lei do mecanismo de dosimetria proposto nos art. 330 e 331.

Entende-se que os regulamentos específicos de cada órgão devem definir os aspectos de dosimetria. A definição de situações agravantes e atenuantes não deve estar na Lei. Como a lei já informa os limites a serem seguidos, a mensuração das multas seria melhor escolhida pelos órgãos específicos e para cada tipo de infração (nem todas as infrações consideram os mesmos agravantes/atenuantes e as mesmas ponderações).

Os agravantes e atenuantes podem ter valores diferentes, conforme a conduta que se coloca nas normas. Em análise geral, avalia-se que a sistemática proposta é extremamente favorável aos infratores, sem qualquer justificativa plausível para isso.

A proposta está igualando os desiguais.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16056.80775-75

Página: 1/1 31/10/2016 18:46:20

4d360c0a9ff074cb1029da9c27d4c68907f05314





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 334

Dê-se nova redação ao art. 241, do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016:

"Art. 241. É assegurado à autoridade de aviação civil o irrestrito acesso às instalações e a qualquer documento, livro, registro, sistema ou informação sobre as operações, as finanças, a contabilidade, as tarifas, entre outros, das pessoas físicas e jurídicas submetidas a esta Lei."

JUSTIFICATIVA

Ao se analisar o art. 241, aponta-se que para o adequado exercício da competência de regulação e fiscalização é essencial minimizar a assimetria de informação existente entre regulado e regulador, assegurando à autoridade de aviação civil o irrestrito acesso às informações detalhadas sobre os serviços públicos executados pelo regulado, sem restrições, inclusive ter livre acesso às suas instalações, sistemas, documentos e processos.

Desse modo, para o atingimento deste objetivo, é necessária a realização de ajuste ao item.

Sala da Comissão,

Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16800.25760-07

Página: 1/1 31/10/2016 18:40:59

b1626b2e14388c90cb7d40d3612dcfe768834d8e





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 335

Suprima-se o inciso V do art. 247, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei traz procedimentos de apresentação de documentos que, atualmente, a autoridade de aviação civil já entende como dispensáveis, quais sejam, *"horários que pretende observar, na forma do regulamento expedido pela autoridade de aviação civil brasileira"*.

Não existe qualquer elemento técnico vinculado à apresentação de "plano de operação e horários" que enseje óbice para a outorga de autorização a uma sociedade estrangeira para iniciar os serviços internacionais no Brasil. Portanto, significa apenas burocracia desnecessária. Ressalte-se que o atual sistema eletrônico para autorização do transporte de transporte (HOTRAN), vigente desde 2008, tornou-se obsoleto exigir, como condição necessária no processo da referida autorização, que a empresa apresente o horário previsto que pretende operar. Ademais, acordos de serviços aéreos firmados pelo Brasil tendem a flexibilizar as condições da prestação dos serviços, inclusive com a eliminação de limites de frequência, horários, capacidade e da designação de empresas.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16854.01234-42

Página: 1/1 31/10/2016 18:42:18

1969f05fb051ea7bfcdf572003e0a3e16bedb96c





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 336

Dê-se nova redação ao art. 260 e ao inciso XII do §1º do art. 317, ambos do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, suprimindo-se os artigos 255, 256, 257, 258 e 259:

“Art. 260. Os proprietários ou operadores de aeronaves não destinadas à prestação de serviços aéreos públicos não necessitam de autorização para suas atividades aéreas.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto neste artigo, os proprietários ou operadores devem atender os requisitos técnicos e as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como manter suas operações sob seguro contra danos a pessoas ou bens na superfície e a tripulantes e passageiros.”

“Art. 317.
§1º
XII – a prática das atividades aéreas;
.....”

JUSTIFICATIVA

A alteração visa disciplinar em um único artigo as outras atividades aéreas sejam elas remuneradas ou não, que não estejam inseridas como serviços aéreos públicos, esses já expressamente definidos no art. 230 do PL.

A nova redação sugerida ao art. 317, §1º, inciso XII, tem como objetivo alinhar-se com a proposta de Emenda para o art. 260, visto que diante da proposta os serviços aéreos especializados estão enquadrados como “Demais Atividades Aéreas”.

Ademais, propõe-se a supressão do Capítulo V – Dos Serviços Aéreos Especializados, composto pelos artigos 255 a 259.

Quanto ao art. 255 a supressão se faz necessária tendo em vista a nova redação proposta para o artigo 260.

A proposta é unir em uma única categoria “Das demais atividades aéreas” todos os serviços e atividades que não sejam consideradas como serviço aéreo público, delimitado no art. 230 do PL.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16382.10279-48

Página: 1/1 31/10/2016 18:43:28

9d659fa287e2df1e933748b3547f8c4ac41b1c65



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 337

Dê-se nova redação ao art. 101, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art. 101. O projeto, fabricação, operação, manutenção de aeronaves não tripuladas estará condicionada ao atendimento à regulamentação específica da autoridade de telecomunicações, da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica."

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista o avanço acelerado da tecnologia das aeronaves não tripuladas, propõe-se que o tema seja a princípio legislado por meio de regulamentação específica da autoridade de aviação civil.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF16023.89914-44

Página: 1/1 31/10/2016 18:27:18

637ded98535994712b0dd8e23ec5e44c6624234





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 338

Dê-se nova redação ao art. 103, §2º, ao art. 108 e ao §1º do art. 113, todos do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art. 103.

§ 2º A emissão dos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade decorrentes dos atos do Registro de Aviação Civil Brasileiro ocorrerá de acordo com as normas estabelecidas neste Código e em regulamentos expedidos pela autoridade de aviação civil."

"Art. 108 Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo da autoridade de aviação civil o número de ordem de apresentação e a data da sua prenotação."

"Art. 113.

§1º O Registro de Aviação Civil Brasileiro efetuará o cancelamento de matrícula dentro do prazo previsto em regulamento da autoridade de aviação civil, quando a solicitação de cancelamento for submetida nos termos do Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, e mediante uma autorização registrada e irrevogável de cancelamento de matrícula e de exportação."

JUSTIFICATIVA

É essencial que se inclua o certificado de matrícula ao §2º do art. 103 que não foi contemplado na redação original, tendo em vista que tal documento é pilar para a atuação do registro aeronáutico brasileiro.

O art. 108 do Projeto de Lei faz menção ao "Protocolo do Registro de Aviação Civil Brasileiro". Com vistas ao melhor atendimento da sociedade, o protocolo da ANAC é unificado.

O prazo previsto no §1º do art. 113 do Projeto de Lei já é tratado por normativo da ANAC, não se vislumbrando necessidade de sua replicação em Lei. Aponta-se que a Resolução ANAC nº. 309/2013 é que estipula o prazo de 5 dias úteis.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF16860.45876-70

Página: 1/1 31/10/2016 18:28:25

d770a5a4f0d0cd631442edca0d46aff49214f180



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 339

Dê-se nova redação ao caput do art. 115, e ao §2º do art. 130, ambos do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016:

“Art. 115. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro.”

“Art. 130.

§ 2º As fontes SIPAER de que tratam os incisos V e IX do caput deste artigo, a identidade dos tripulantes e passageiros, os gráficos produzidos pelo SIPAER, as análises e conclusões da investigação e o relatório final SIPAER não serão utilizadas para fins probatórios em processos judiciais e administrativos, inclusive em inquéritos, e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o disposto neste Código.”

JUSTIFICATIVA

A redação proposta para o art. 115 do Projeto de Lei não inclui os operadores de infraestrutura, assim, propõe-se sua alteração para torná-la mais abrangente e completa, como atualmente já é previsto no CBA/86.

Observa-se que o texto do Projeto de Lei tende a impactar negativamente o Programa Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Civil – PSO-BR e os Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO das empresas: a redação do §2º do art. 130 confere proteção a sete fontes do SIPAER de utilização para utilização para fins probatórios em processos judiciais e administrativos, contra a atualmente uma fonte conforme §2º do art. 88-I do CBA/86.

Essa proteção excessiva pode desnecessariamente prejudicar ou mesmo inviabilizar a aplicação de certos tipos de sanções administrativas pela Agência e penais por outros órgãos. As discussões sobre o tema apontam que a ideia principal é de se proteger somente fontes de informação que sem tal proteção não colaborariam (relatos voluntários), mas, nos outros casos, a exemplo das “gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições”, não se faz adequada a excessiva proteção. Por tal fato, altera-se a redação do §2º para que somente os incisos V e IX do art. 130 sejam protegidos.

Sala da Comissão,

Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16993.47211-11

Página: 1/1 31/10/2016 18:29:47

5bb1c4a29e71cdd7c4e65442a71b6b722229c5ec



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 340

Dê-se nova redação ao parágrafo único do art. 143, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art. 143.

Parágrafo único. Atendidos os requisitos estabelecidos em regulamento, o exercício das atividades de fabricação, revisão, reparo e manutenção previstas neste artigo depende de prévia autorização da autoridade de aviação civil, formalizada mediante a expedição de certificado ou autorização, nos termos da regulamentação por ela emitida."

JUSTIFICATIVA

O texto constante do PL cria ônus desnecessário ao setor pois a atividade de "elaboração de projeto" não carece de previa autorização da autoridade (sem prejuízos à aprovação do projeto, atividade que normalmente ocorre).

Além, disso, todas as atividades são competência da autoridade de aviação civil, que emite regulamentos os quais apresentam as condições e requisitos para tais certificados e autorizações.

Por fim, termo "homologação" não é mais usado para as atividades relacionadas a produtos aeronáuticos e manutenção, nem no Brasil, nem por autoridades de aviação civil estrangeiras.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF16288.47480-94

Página: 1/1 31/10/2016 18:31:15

3708c67609f1b46fe3d3c917e041940d5502e6e7





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 341

Dê-se nova redação ao art. 145, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 145. O sistema de formação e treinamento de pessoal é constituído pelas instituições destinadas a formar, treinar, especializar e aperfeiçoar os profissionais da aviação civil, nele incluindo-se, entre outras, as escolas de aviação civil, aeroclubes, escolas técnicas e instituições de ensino superior.

§ 1º O exercício das atividades econômicas previstas neste artigo poderá depender de prévio licenciamento da autoridade de aviação civil.

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá estabelecer requisitos mínimos para a realização de cursos e a expedição de diplomas de conclusão.”

JUSTIFICATIVA

O texto atual transparece que a lista apresentada de instituições do sistema de formação e treinamento é exaustiva - e não exemplificativa. Uma lista exaustiva removeria do sistema empresas credenciadas que oferecem, por exemplo, cursos de bombeiro de aeródromo ou profissionais AVSEC.

A inclusão da expressão "entre outras", propõe corrigir tal questão, dando caráter não exaustivo à lista.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16600.22366-88

Página: 1/1 31/10/2016 18:32:18

fe4551064ccf7f761908ee1ed90ccdae304f7a24





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 342

Dê-se nova redação ao §3º do art. 162, e ao caput do art. 169, ambos do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

"Art. 162. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem o tenha contratado poderão ser inscritos no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§3º Quando não houver hipoteca de aeronave em construção, será facultada a inscrição do projeto construído por ocasião do pedido de matrícula."

"Art. 169. O contrato de construção de aeronave poderá ser inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro."

JUSTIFICATIVA

O texto constante do PL em seu art. 162, §3º, e no art. 169, apresentam ônus desnecessário ao setor.

Não se vislumbra a necessidade de obrigatoriedade da inscrição no RAB prevista no §3º, recomendando que esta seja facultativa, pois, na prática, o RAB aponta que, em 89 anos de funcionamento, poucos são os registros dos referidos projetos, o que não diminui a segurança jurídica ou técnica das aeronaves.

Sala da Comissão,

Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16196.47466-04

Página: 1/1 31/10/2016 18:33:21

04cc8f5c80e832bd2612a34f285195e0b095c303





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 343

Suprima-se os artigos 178, 179, 180 e 181, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

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);

Especificamente quanto ao artigo 178, seu parágrafo primeiro determina que as aeronaves estrangeiras operando em intercâmbio deverão ser vistoriadas e inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro. No entanto, o parágrafo segundo determina que seja mantida a marca de nacionalidade estrangeira, ou seja, admite que a aeronave seja inscrita em dois Estados. Disso resulta flagrante violação à Convenção Internacional de Aviação Civil, criada em Chicago, em 1944 e ratificada pelo Brasil por meio do Decreto Nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, que *verbis*:

NACIONALIDADE DAS AERONAVES

ARTIGO 17

Nacionalidade das aeronaves



SF/16376.81393-06

Página: 1/2 31/10/2016 18:34:49

328364a303c33cd1c0144b54af375979aeb63666





SENADO FEDERAL

As aeronaves terão a nacionalidade do Estado em que estejam registradas.

ARTIGO 18

Registro duplo

Nenhuma aeronave poderá registra-se legalmente em mais de um Estado para outro.

O parágrafo segundo do art. 178 determina que será emitido certificado de aeronavegabilidade brasileiro para aeronave estrangeira operando em intercâmbio no Brasil. Cabe ressaltar que tal medida se torna tecnicamente impossível ao se considerar que tal certificado é emitido com base no cumprimento da regulamentação brasileira. Destaque-se que tal situação não encontra paradigma em termos mundiais.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16376.81393-06

Página: 2/2 31/10/2016 18:34:49

328364a303c33cd1c0144b54af375979aeb63666





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 344

Dê-se nova redação ao art. 233, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 233. O transporte aéreo público de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo público.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no § 1º deste artigo, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.”

JUSTIFICATIVA

Verifica-se necessidade de ajustes ao art. 233, uma vez que a redação original prevê a possibilidade de realização do transporte aéreo público de mala postal unicamente por empresas de transporte aéreo público regular, não havendo justificativa técnica para tal restrição, não compatível com o princípio de livre concorrência constante no próprio Código.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16143.23378-05

Página: 1/1 31/10/2016 18:36:09

f67dc10547b2171b9058ca314ce7a8d6402efc37





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 345

Dá-se nova redação ao artigo 234, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 234. Na regulação dos serviços aéreos, a atuação da autoridade de aviação civil visará especialmente a:

I - Assegurar às empresas de serviço de transporte aéreo regular domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na Autoridade de Aviação Civil, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela Autoridade de Aviação Civil;

II - estabelecer os critérios objetivos de alocação às empresas de transporte aéreo dos horários de pouso e decolagem nos aeroportos cuja capacidade tenha sido atingida, observando-se o atendimento do interesse público, o estímulo à concorrência e a prestação de serviço e uso de infraestrutura adequados.

III – assegurar a liberdade tarifária.”

JUSTIFICATIVA

O inciso I do art. 234 do Projeto de Lei amplia o conceito contido no §1º do art. 48 da Lei 11.182/2005. Atualmente, nesse parágrafo, o conceito de exploração de “qualquer linha aérea doméstica” está vinculado às empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo público regular, uma vez que é claro em sua redação o termo “concessionárias de serviços aéreos”.

Com a proposta feita no Projeto de Lei, aquele inciso I abarca todos os prestadores de transporte aéreo públicos. Tal fato é preocupante, pois em aeroportos com infraestrutura saturada, o regulador deve ter meios de garantir que esta seja dedicada ao atendimento daquelas empresas de transporte aéreo regular que atendam o a maior quantidade possível de transporte de passageiro contando ainda com o planejamento e antecipação de reserva de infraestrutura.

Foi incluído também no inciso I, anteriormente citado, limitadores relacionados ao controle de espaço aéreo. Entende-se que este condicionante deve estar correlacionado à capacidade operacional de cada aeroporto, ou seja, no sistema de pista de pouso e decolagem, rolagem e pátio do aeroporto com um número determinado para o fluxo para receber, processar e enviar aeronaves do/para o espaço aéreo. Imposição de restrição relacionada ao controle de espaço aéreo se mostra contraproducente, pois o sistema de navegação é mais flexível que o sistema físico de pouso e decolagem, pois nele podem ser feitos arranjos operacionais com o número de controladores, separação horizontal e vertical dos setores, diminuição de áreas de determinado setor em determinada hora do dia e outros procedimentos que podem garantir que o espaço aéreo não seja fator de restrição.

Expõe-se ainda que o art. 175 da Constituição prescreve a exploração de serviços públicos mediante concessão e permissão, indicando ainda que “Lei” irá dispor, entre outros, sobre



SF/16559.51819-37

Página: 1/2 31/10/2016 18:37:28

8ed732843a2107cdc4745b7b3d5ba67ec4c33ea8





SENADO FEDERAL

política tarifária, direito dos usuários e serviço adequado. A "Lei" a que se referiu o citado art. 175 é a Lei nº. 8987/1995. Assim, segundo a Lei nº. 8.987/1995, serviço adequado é aquele que é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. Pela Lei nº. 11.182/2005, a liberdade de rotas e de preços (tarifária) vão ao encontro da "regularidade" e da "modicidade de tarifas" da concessão típica. Entende-se, pois que a prestação de serviço aéreo público deve ocorrer conforme as normas regulamentares expedidas pela autoridade de aviação civil.

O inciso II do art. 234 vincula a prestação de serviço aéreo a "horários de pousos e decolagem", o que mostra uma confusão de conceitos na norma. O horário de pouso e decolagem está vinculado à exploração da infraestrutura ao longo do tempo (slot). Devem ser garantidas formas de se fiscalizar a utilização de slots, e se possibilitar à autoridade de aviação civil normas que assegurem a prestação de serviço adequado. Registra-se, ainda, que a preferência de uso de infraestrutura não deve estar vinculada a qualquer agente, mas sim àqueles que operam slots continuamente no tempo e que atendem aos requisitos estabelecidos pela autoridade de aviação civil. Conforme a redação do inciso II, uma empresa aérea que operar um único voo em um único dia fará jus àquele voo em todos os anos futuros.

Esse fato representa a adição de barreiras de acesso a infraestrutura, e o impedimento de criação de novos voos por necessidade de atendimento à diretriz.

Reforça-se que os critérios de alocação de slots devem ser objeto de regulação pela autoridade de aviação. A redação original do inciso II assegura às empresas aéreas o direito histórico do slot, como se fosse um ativo ou patrimônio, o que pode não constituir o melhor mecanismo de regulação para o atendimento ao interesse público ou pode engessar demasiadamente a atuação do regulador na correção de falhas de mercado que sejam identificadas. A depender do caso e das restrições de infraestrutura do aeroporto, o dispositivo pode representar prejuízo à concorrência ou mesmo a exclusividade da empresa aérea (monopólio).

Pelos motivos expostos, os referidos incisos I e II do art. 234 do Projeto de Lei devem ser alterados.

Sala da Comissão,

Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16559.51819-37

Página: 2/2 31/10/2016 18:37:28

8ed732843a2107cdc4745b7b3d5ba67ec4c33ea8



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 346

Suprima-se os incisos III e V do art. 236, e o §1º do art. 238, ambos do Projeto de Lei do Senado nº. 258, de 2016.

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei propõe a criação da figura do contrato de adesão, com cláusulas essenciais, que será a formalização da autorização outorgada (art. 236). Além deste dispositivo ser claramente inspirado no art. 23 da Lei nº. 8.987/1995, que trata das cláusulas essenciais do contrato de concessão, são preocupantes os problemas decorrentes dos incisos III e V do art. 236 que exigem que conste no contrato de adesão os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade dos serviços e a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de informações de interesse da autoridade de aviação civil.

Percebe-se que a inclusão no contrato de adesão desses itens poderá implicar no engessamento da regulação, uma vez que surgimento de novas demandas / critérios implicarão na necessidade de atualização do contrato. Ainda, listar todas as demandas / critérios que devem ser atendidos pela autorizado parece ser excessivamente prescritivo, de forma que nem os atuais contratos de concessões vigentes o fazem, assim, é desnecessário este estabelecimento, sendo suficiente mencionar a obrigação de a empresa aérea ter de cumprir o disposto na regulamentação vigente.

Aponta-se que o parágrafo §1º do art. 238 do Projeto de Lei deve ser suprimido, uma vez que as exigências para a requisição de autorização para a exploração de serviços aéreos podem ser regulamentadas em norma específica da autoridade de aviação civil e não em Lei, como, inclusive, estabelece o *caput* do próprio artigo.

Sala da Comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16305.67286-84

Página: 1/1 31/10/2016 18:38:49

8943d3adb1de253e9e8817cae6cfae5d9d20532





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 347 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao art. 61, e **suprima-se** os artigos 60, 62, 63, 64, 65, 66 e 67 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art.61 - A construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime privado, por meio de autorização, será regulamentada em ato específico do Poder Executivo.”

JUSTIFICAÇÃO

A alteração visa atender ao previsto no inciso VI, do art. 34 do Projeto apresentado.

Além disso, como já adiantado quando da justificativa apresentada para a supressão do art. 60, entende-se que devem constar no código as diretrizes e orientações do tema.

Assim, a exploração de aeródromos mediante autorização deve ser mantida e tratada por ato específico do Poder Executivo, como atualmente prevê o Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, que dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização.

Ademais, entende-se que tecnicamente e juridicamente o conceito “autorização vinculada” não se mostra adequado.

A nova redação proposta visa definir a modalidade de outorga da infraestrutura aeroportuária em consonância com o disposto no art. 21, inciso XII da CF/88, que faz referência à modalidade da autorização já bastante consagrada pela doutrina do direito administrativo.

Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16768.21058-12

Página: 1/1 31/10/2016 18:58:28

e25214aac83c941b66337bdb9426e131b667e7e45



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 348 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação aos artigos 96, 97 e 98, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 96. A emissão de certificado de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto nas hipóteses sujeitas à emissão de certificado de aeronavegabilidade especial.

Parágrafo único O disposto no caput deste artigo aplica-se também aos produtos aeronáuticos importados, os quais receberão um certificado correspondente no Brasil ou terão seu certificado original reconhecido conforme condições aceitas internacionalmente, ou segundo acordos bilaterais celebrados entre a autoridade de aviação civil brasileira e as autoridades equivalentes de outros países.

Art. 97. É assegurada às pessoas jurídicas que demonstrem qualificação técnica, nos termos estabelecidos em regulamento expedido pela autoridade de aviação civil, a obtenção de certificado de organização de projeto ou de certificado de organização de fabricação.

§ 1º O certificado de organização de projeto tem por finalidade atestar que seu detentor possui um sistema que assegure que os projetos desenvolvidos de aeronaves, motores, hélices ou demais partes, peças e componentes aeronáuticos cumprem com os requisitos e padrões de segurança estabelecidos pela autoridade de aviação civil.

§ 2º O certificado de organização de fabricação tem por finalidade atestar que seu detentor possui um sistema de fabricação e controle que assegure que toda unidade fabricada estará conforme o projeto de tipo aprovado.

§ 3º A autoridade de aviação civil poderá aceitar, sem exigências ou comprovações adicionais, a documentação comprobatória gerada pelo detentor do certificado de organização de projeto, dentro dos limites estabelecidos.

Art. 98. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico com projeto já certificado deve requerer o correspondente certificado de fabricação à autoridade de aviação civil.

JUSTIFICAÇÃO

Não se deve constar em Lei lista exaustiva dos certificados que podem ser emitidos pela autoridade de aviação civil. Indica-se que a lista apresentada no art. 96 já não é completa para



SF/16659.32231-05

Página: 1/2 31/10/2016 18:59:01

3188a554e1f3e99d5302fd142581dd4aa28d639b



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº 349 - PLEN

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao caput, inciso III e inciso X, do art. 47, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art.47 Cabe à administração do aeródromo:

.....
.....
III - estabelecer e divulgar, de acordo com as normas expedidas pelas autoridades competentes, a capacidade operacional do aeroporto;

.....
X - autorizar os horários planejados de pouso e decolagem de aeronaves, salvo quando a autoridade de aviação civil dispuser sobre o tema;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A alteração constante do *caput* do art. 47, visa adequar o texto ante a alteração proposta para o art. 2º do Projeto de Lei ora analisado, retirando a palavra “autoridade aeroportuária”.

Como dito na proposta de Emenda do art. 2º, as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Compete a administração do aeroporto gerenciar, dirigir, o dia a dia do aeroporto, enquanto a autoridade aeroportuária, constitui um conjunto de órgãos e entidades (Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça; Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO) cujas atribuições estão mais relacionadas ao auxílio e melhora na prestação dos serviços nos aeroportos.

De fato, a matéria já é suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, sendo que, especificamente em seus artigos 6º e 7º, o mencionado Decreto dispõe sobre as atribuições e a composição das Autoridades Aeroportuárias.



SF/16496.43227-09

Página: 1/2 31/10/2016 18:58:24

a8a01fa4de2c8403bbcd26dd9de2f21216437352



SENADO FEDERAL

Aponta-se que o inciso X, conforme a redação atual, inviabiliza a coordenação de *slots* como hoje é feita no Brasil e no mundo. Indica-se que, no Brasil, a autoridade de aviação civil é responsável por alocar os horários em aeroportos saturados, como, por exemplo, Aeroporto de Congonhas e do Santos Dumont. No modelo europeu, as empresas e aeroportos delegam a uma entidade autônoma, independente, sustentada por todo o sistema, a alocação de horários de chegadas e partidas, sendo que este modelo também é seguido por outros países como os EUA, Canadá, Austrália e Japão. Neste modelo, a autoridade de aviação civil apenas regula e fiscaliza as ações de aeroportos e coordenadores de *slots*. Em comum aos dois modelos, observa-se que existe sempre a regulação específica da autoridade de aviação civil. Assim, é proposto ajuste ao referido inciso.

Sala da comissão,


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo



SF/16496.43227-09

Página: 2/2 31/10/2016 18:58:24

a8a01fa4de2c8403bbed26dd9de2f21216437352



EMENDA Nº 350

Dê-se nova redação ao inciso IV, V, VI, XIV, XVI, XVII e XVIII do art. 34, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

Art. 34.

IV – aeródromo de uso compartilhado: o aeródromo destinado ao uso compartilhado de aeronaves civis e aeronaves militares, com área civil sob administração aeroportuária e área militar sob responsabilidade da organização militar nele instalada;

V - aeródromo civil explorado em regime público: o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime público, diretamente pela União ou mediante atribuição à empresa pública especializada da Administração Pública Federal, ou suas subsidiárias; mediante convênio de delegação para pessoa jurídica de direito público interno ou para consórcio públicos; ou ainda, mediante concessão, inclusive na forma de parceria público-privada, para pessoa jurídica de direito privado;

VI - aeródromo civil explorado em regime privado: o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime privado pelo seu proprietário, mediante autorização;

XIV – administração aeroportuária: órgão, entidade, empresa ou consórcio responsável pela exploração de um ou mais aeródromos, com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão do aeródromo;

XVI - delegação: transferência, mediante lei ou convênio, da construção, administração e exploração de aeroporto para pessoa jurídica de direito público interno ou para consórcio público.

XVII - autorização: modalidade de outorga da União à pessoa jurídica de direito privado para exploração de aeródromo civil em regime privado, nos termos da regulamentação expedida pelo Poder Executivo.

XVIII – Cadastro de aeródromo: processo por meio do qual a autoridade de aviação civil inclui em cadastro específico e abre ao tráfego aéreo os aeródromos civis;

JUSTIFICAÇÃO

A alteração visa adequar o texto ante a alteração proposta para o art. 2º do Projeto de Lei ora analisado, retirando a palavra “autoridade aeroportuária” e a substituindo para “administração aeroportuária”.

Como dito na proposta de Emenda do art. 2º, as atribuições das Autoridades Aeroportuárias instituídas nos aeroportos diferem das atribuições da autoridade responsável pela administração do aeroporto. Compete a administração do aeroporto gerenciar, dirigir, o dia a



dia do aeroporto, enquanto a autoridade aeroportuária, constitui um conjunto de órgãos e entidades (Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça; Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO) cujas atribuições estão mais relacionadas ao auxílio e melhora na prestação dos serviços nos aeroportos.

De fato, a matéria já é suficientemente regulamentada por meio do Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, institui a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, sendo que, especificamente em seus artigos 6º e 7º, o mencionado Decreto dispõe sobre as atribuições e a composição das Autoridades Aeroportuárias.

A nova redação proposta ao inciso V visa o atendimento à Legislação aplicável ao caso.

Tal alteração encontra amparo no art. 37 da Lei nº 12.379/2011 e art. 27, §8º, inciso XI da Lei nº 10.683/2003, que preveem a delegação em favor dos Estados, DF e Municípios.

A modificação do inciso VI quanto ao conteúdo está na necessidade de se retirar a possibilidade de celebração de convênio de delegação com "entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal". Isto porque, o recebimento da outorga se dá em favor da pessoa jurídica de direito público a qual a entidade é vinculada, cabendo, portanto, ao Estado, DF ou Município a definição para a exploração do aeroporto delegado.

Entende-se que tecnicamente e juridicamente o conceito "autorização vinculada" não se mostra adequado.

A nova redação proposta visa definir a modalidade de outorga da infraestrutura aeroportuária em consonância com o disposto no art. 21, inciso XII da CF/88, que faz referência à modalidade da autorização já bastante consagrada pela doutrina do direito administrativo.

A mudança proposta no inciso XVIII visa a unificar o processo de abertura dos aeródromos civis ao tráfego por meio de um único processo denominado processo de cadastro, visto que tal nomenclatura já é utilizada pela Autoridade de Aviação Civil nos termos da Resolução nº 158/2010.


Senador Aloysio Nunes Ferreira
Líder do Governo

SF/16291.22518-06

