



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

<b>CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO</b> <b>Subcomissão Especial sobre a Criação da Lei Geral da Aviação Civil</b>		
<b>EVENTO:</b> Audiência Pública	<b>Nº:</b> 1430/07	<b>DATA:</b> 5/9/2007
<b>INÍCIO:</b> 10h55min	<b>TÉRMINO:</b> 13h45min	<b>DURAÇÃO:</b> 2h50min
<b>TEMPO DE GRAVAÇÃO:</b> 2h38min	<b>PÁGINAS:</b> 58	<b>QUARTOS:</b> 32

**DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO**

**JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Brigadeiro-do-Ar. Ex-Presidente do Departamento de Controle do Espaço Aéreo — DECEA.  
**ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Brigadeiro do Ar. Representante do Estado Maior da Aeronáutica.  
**LUIZ CLÁUDIO MAGALHÃES BASTOS** - Tenente-Coronel. Chefe do Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos — CENIPA.  
**FÁBIO ARTINORO** - Procurador da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

**SUMÁRIO:** Exposições a respeito do aprimoramento da legislação vigente no País. Contribuições para a criação da Lei Geral da Aviação Civil.

**OBSERVAÇÕES**

Houve intervenção fora do microfone. Inaudível.  
A reunião foi suspensa e reaberta.  
Há palavras ininteligíveis.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Declaro abertos os trabalhos da Subcomissão criada para propor matéria legislativa que verse sobre a criação da Lei Geral da Aviação Civil, em substituição à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Nesta manhã, teremos a honrosa presença do Brigadeiro-do-Ar José Roberto Machado e Silva, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo — DECEA; do Brigadeiro-do-Ar Orlanil Mariano Lima de Andrade, do Estado-Maior da Aeronáutica; da Sra. Emanoela Novaes, Assessora Jurídica do Presidente da ANAC — Agência Nacional de Aviação Civil; do Sr. Fábio Antinoro, Procurador da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC; e também do Tenente-Coronel Luiz Cláudio Magalhães Bastos, especialista em segurança de vôo, do CENIPA.

Antes de dar prosseguimento aos trabalhos, consulto os membros desta Comissão se desejam que eu faça a leitura da ata da reunião anterior.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Sr. Presidente, peço dispensa da leitura da ata.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Esclareço que, na realidade, são 2 atas, da 3ª e da 4ª reuniões.

Não há inscritos para encaminhar.

Aqueles que forem a favor da dispensa da leitura das atas permaneçam em seus lugares. *(Pausa)* Aprovada.

Em votação as atas. *(Pausa)* Aprovadas.

Vou convidar um ou dois expositores para comporem a Mesa, porque é uma mesa menor do que a tradicionalmente usada nas nossas CPs.

Portanto, gostaria de chamar, inicialmente, o Brigadeiro-do-Ar José Roberto Machado Silva para que tome assento à mesa.

Gostaria de consultar o Relator, Deputado Pepe Vargas, se gostaria de ficar conosco na mesa ou se prefere ficar onde está. Então, começamos, neste momento, esclarecendo que a idéia, Brigadeiro, é de que possamos obter contribuições, colaborações para aprimorar a legislação vigente no País.

V.Sa. dispõe de 20 minutos para fazer as suas considerações.

Com a palavra o Brigadeiro José Roberto Machado e Silva.



**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Bom-dia a todos. Muito obrigado, Deputado. Inicialmente gostaria de dizer da satisfação e da honra de estar presente a esta Casa e poder contribuir, obviamente, com os trabalhos afetos a esta Subcomissão. Não teria uma exposição propriamente dita a fazer. Em nome do Comando da Aeronáutica, diria apenas que, do nosso ponto de vista, gostaríamos de frisar que o atual Código atende às nossas necessidades. O que acreditamos é que ele necessita de uma atualização, como toda legislação. A partir de 86, por exemplo, com a criação e implantação do Código de Defesa do Consumidor, entre outras legislações afins que surgiram, sem dúvida nenhuma existe a necessidade, no nosso entender, de uma atualização do CBA. Mas, tecnicamente, do nosso ponto de vista, ele atende, ainda, perfeitamente àquilo a que se propõe. Então, para nós seria, na nossa visão, interessante uma atualização do Código baseada nas leis que surgiram a partir de 86. Sabemos que têm várias emendas ao Código aqui nesta Casa, que nós não conhecemos. Acreditamos que talvez possamos contribuir, se recebermos essas idéias — e existem várias — para analisarmos e darmos a nossa contribuição.

Com relação ao Código, seria isso que gostaríamos de enfatizar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Passo a palavra ao Relator, nobre Deputado Pepe Vargas, que disporá do tempo que for necessário para fazer suas considerações.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Brigadeiro José Roberto, para entrarmos direto no assunto, na sua explanação inicial V.Sa. disse que o Código atende às necessidades, entretanto, carece de algumas atualizações. Mesmo que V.Sa. não tenha uma proposta pronta e acabada de atualização, mas para podermos ir raciocinando, que pontos do Código V.Sa. entende como importantes de receberem atualização?

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Eu falaria em tese. Se V.Exa. me permite, o exemplo que dei do Código de Defesa do Consumidor. O atual Código fala de alguma coisa de proteção do usuário, algo nesse sentido. Ele foi feito quando não havia o Código de Defesa do Consumidor. Nós entendemos que talvez seja o caso de isso não constar mais do CBA, apenas fazer uma menção e remeter à legislação específica. Eu estou dando o exemplo do Código de Defesa do



Consumidor, que é algo muito palpável e que interessa diretamente ao usuário do transporte aéreo. Tudo que fosse relacionado com o interesse do usuário, acho que não deveria constar do Código, deveria ele fazer menção e remeter à lei específica, assim como outras coisas. Não me lembro agora, mas certamente existem outros tópicos que poderiam ser remetidos a leis específicas que foram criadas a partir de 1986. Para mim, isso é o que seria a atualização do Código. Não tenho de memória agora, teria que ver o Código item por item para sermos bem mais específicos.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - A parte do Código Brasileiro de Aeronáutica que trata mais, digamos assim, dos direitos do usuário do transporte é o Capítulo II do Título VII — Do Contrato de Transporte Aéreo, e o Capítulo II — Do Contrato de Transporte de Passageiro. Ali de fato há algumas determinações, algumas responsabilizações por parte das empresas em relação ao usuário do transporte aéreo de passageiros, no caso da aviação dessa natureza. Está disposto, por exemplo, que, em caso de atraso da partida por mais de 4 horas, o transportador deverá providenciar embarque do passageiro em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino — se houver — ou deverá restituir de imediato ao passageiro, se este preferir assim, o valor do bilhete da passagem. Também prevê, no artigo seguinte, 231, que quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 horas — e aí diz: “qualquer que seja o motivo” —, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço. Depois segue. Mas em todos esses artigos, que não são muitos, do art. 227 ao art. 233, que falam do bilhete de passagem, no que diz respeito ao Capítulo Do Contrato de Transporte de Passageiro, ele estipula, digamos assim, responsabilidades da empresa para com o passageiro qualquer que seja o motivo. O cancelamento de um voo ou o atraso pode ser decorrente de uma situação meteorológica, por exemplo, pode ser decorrente de alguma falha que é de efetiva responsabilidade da empresa, algum problema de manutenção da aeronave que faça com que ela fique estacionada, tenha que trocar de aeronave, até providenciar uma nova aeronave. Ou também, por hipótese, pode ser decorrente de uma falha ou problema da própria autoridade aeroportuária, algum problema na pista, qualquer problema na infra-estrutura do aeroporto que leve ao atraso de um voo. Talvez a pergunta que eu vou fazer a V.Sa. seja difícil de ser respondida, mas o



que levou à idéia de o Código Brasileiro de Aeronáutica a imputar sempre a responsabilidade à empresa? É desejável manter a redação dessa forma ou V.Sa. crê que seria interessante fazer outro algum outro tipo de responsabilização? Imputar responsabilidade à autoridade aeroportuária se o atraso ou cancelamento for decorrente de ação ou omissão desta. Se for da empresa, então, imputar a responsabilidade à empresa. Se for decorrente de situação meteorológica, não tem como imputar responsabilidade a São Pedro, então não tem o que fazer. V.Sa., com sua experiência na área, poderia fazer algum comentário, mesmo que seja de ordem pessoal?

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Deputado, eu teria a dizer apenas que esse assunto é afeto à ANAC. Hoje não compete ao Comando da Aeronáutica emitir opinião ou fazer juízo de valor a respeito disso. Essa área é afeta à aviação civil. Todos esses tópicos estão afetos à ANAC. Acredito que a ANAC teria bem mais condições de contribuir para a melhoria dessa questão. Eu falei em tese, dei esse exemplo, mas não é uma área afeta ao Comando da Aeronáutica. Hoje, todas essas áreas que V.Exa. citou não dizem respeito ao Comando da Aeronáutica, são áreas de atuação da Agência Nacional de Aviação Civil.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - O Código Brasileiro de Aeronáutica, no seu art. 2º, diz o seguinte: *“Para efeitos deste Código, consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme atribuições definidas nos respectivos regulamentos.”* Isso decorre de uma época em que ainda não havia Ministério da Defesa e o Ministério da Aeronáutica, de certa forma, tinha sob sua subordinação a INFRAERO, o DAC, enfim, todos os órgãos públicos, vamos dizer assim, ligados à fiscalização, regulação das atividades de aviação civil. Houve uma certa mudança nisso ao longo dos anos, de 1986 para cá. De um lado foi criado o Ministério da Defesa e não existe mais o Ministério da Aeronáutica, existe o Comando da Aeronáutica; o DAC foi extinto e foi criada a ANAC; e, de outro lado, a INFRAERO persiste, continua, porém com subordinação ao Ministério da Defesa e não exatamente ao Comando da Aeronáutica. Numa lei geral da aviação civil ou numa atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica, como poderíamos dar o tratamento adequado a esse novo desenho institucional, estipulando as responsabilidades de cada um desses atores dentro do Código?



**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Deputado, eu diria a V.Exa. que esse é o ponto crucial do Código. Tudo o mais gira em torno desse ponto. Eu não tenho opinião formada a respeito, tenho uma idéia. Mas acho que esse assunto precisa ser bastante discutido e esgotado. Autoridade aeronáutica, eu faço analogia com autoridade marítima, é uma autoridade. Se temos 2 ou 3 autoridades no mesmo nível, entendo que, a rigor, se os 3 são autoridades naquilo, fica difícil saber de quem é a palavra final. E sempre existe uma área cinzenta, que não está muito bem definida. Eu diria a V.Exa., sem sombra de dúvida, que este é o primeiro e o grande, o maior ponto que deve ser discutido mais a fundo, com todos os atores envolvidos, para se definir autoridade aeronáutica. Com a criação da ANAC, foi criada a figura da autoridade de aviação civil, que não derrubou a figura da autoridade aeronáutica. Existe a autoridade aeronáutica hoje e criou-se a autoridade de aviação civil. Nos organismos internacionais, quando alguém representa o país e é pedido a palavra, ouvir o Estado, quem se manifesta é a autoridade aeronáutica daquele país. Então, eu diria para o senhor que esse — o começo da discussão do CBA necessariamente passa por esse tópico e, a partir daí, tudo o mais se deriva —, esse deve ser o primeiro e o mais bem discutido, o mais profundamente discutido, eu diria. Eu não, sinceramente, eu não tenho opinião formada. Eu tenho idéias. Mas eu acho que não seria o caso de comentar aqui. Eu diria apenas que eu julgo como ponto de maior importância do Código essa discussão.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - A Força em si não tem uma posição formada a respeito disso.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - É porque compete, como não se... Oficialmente, agora é que nós estamos começando a discutir o CBA. Então, o momento realmente começa agora. Então, o Comando da Aeronáutica, se instado, deve apresentar o seu ponto de vista, um estudo — o nosso órgão é o Estado-Maior da Aeronáutica, responsável pelo planejamento —, e fazer esse estudo para colocar formalmente a posição da Força Aérea.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Mas essa posição oficial da Força Aérea já existe? O senhor diz ou ainda está em estudo.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Não, não existe não.





**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Não existe. Então, de nada adianta, neste momento, nós solicitarmos uma manifestação oficial.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Não, não existe. Não existe. Teria que ser iniciado um estudo. Como disse, ele carece de um aprofundamento bem amplo, para se ter o posicionamento oficial da Força Aérea. Hoje não existe essa posição.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Para eu entender, obviamente nós não somos especialistas na matéria, o senhor compreende isso, mas para nós entendermos, a autoridade da aviação civil, que, no caso, é a ANAC, ela teria, dentro do que a legislação da ANAC prevê, nas suas atribuições, ela seria a autoridade sob esse ponto de vista. O.k.? E a autoridade aeronáutica teria uma responsabilidade maior sobre o conjunto do espaço aéreo brasileiro? Seria essa a diferenciação, se eu consegui entender bem?

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Eu digo que a aeronáutica é um conceito bem amplo. A aeronáutica engloba tudo. A aviação civil faz parte também da aeronáutica, como a indústria, a infra-estrutura aeroportuária, a navegação aérea. Ou seja, no nosso entendimento, a aeronáutica é um conceito bem mais amplo.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - O senhor falou também que há zonas cinzentas, devido a esse novo desenho institucional. Existem algumas zonas cinzentas onde fica difícil saber o que é a responsabilidade ou atribuição ou competência de um órgão e o que é atribuição de outro órgão, ou há superposição, enfim. Quais os pontos, vamos dizer assim, nevrálgicos que o senhor identifica nesse sentido de superposições? Até tem aquele velho ditado popular que diz onde todo mundo é responsável ninguém é.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Não, eu diria que... Na minha área, são 3 áreas distintas. Eu diria que área do controle de espaço aéreo, navegação aérea, área de aviação civil e área de infra-estrutura aeroportuária. Como o senhor bem disse, num passado, tudo isso estava embaixo do Ministério da Aeronáutica. Então, não havia dúvida alguma disso. Hoje, nós temos — são 3 níveis que estão — a INFRAERO e o Comando da Aeronáutica embaixo do Ministério da Defesa. Teria agora de cabeça, mas, por vezes, nós nos deparamos com algumas



situações que não estão muito claras. Tipo, exemplo aqui, eu falo pelo controle de espaço aéreo, são alguns entendimentos sobre a partir de que momento começa a responsabilidade do controle do tráfego aéreo sobre a aeronave e a partir de que momento termina a responsabilidade da INFRAERO. Por exemplo: é no momento em que fecha a porta do avião? É no momento em que faz o *push back*? É no momento em que dá a partida no motor? Em que momento? A gente fala genericamente que o problema do controle do espaço aéreo é com o avião voando. Mas, no táxi, o avião está sob nosso controle. Mas eu estou dando um exemplo...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Para acionar?

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Para acionar. Mas existe, na legislação, nossa legislação e da ANAC, não está muito bem claro. Por coincidência, esta semana eu estava vendo isso. Exatamente esse intervalo de tempo é muito pequeno. Se eu não me engano, a legislação da ANAC fala em porta fechada. Mas eu fecho a porta, mas não dei partida no motor ainda, eu estou fazendo o *push back*. Esse pedacinho de quem é a responsabilidade, se houver um abalroamento no solo? O avião está com o controlador ou ainda está com o pessoal do aeroporto que está responsável pelo *push back*? Esse é um exemplo prático que eu diria para o senhor que merece ser mais esclarecido.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - O senhor disse que tem que ser esclarecido mesmo em forma de legislação.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Forma de legislação. Exatamente. Não serem conflitantes a legislação nossa, do Comando da Aeronáutica, com a da ANAC. Eu não digo nem conflitante. Às vezes eu diria até o contrário: não está explícito. É como isso que eu disse da área cinzenta. Então, dá margem à interpretação. No meu entendimento, eu acho que tem que ser muito claro. Alguém que leia e entenda da primeira vez. Parou, leu a segunda é porque não está claro. Deu dúvida, eu acho que a legislação, ainda mais em termos de aviação, ela não deva causar nenhuma dúvida. Muito pelo contrário. Ela deve ser muito clara, muito transparente. Então, eu estou dando esse exemplo para o senhor porque foi o que esta semana, na minha área, levantou-se isso aí. Um exemplo, mas, com certeza, deve ter outros.





**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Seria possível, Brigadeiro, que... A gente tem tentado estipular até o dia 12 para acolhimento de sugestões. Que sugestões práticas ou problemas práticos que os senhores enfrentam decorrentes dessas questões que o senhor falava agora pudessem nos chegar, para a gente incluir no relatório da CPI, porque, obviamente que nós não vamos, e nem temos essa pretensão aqui, nesta Subcomissão, de produzir uma alteração do Código Brasileiro da Aeronáutica ou criar uma Lei Geral de Aviação Civil. Inclusive, a gente acha que a gente pode, até o limite do nosso trabalho de tempo, que é exíguo, até o dia 18, a gente quer fazer o relatório, nós apontarmos aquilo que for possível a gente detectar, levantar com sugestões e questões que nos chegarem. E nós remeteremos, obviamente, isso para o relatório final como problemas, como nós, como gargalos, como coisas que precisam ter um devido tratamento para ser adequado, e vamos propor que seja criada no âmbito desta Casa uma Comissão Especial que possa ficar 5 meses, 6 meses, 4 meses, o tempo que for necessário, aí sim fazendo um exame mais acurado, mais detalhado, mais prolongado sobre essas atualizações que são necessárias na legislação, porque, de fato, mesmo sem ser especialista, a gente dá uma leitura aqui, tem muita coisa que não precisa nem deve ser mudada, até porque tem questões aqui que são decorrentes inclusive de normas internacionais. Mas aquilo que pode e deve ser modificado, esta Casa legislativa tentar dar essa contribuição. Então, seria possível, até o dia 12, os senhores nos encaminhar qualquer sugestão que seja dessas questões? Porque eu compreendo que... Questões como: qual o desenho institucional? É um comando único? Vai ter um duplo comando a autoridade de aviação civil, a autoridade da aeronáutica? Essas questões dependem de decisões, digamos assim, de conteúdo mais técnico-político, digamos assim. Agora, essas questões práticas que V.Exa. relata aqui talvez já pudessem ser objeto de detectar, não digo de apresentar solução, mas, no mínimo, detectar. Olha, a legislação não é clara nesse sentido; isso aqui precisa ser melhor definido qual a responsabilidade. Enfim, seria possível, até o dia 12, isso ou o senhor acha difícil?

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Esse seria um dos pedidos que... Eu vim aqui em nome do nosso Comandante. Nós realmente achamos muito exíguo esse prazo. Como eu disse, nós estamos começando a estudar isso aí, para



propor sugestões. Sem dúvida nenhuma, devido à importância do Código, nós precisaríamos de um pouco mais de tempo. Então, o pedido seria... Eu vim aqui orientado a solicitar uma dilatação desse prazo. Não sei. Eu entendi que a sua proposta seria que nós não aprofundássemos, só pontuássemos onde precisaria ser discutido. Seria isso?

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu diria o seguinte, Brigadeiro: é lógico que quanto mais aprofundado que os senhores puderem nos trazer melhor. Agora, na impossibilidade de aprofundar, só citar o problema, já orienta. *“Bom, aqui tem um problema que merece exame”*.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Eu pediria só que o Brigadeiro Lima de Andrade ele talvez tivesse uma contribuição a fazer. Por favor, Lima. O senhor permite?

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Pois não.

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Deputado, na nossa visão é possível perfeitamente fazer...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Brigadeiro, melhor se pronunciar ao microfone.

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Deputado, certamente será muito oportuna a nossa contribuição. Agradecemos essa possibilidade. E no entendimento do Estado-Maior há possibilidade, sim, de que nós apontemos alguns tópicos que podem ser aprimorados na atual legislação, fruto até da mudança dos tempos, da evolução natural na sociedade e na indústria do transporte aéreo.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Obrigado, Brigadeiro. O senhor fala numa dilatação de prazo, mais ou menos, porque nós temos um problema. A CPI termina dia 30. Até o dia 18 nós temos de ter um relatório desta Subcomissão. Então, seria possível até o dia 18 isso, ou dia 17?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu só gostaria, Brigadeiro, antes fazendo, indo em direção, fazendo um pequeno comentário. Talvez já há 32 instituições relacionadas à aviação brasileira, civil, já receberam, já foram contatadas e solicitamos a todas elas que até o dia 12 façam as suas sugestões, evidentemente levando em consideração o pouco tempo que temos para isso.



Evidentemente, como o Relator já explicitava, isso deve ser objeto, caso a CPI entenda que assim deva ocorrer, de uma Comissão Especial. Mas de qualquer maneira eu faria um apelo para que aquilo que for... E também, Relator, acho que se nós, e esta é a minha contribuição, se nós aceitarmos a dilatação de prazo neste caso, nós teríamos que aceitá-la também para todos os outros casos e talvez isso exija desta Subcomissão um esforço adicional para o qual eu talvez acho que se o Relator entender que devemos estender esse prazo até o dia 18, aí a Subcomissão faria uma nova carta para todas as mesmas entidades prorrogando para o dia 18. Caso contrário, eu faria esse apelo não ao Relator, mas à Aeronáutica, à Força Aérea Brasileira, para que naquilo que entenda necessário já recebamos agora esse... Só uma questão de forma.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Prezado Presidente, eu acho que não há necessidade de a gente dilatar o prazo e mandar correspondência. Se chegar no dia 12 e alguma instituição não puder nos remeter algo substancial, ela vai dizer. Então, eu acho que não seria o caso de nós dilatarmos o prazo.

Agora, sob o ponto de vista prático, uma instituição tão importante como a Aeronáutica nos diz que talvez no dia 12 não consiga nos encaminhar, o.k. Se chegar 3 dias, 5 dias depois, também não é problema, mas vamos manter o prazo do dia 12.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Como o Brigadeiro falava, e eu cito as palavras do Brigadeiro: legislação em aviação deve ser clara, transparente, e eu acrescentaria: precisa. Assim como devem ser os nossos prazos. Então, eu mais uma vez renovo o apelo: aquilo que puder vir até o dia 12 vem em benefício da norma, da regra, que deve servir a todos. Essa é a minha colaboração.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Eu perguntaria só ao Brigadeiro Lima de Andrade é a área dele, ele é o nosso homem encarregado desses estudos no Estado-Maior.

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Excelências, nós consideramos que será possível fornecer alguma coisa inicial. Os Deputados certamente compreendem, como foi falado, que é um assunto extremamente vasto e de muita importância para o País como um todo, mas com certeza uma contribuição



inicial, no meu entendimento, será possível a gente, no dia 12, ou um pouco após, certo?

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Se me permite uma sugestão, sexta-feira, pelo menos a gente ganhava a semana que vem, porque essa semana já é curta, pelo menos a gente teria semana que vem, seria dia 14, sexta-feira. Uma sugestão.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - De minha parte sem problema nenhum. Até agradeço, porque pela exiguidade do tempo nós já temos claro, como dizia V.Sa., de que não será possível examinar todos os itens da legislação. Então, o que nós pudermos adiantar aqui para uma futura Comissão Especial já estaríamos talvez cumprindo uma tarefa importante.

Eram essas as minhas perguntas Presidente, até para disponibilizar que os demais membros da Subcomissão possam também fazer as suas perguntas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Agradeço ao nobre Relator, Deputado Pepe Vargas.

Para os seus questionamentos, Deputado Miguel Martini com a palavra.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Primeiro eu queria saudar o Brigadeiro. É José Roberto ou Machado?

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - J. Roberto.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - J. Roberto. E dizer, Presidente, que o outro Relator precisaria se espelhar no nosso Relator, especialmente no tempo de interrogatório.

Muito obrigado pela presença aqui, Brigadeiro.

O trabalho que eu percebo desta Casa relativo aos assuntos da CPI, ou seja, envolvendo o sistema aéreo brasileiro, ele é um trabalho, eu diria, que vai exigir de nós dedicação, empenho e vamos precisar de tempo e uma boa assessoria. Por quê? Por tudo que nós já observamos. Vejam que nós estamos falando de Código Brasileiro da Aeronáutica, precisa ser atualizado. Mas esse Código Brasileiro da Aeronáutica também precisará, e não é a mesma coisa, no meu entender, de uma Lei Geral de Aviação Civil. Ou seja, em algum momento nós vamos ter de escolher, e essa já é a primeira ajuda que eu pediria ao Brigadeiro.



Quer dizer, o Código Brasileiro da Aeronáutica pode ser diferente de uma Lei Geral de Aviação Civil, ou nós teríamos capítulos diferentes. Porque a discussão que se faz agora é um novo enfoque. Nós tínhamos tudo dentro de uma ordem, o Ministério da Aeronáutica, tudo subordinado ao Ministério da Aeronáutica, que preparava a legislação, era aprovada etc.

A partir do Ministério da Defesa, a partir da descentralização e da criação da ANAC, nós passamos a ter a necessidade de ter essa discussão com enfoque na aviação civil, nós temos que raciocinar agora em termos de CONAC, COTAER, Comando da Aeronáutica, enfim, eu não sei bem, mas a primeira definição que nós vamos precisar ter é em relação a isso.

A segunda questão já é essa: a ANAC, da forma como está concebida hoje, ela não pode permanecer. A Lei 11.182 precisará ser modificada, porque deram à ANAC competências para as quais ela não está apta a desempenhar e desenvolver e conflita profundamente com o que estava anteriormente, mas que não houve modificação legal nesse sentido.

Então, eu queria lhe ouvir nessa posição. O senhor acha que o Código Brasileiro de Aeronáutica é capaz de atender àquilo que também a ANAC vai precisar ou nós teremos que, enquanto ANAC... Uma agência reguladora sempre trabalha na lógica de uma Lei Geral de Aviação Civil. Como o senhor vê isso?

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - É Deputado, na minha visão eu... O Código, só fazer uma correção, porque quando a gente fala Código Brasileiro da Aeronáutica, só não é da Aeronáutica, é de Aeronáutica.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - De Aeronáutica. Está certo. Que era da Aeronáutica. Agora é de.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Mas como eu disse, a aeronáutica é um termo bem amplo. Não sei, eu estou aqui, eu vou à Casa que legisla, os senhores é que, mais do que ninguém, sabem se seria o caso, sé é mais conveniente para o País ter 2 leis de uma certa forma tratando de assuntos não semelhantes. Não saberia dizer. O que colocaria para o senhor é o seguinte: na nossa visão, o Código tecnicamente atende. A única coisa que vemos, sem sombra de dúvida — passam-se 20 anos, criação da ANAC, criação do Ministério da Defesa —, onde não estiver contemplado isso no Código, talvez seja o caso de se fazer



esse ajuste. Eu não saberia responder para o senhor o que seria melhor para o País: se aperfeiçoarmos uma lei existente, ou aperfeiçoarmos ela, porque ela precisa. Com a criação ou não da outra lei que o senhor falou, o Código merece ser atualizado. É uma decisão que necessariamente passaria por esta Casa.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - É porque a lógica de uma agência reguladora não é o que está concebido para a ANAC hoje. Enquanto agência reguladora, ela vai precisar ter seus instrumentos legais, que não necessariamente... Quer dizer, ele pode ser talvez um capítulo do Código Brasileiro de Aeronáutica. Talvez seja.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Que remeta a essa outra lei.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Pode ser. Mas não é a mesma coisa. Vamos falar de coisas distintas.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Eu entendi o que o senhor falou.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - A outra questão — aí eu acho que poderia a Aeronáutica, o Brigadeiro Lima de Andrade pode nos socorrer novamente aqui e quando enviar para cá agora essa primeira sugestão — principalmente aquilo que a Aeronáutica já percebeu ou está em estudo para perceber — são esses pontos conflitantes. Isso será fundamental para nós porque temos que tirar, como V.Exa. disse, um exemplo simples desta questão, o que é INFRAERO, o que é Aeronáutica nesse sentido, o que é controle de vôo. Ou seja, esses pontos conflitantes precisarão ser por nós aqui dirimidos. Não pode haver conflito. Então, estamos aqui num momento de extrema importância, mas também diria conflitante. Por quê? Veja: estamos saindo de uma concepção para outra concepção completamente diferente. No meio dessas 2 concepções, o que havia anteriormente, Ministério da Aeronáutica, tudo ali direitinho, e agora este modelo de Ministério da Defesa, com essa nova estruturação, temos uma ANAC que entrou no meio do caminho e para mim foi um fator complicador. Haja vista tudo que está acontecendo por aí. Ontem, fiquei abismado do Presidente da ANAC dar uma declaração de alguém que tem total e absoluto desconhecimento do tráfego aéreo, do que está acontecendo no Brasil. Parece que ele está em outro mundo. Dizer que a crise se restringiu única e exclusivamente aos controladores de vôo e aqui já não tem mais





crise nenhuma. Quer dizer, é um desconhecimento por completo da sua função. Então, veja: o que estamos percebendo? O Ministro da Defesa já percebeu, eu já tinha falado isso há mais tempo de outro modo. De alguma forma, está se buscando na Aeronáutica a solução, ou seja, a expertise para resolver esse problema. E não pode ser de outro modo agora. Daí que nós vamos precisar fazer essa experiência agora, perceber essa transição, para nós termos segurança de fazer uma legislação permanente. Este é o momento que eu percebo que estamos vivendo. É claro que CONAC não poderá permanecer no modelo que está. Talvez COTAER do jeito que está. Repensar um pouquinho, fazer alguns ajustes. Mas não pode. O Ministro já está falando, nós fomos lá conversar com ele, mas já está falando em Secretaria-Geral de Aviação Civil. Só que essas coisas não podem ser feitas de acordo com a vontade, o desejo, do Ministro que estiver como Ministro. Tem que ser alguma coisa mais perene. Tem que ser uma legislação. Então, qualquer coisa que fizéssemos agora de alteração, a não ser essas questões muito pontuais, mínimas, deste Código Brasileiro de Aeronáutica, é o máximo que podemos fazer agora. Agora, esta Comissão Especial se torna cada dia mais necessária para continuarmos já nesta discussão e podermos enxergar com mais clareza o que vamos definir. No meio desse caminho há muita coisa. E aí queria pedir ao Brigadeiro, à Aeronáutica, eu já disse isso aqui: caiu no colo da Aeronáutica, todo mundo só enxergava a Aeronáutica, só enxergou a Aeronáutica, num primeiro momento por causa dos controladores de vôo, depois com acusações de equipamentos, disso e daquilo. E a Aeronáutica teve que tomar algumas medidas que impactaram decididamente os usuários, os cidadãos brasileiros, quer seja aqueles que voam, a questão do vôo visual, de não poder chamar o centro de controle, de não prestar esse serviço. E também as empresas aéreas, para se protegerem, não são elas as culpadas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Para concluir, Deputado.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Eu termino em 30 segundos. Sempre elas dizem lá dentro do avião, a aeromoça diz ou piloto ou o comandante diz assim: "*É um problema do tráfego aéreo*". Para a sociedade, é um problema do tráfego aéreo, é um problema da Aeronáutica. E essas coisas precisam ser esclarecidas, e



responsabilizados os verdadeiros culpados, não necessariamente uma transferência de responsabilidades. Só queria te ouvir nisso daí. E aí o tempo não dá mais.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Muito obrigado Deputado. Eu agradeço a V.Exa. a oportunidade. Diria que o senhor foi no ponto crucial. Para mim, particularmente, que sou do Departamento de Controle do Espaço Aéreo e como oficial da Aeronáutica, a conta da Aeronáutica é enorme. Debitaram na nossa conta tudo. Sofri alguns revezes na minha vida pessoal e hoje em dia eu digo que muito pouca coisa me estressa. Fiquei viúvo há pouco tempo e digo que tudo tem solução na vida. Tudo, tudo. É triste a gente ver que nos responsabilizaram por muita coisa que nós não tínhamos. Não estou dizendo que sejamos perfeitos. Nós temos a nossa parcela, mas, com certeza, é muito menor do que sai na mídia, do que é colocada. E, na crise, acho que o aprendizado é o mais importante. Por pior que seja, tudo aquilo que nós passamos — nós que eu digo é o País, não foi a Aeronáutica. A imagem do País é que saiu arranhada perante o cenário mundial.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Permita-me. A culpa foi de governo. Não foi da Aeronáutica.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Mas gostaria de dizer o seguinte: a crise foi boa porque agora eu acho que está começando a clarear de quem é a responsabilidade. Então, com certeza... E isso... Nos últimos 15 dias, nós mandamos um ofício para o presidente de uma empresa dizendo de um *speech* de 2 comandantes que falaram. Teve um que falou que atrasou porque estava havendo um motim de novo. E teve um piloto que a empresa... Ele foi punido. Seria promovido e não foi. Em 15 dias nós mandamos 2 ofícios para essa empresa que não gostaria de dizer qual é. O Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo mandou. Um foi um *e-mail* que ele mandou, o outro ele falou na fonia para os passageiros dizendo um absurdo desse. Quer dizer... E outros exemplos. Eu, como passageiro, também sofro. Outro dia fiquei 2 horas no aeroporto do Galeão vindo para Brasília, a aeronave parada no *box*, a tripulação a postos, estava esperando uma conexão. Mas aí o piloto diz que o problema de 2 horas de atraso é problema do controle do espaço aéreo. Isso é um exemplo recente. Há 20 dias atrás que eu vim para cá, para Brasília. Ontem eu vim para Brasília e o vôo atrasou 1h15.



Eu digo porque é minha área. Eu não estou puxando a brasa para a minha sardinha. Eu tenho contato com o CGNA, com o CINDACTA, eu ligo para o Comandante, ligo para o Alto Controle: “*Tem algum problema nosso?*” “*Nenhum, Brigadeiro*”. Mas isso não sai. Mas eu sou bastante otimista e vejo que agora, pelo menos, a sociedade, a opinião pública começa a enxergar de quem é a responsabilidade. Eu afirmo para o senhor, hoje nós temos essa preocupação. Nós, diariamente, estudamos e mensuramos o percentual de atraso dos vôos no Brasil. Nos últimos dias, zero a nossa participação. E, quando é, é 2% ou 3% que nós contribuímos com atrasos, quando é de 10, 20, 30. Isso eu afirmo para o senhor.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Pois não.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu acho que esses assuntos todos são relevantes, tanto os questionamentos do Deputado Miguel Martini, como a manifestação do Brigadeiro J. Roberto. Agora, eu creio que a nossa Subcomissão aqui é para a análise da legislação. Acho que esses temas são relevantes e devem ser discutidos lá no plenário da Comissão Parlamentar de Inquérito, porque, senão, nós vamos perder o... Já temos pouco tempo para fazer o exame da legislação, ainda vamos entrar em considerações... A nossa Subcomissão aqui não está discutindo de quem é a responsabilidade. Isso nós estamos discutindo lá na CPI, embora tudo isso que o Brigadeiro levanta tenha relevância, e o que o Deputado Martini levanta também.

Então, eu quero levantar uma questão de ordem, que seja esta, que a gente se atenha aqui à questão do exame da legislação. Depois, lá no plenário da CPI a gente segue o...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu acolho a questão de ordem, porém não vejo no pronunciamento do Deputado Miguel Martini qualquer intenção de desviar o foco.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Não estou dizendo isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Acho bem-vinda a questão de ordem.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Pelo amor de Deus, não estou dizendo isso.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Acolho e passo a palavra, se o Deputado Miguel Martini conceder a palavra, ao nobre Deputado Carlos Zarattini.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Sr. Presidente, permita-me então só uma questão, porque, talvez, o que eu tenha dito tenha sido mal colocado.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, eu entendi bem.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu não estou dizendo que o Deputado Miguel Martini está querendo desviar o foco, mas é até natural a nossa ansiedade, a nossa angústia de querer adentrar nesses fatos. Acaba que a gente...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - A nossa disposição para colaborar é tamanha que, às vezes, nos encontramos disputando, eventualmente, o mesmo espaço.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Se me permite, Sr. Presidente, só um minuto, para dizer o seguinte: ao mencionar isso, eu disse de Governo, e não estou falando deste, estou falando do Governo anterior, porque o problema começou lá atrás e não lhe foi dada atenção. Eu estou dizendo que na legislação precisa ser contemplado... E, quando eu disse da questão de compatibilização, por exemplo, na medida em que a Aeronáutica é responsabilizada, ela precisa também ter suporte orçamentário e financeiro. E aí deve ser uma questão legal de não poder, por exemplo, de conter na legislação, de não poder diminuir o orçamento, de atender, uma vez que isso... E essa é uma questão legal, porque ela vai ser cobrada.

Então, é nessa lógica que eu estou dizendo, e peço ao Brigadeiro do Estado-Maior para falar nesse sentido, ou seja, o que é que dá conflito e o que é preciso contemplar, para não termos risco de, para frente, termos problemas dessa ordem.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Passo a palavra ao nobre Deputado Carlos Zarattini, concluindo às 11h54min.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Muito obrigado. Quero cumprimentar o Brigadeiro e, acatando a questão de ordem, mas aproveitando os exemplos que o Brigadeiro apresentou aqui, em que ele fez esses contatos, para avaliar os motivos do atraso, eu queria... O Deputado Pepe Vargas, no início da



intervenção dele, apresentou quais podem ser os vários motivos de um atraso de voo, de um cancelamento de voo, enfim. Existe o direito do consumidor, que prevê que, com mais de 4 horas de atraso, ele passa a ter determinados direitos, sem importar de quem é a responsabilidade, se é da INFRAERO, que não disponibilizou algum equipamento, se é do Controle da Aeronáutica, se é da própria empresa.

Eu trabalharia nessa questão da legislação com uma penalização sobre as empresas, quando fosse da responsabilidade delas. O que eu estou imaginando aqui para a futura legislação é que deveria haver uma responsabilização, com multas pesadas, quando houvesse responsabilidade da empresa pelo atraso. Por exemplo, quando há cancelamento de voo porque o número de passageiros é pequeno. Então, cancela-se o voo, empurram-se todos aqueles passageiros para o voo seguinte, e ninguém tem culpa disso, nenhum passageiro tem culpa disso. É um problema de a empresa querer economizar.

O que eu queria perguntar para o senhor é se o DECEA teria condições de ser um órgão que fornecesse informações para a ANAC, como órgão fiscalizador, enfim, que em última instância é quem vai fiscalizar, ou, hoje, é quem fiscaliza. Quer dizer, é possível o DECEA nos informar o que uma empresa... que tipo de informação é possível nos fornecer. Por exemplo, informações meteorológicas: determinado aeroporto permaneceu fechado de tal hora até tal hora; informações de congestionamento de aeronaves numa determinada região. Enfim, o que o senhor poderia nos dizer que seriam informações oficiais que o DECEA passaria à ANAC a partir de determinado questionamento: *"O voo tal foi cancelado. Nós gostaríamos de saber as razões que o DECEA aponta para esse determinado cancelamento"*. De que forma a ANAC poderia utilizar aquela informação do DECEA como elemento para emitir uma determinada multa à empresa. É possível? Como o senhor avalia isso? O papel do DECEA em um sistema de fiscalização?

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Eu teria a responder para V.Exa. que o DECEA, sem dúvida, pode contribuir em várias áreas. Hoje, nós já fazemos isso. Até como eu disse anteriormente, em virtude de nós termos apanhado bastante, nós começamos a aprofundar para ver o motivo desses atrasos. Então, meteorologia hoje é simples. A gente não só sabe o que aconteceu, o aeroporto ficou fechado de tantas as tantas, como nós temos a previsão para o dia seguinte,



para que as empresas se planejem e redistribuam sua malha. Outro exemplo que nós também podemos dar — eu falo do *speech* —, que é problema do tráfego aéreo. Às vezes, os senhores mesmos, voando, estão orbitando, e aí dizem que estão orbitando, aguardando para pouso, que é problema do controle. Não é, porque não tem lugar no pátio para o avião pousar. Congonhas era um exemplo. Então, o motivo do atraso não é o tráfego aéreo. Se o senhor está orbitando, porque está voando, é problema nosso, mas está voando, está orbitando porque não tem vaga no estacionamento. É infra-estrutura aeroportuária, e agora, com a redução de vôos em Congonhas, as coisas começam a se normalizar. Mas eu diria que nós temos condições de dizer isso. O atraso meteorológico, sem dúvida, é responsabilidade nossa. Meteorologia, nós temos esses dados, e não só o que aconteceu naquele dia. No aeroporto tal houve atraso, durante 1 hora e meia, todos os vôos naquele período, por causa de problema meteorológico. Teve atrasos em determinado aeroporto, por exemplo, fecham o aeroporto, todo mundo se desvia para a alternativa, satura aquele aeroporto e — isso é um caso extemporâneo — satura o número de vagas no pátio. Com esse tipo de auxílio, acho que nós poderíamos contribuir. Agora, das empresas, é difícil. Eu não sei o motivo. Se deu pane no avião da empresa ou se ela atrasou o vôo por problema comercial, porque aquele vôo seria deficitário, ela tira os passageiros, como o senhor disse, cancela e leva para outro. Isso, nós não teríamos. Seria, a meu ver, a INFRAERO que talvez pudesse auxiliar. Diria mais: para nós, é a parte meteorológica e no caso de lotação de pátio, porque, aí, a gente teria essa informação, mas seria a INFRAERO também.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Não, é porque eu imagino, por exemplo, que as informações que o controle aéreo fornecesse fossem informações que constassem de um determinado processo, vamos dizer assim, de multa sobre a empresa. Então, a ANAC consultaria... Logicamente que, sobre o problema da empresa, não consultaria, mas houve algum problema meteorológico, houve problema de estacionamento...

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Pátio.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - De pátio? Quer dizer, hoje vocês já têm esse tipo de relatório? Ele já está oficializado ou ele é um relatório ainda muito precário? Isso é importante.





**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Não, é consumo interno nosso. Nós temos alguma coisa assim. Diariamente nós produzimos esse tipo de informação. Nós temos uma... produzimos uma informação diária com os motivos de atraso, basicamente problema meteorológico, problema de infra-estrutura aeroportuária. É o que nos afeta... É o que isso afeta o controle do espaço aéreo. Então, resumindo, Deputado, eu diria a V.Exa. que problema de infra-estrutura... Então, atrasou por quê? Porque tem obra na pista. Atrasou por quê? Porque lotou o pátio. Atrasou por quê? Porque fechou o aeroporto, ou não só fechou, às vezes, em condições climáticas adversas, a disponibilidade do aeródromo cai. Um exemplo que eu daria é o Rio de Janeiro: nós temos procedimentos separados para o Galeão e para o Santos Dumont. Quando o tempo fecha, ao invés de 2 filas, digamos assim, nós somos obrigados a fazer uma fila só. Então isso gera atraso. É um exemplo. Então, esse tipo de informação, se instado pela ANAC, nós poderíamos subsidiar essas informações para ela tomar as providências. Eu diria que nós não somos o órgão fiscalizador...

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Não, fornecedor de informações.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Sim, sem dúvida nenhuma.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Até mesmo quando, por exemplo, falhasse um radar ou um equipamento da própria Aeronáutica.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Não, mas isso nós dizemos. Exatamente. Por isso nós temos essa informação. Atrasou por quê? Tantos por cento foram motivados pela meteorologia, tantos porque a frequência saiu do ar, houve uma interferência — em São Paulo nós temos problema de interferência —, porque está em manutenção tal equipamento. Então, isso, claro, é nossa parte também. Estou dizendo... A nossa parte, eu posso lhe afirmar que nós não temos o menor pudor em dizer que nós erramos, falhamos. Está aqui, está em manutenção. Porque em aviação existem coisas...Tudo é duplicado. Existe redundância em tudo, mas às vezes acontece o imponderável, mas a gente trabalha para que não aconteça, por isso existe redundância. Por vezes acontece. Falha humana é uma delas.



**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - O senhor entendeu. Na verdade, o que eu estou pretendendo, a minha idéia, é não que o DECEA seja o órgão fiscalizador, mas o órgão que informa determinadas questões à ANAC.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Podemos contribuir sim.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Quer dizer, ele teria esse papel de informações de cunho oficial que subsidiariam um processo de multa, enfim, um processo de punição a uma empresa por conta de atrasos, por conta de malefícios ao tráfego aéreo de forma geral.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Podemos contribuir sim, com certeza.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Era isso, Sr. Presidente, muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Passo a palavra ao nobre Deputado Otávio Leite, concluindo às 12h04min.

**O SR. DEPUTADO OTÁVIO LEITE** - Sr. Brigadeiro, meus cumprimentos, prezados colegas, eu tenho para mim que nos espera, de fato, um trabalho que não é simples, é complexo, mas é desafiador e absolutamente necessário. De uma breve leitura aqui que pude fazer sobre 2 textos básicos que regulam a matéria, quais sejam, o Código Brasileiro da Aeronáutica e a lei que criou a Agência, observei 2 contradições muito explícitas em legislações que têm o mesmo patamar hierárquico dentro da sua estatura, daquela intitulada estrutura piramidal de Kelsen, a Constituição lá em cima, a lei complementar, lei ordinária, ambas leis ordinárias, uma de 1986, outra 9 anos a posterior, que é de 2005.

Então, observe o seguinte, apenas para um exercício: o art. 12 do Código Brasileiro da Aeronáutica estabelece que ficará sob o controle e fiscalização do Ministério, ressalvadas atribuições específicas: 1) navegação aérea, tráfego aéreo, infra-estrutura aeroportuária, aeronave, a tripulação, os serviços. Mais adiante — isso foi texto da lei de 1986 —, em 2005, ao criar a ANAC, estabelece-se que, na mesma hierarquia legal, competirá à ANAC regular, fiscalizar as atividades da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

Bom, imaginar-se-ia que a lei posterior revoga a anterior, mas há uma lei complementar que traça regras de procedimento legislativo que basicamente



estabelecem que a lei posterior tem que fazer referência explícita ao que se deve revogar da lei anterior. Aliás, há assessores legislativos aqui no plenário que poderiam até dizer qual número. É uma lei complementar famosa.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - A 95. Uma lei famosa, isso serve para todo o Brasil, para combater um pouco a salada legislativa por que o Brasil muitas vezes enveredou. Uma confusão, que, aliás, prossegue. Perdoe-me o parêntese, mas o Governo — e aí eu não quero entrar na questão política —, mas quantas não têm sido as últimas MPs que tratam de vários assuntos ao mesmo tempo. Isso numa afronta direta à boa prática, à boa técnica legislativa.

Então, ponto um: eu vejo uma contradição. Um texto diz que a fiscalização e o controle será da Aeronáutica e o outro diz que será da ANAC, ambos na mesma hierarquia. Há um conflito aqui. Olhando um pouquinho mais adiante, no próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, no seu art. 68, exemplo: “A autoridade Aeronáutica emitirá certificado de homologação do tipo de aeronave, motores, hélices e produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências, etc”. Isso na lei de 1986. Não obstante, a lei de 2005, a Lei da ANAC, vem e estabelece que incumbirá à ANAC, entre as suas competências... “(...) Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para...” Elenca uma porção de coisas, entre as quais, “homologar, reconhecer, certificar produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões (...)” Quer dizer, é a mesma coisa. Essas leis precisam ser ajustadas. Não teria muito o que dizer não, apenas o que compartilhar, haja vista 2 exemplos flagrantes de que é preciso consolidar essa legislação, organizar essa legislação.

Então, para não perder a viagem, já que estamos falando do ar brasileiro, Brigadeiro, do ponto de vista do contencioso administrativo, problemas administrativos, quaisquer questionamentos, empresas de usuários que são demandados ao DECEA, à Aeronáutica, à luz do que é sua experiência, sob a égide do Código Brasileiro de Aeronáutica, cite-me uns 2 exemplos que o senhor acha que têm que ser regulados. Porque não há muita nitidez na lei ou não há um parâmetro qualquer para a autoridade aeronáutica se basear para julgar um determinado pleito, uma determinada demanda? Não sei se me fiz entender. Quero falar de contencioso administrativo.



**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Sinceramente, Deputado, eu não saberia dizer, porque exatamente essa parte ela afeta ao antigo DAC, que hoje é a ANAC, a parte de contencioso, ponderações, reivindicações das empresas. Então, o DECEA nunca esteve afeto a esse tipo de contencioso, eu diria. Então, sinceramente, eu não tenho essa experiência. Os companheiros que serviram no antigo DAC, e a própria ANAC, o DECEA nunca sofreu esse tipo de demanda, não, senhor. É mais realmente afeto às linhas, concessões de linha, certificações de tripulações. Era o dia-a-dia do DAC que hoje é o dia-a-dia da ANAC. Como V.Exa. bem disse, existe realmente as 2 legislações, esse tipo de assédio, vamos dizer assim, de demanda.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Perfeito. Presidente, está bom.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Antes de concluir, o Deputado Pepe Vargas pediu a palavra.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Só para complementar uma questão que o Deputado Miguel Martini tinha levantado, e eu não sei se eu consegui apreender bem ela. Temos falado numa Lei Geral de Aviação Civil, um termo meio que ficou consagrado entre nós. Entretanto, se formos ver o Código Brasileiro de Aeronáutica ele é muito mais amplo do que apenas a questão da aviação civil. Quando estamos falando de espaço aéreo brasileiro, estamos adentrando inclusive na questão da soberania nacional.

Então, afora essa questão do desenho institucional que mudou antes, Comando Único da Aeronáutica, com INFRAERO, DAC e o Controle do Tráfego Aéreo... O DAC já existia nessa época também, não é, Brigadeiro? Isso. Então, DECEA, INFRAERO e DAC, digamos, com o Comando do Ministério da Aeronáutica, além dessas mudanças do desenho institucional que ocorreram, que precisam obviamente de decisões de caráter político-administrativo, tem essa outra questão. Quer dizer, quando falamos do Código Brasileiro de Aeronáutica, nós estamos falando de um conjunto de temas que não só a aviação civil.

Então, nesse sentido, Brigadeiro, como é que o senhor vê que seria necessário — isso que eu não entendi da pergunta que o Deputado Miguel Martini colocou: precisaríamos de uma Lei Geral de Aviação Civil tratando só dos aspectos da aviação civil ou seria mais desejável uma lei geral tratando de todos os temas?



Eu já ousou dizer aqui, talvez correndo o risco de errar e ter que voltar atrás, que o desejável seria uma lei geral que contemplasse tudo, para não haver essas superposições de uma lei em relação à outra.

E, sob o ponto de vista internacional, como é que os outros países tratam essa questão? Como é que é tratado isso? Se V.Sa. pudesse nos esclarecer.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Eu reforço o que eu havia dito anteriormente, Deputado. Sem dúvida nenhuma, só corroborando, o Código precisa ser atualizado, até em função, para não haver essa duplicidade de competência. Passou-se tudo que era do antigo DAC para a ANAC e não se cancelou, o Código continua em vigor. Eu falo como cidadão. Não sei se... É uma característica nossa. O próprio Deputado anteriormente havia dito que nós temos várias legislações. Não sei, por isso eu não vou me atrever a dizer, eu estou falando aqui para quem legisla, quem faz as leis. Então, não ousou entrar no mérito desse assunto. Mas não sei, eu acho, eu tento ser muito pragmático, objetivo. Eu, como cidadão, eu iria pela sua linha, talvez simplificando. Tudo que é simples funciona bem melhor. Eu acho que nós temos muita legislação. Talvez, simplificando, no meu entendimento... Eu não falo pelo Comando da Aeronáutica. Como cidadão, eu acho que a gente deve simplificar.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Por que eu fiz a pergunta, Presidente? Porque eu estou me dando conta de que eu acho que não é o caso de falarmos de uma Lei Geral de Aviação Civil, não, e sim de uma atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica à luz dessas novas questões. E tem um grande drama: qual será a decisão político-administrativa no que diz respeito, por exemplo, ao controle do tráfego aéreo? Há teses que advogam a administração civil do controle do tráfego aéreo e há teses que advogam a manutenção da administração militar do controle do tráfego aéreo. Quer dizer, essa decisão é fundamental de ser tomada, sob o ponto de vista de uma nova legislação, inclusive. Então, eu acho que nós estamos aqui numa situação bastante complexa que precisa de muito debate, com certeza.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Quero agradecer ao Brigadeiro a presença. Como nós temos...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Permita-me só um segundo, Sr. Presidente.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu só quero esclarecer o procedimento. Como nós já vamos adiantados na hora e temos outros depoentes, eu gostaria de propor, além de saudar a Deputada Luciana Genro, que nos dá a honra da presença, o Deputado Vic Pires também, que nós prosseguíssemos o debate. E ainda proporia, para oportunizar a palavra a todos, que nós déssemos, em vez de 10, 5 minutos, para que fôssemos focados no nosso propósito. E com relação à definição do nome, seja Lei da Aviação Civil, seja Lei da Aviação, nós podemos, talvez, relevante o ponto, debater depois entre nós ao final da sessão.

Por isso eu consulto o Deputado Miguel Martini se deseja fazer uso da palavra neste momento ou ao longo dos próximos debates. Isso é uma questão relevante para o Brigadeiro.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, não. É só questão de ordem mesmo. O horário está avançando, e a sugestão é que pudéssemos ter todos sentados à Mesa e que nós agilizássemos esse... Às vezes, um pode responder e aí facilita, ganha tempo. Só isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - O.k.

Brigadeiro, quero agradecer V.Exa. e convidar o Brigadeiro Orlanil e também, ao mesmo tempo, o Tenente-Coronel Luiz Cláudio Magalhães Bastos para que venham compor a Mesa. *(Pausa.)*

Concedo a palavra, pelo tempo de até 20 minutos, ao Brigadeiro Orlanil Mariano Lima de Andrade. Brigadeiro, faça o favor.

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Sr. Presidente, Exmos. Srs. Deputados, nós consideramos que a iniciativa desta Subcomissão de proporcionar uma revisão e uma atualização nos instrumentos legais hoje inexistentes é bastante, além de oportuna, eu diria que é indispensável. O que ocorre é que, em virtude dos processos históricos que se fizeram presentes na criação, na implementação da aviação brasileira, Sr. Deputado, nós tivemos uma preponderância inicial das Forças Armadas, no caso do então Ministério da Aeronáutica, hoje Comando da Aeronáutica, e que, certamente, de uma maneira evolutiva e de uma maneira benéfica, hoje, existe uma participação de diversos agentes nesse processo. Como V.Exas. bem sabem, nós temos diversos entes públicos, como a INFRAERO e como, agora, a ANAC, que têm uma importância





crucial e que propiciam com que a Força Aérea possa se concentrar na sua missão precípua, sua missão, digamos assim, básica, que é a de trabalhar em prol da soberania, da segurança. As atribuições complementares da Força Aérea preconizam e a impelem a também contribuir com o progresso, com o desenvolvimento, na parte específica da aviação civil, através da participação no controle do espaço aéreo. O que nós entendemos que será extremamente importante, e com certeza nós estaremos trabalhando para que, dentro do prazo que V.Exas. dispõem, já adiantar sugestões, vai ser um trabalho integrado entre o Comando da Aeronáutica, entre a INFRAERO, com a ANAC, com o Ministério da Defesa, no sentido de nós contemplarmos diversos aspectos de uma mesma realidade, que tem que ser vista de modo comum, de modo integrado. Outros países, como V.Exas. sabem e têm conhecimento disso, outros países adotaram soluções diferentes, que são válidas para aquelas realidades. A nossa solução, ela também pode ser válida, ela também pode ser preservada, e nós entendemos, o Comando da Aeronáutica entende, que a discussão nesta Casa de uma nova Lei Geral de Aviação... Eu estava escutando aqui V.Exas. tecerem considerações sobre o nome. Realmente, isso me veio à mente, a propriedade de um título mais abrangente, um título que proporcione, que transmita uma noção mais estratégica desse segmento, dessa atividade. De forma que nossa preocupação é que a atividade econômica necessária, o turismo como criador de riquezas, como alavanca de progresso em tantas regiões que têm vocação, a nossa preocupação é que o turismo seja beneficiado e que o progresso continue a ser priorizado, sem que isso traga algum possível prejuízo no aspecto de segurança. E isso é possível. Nós entendemos que uma abordagem sinérgica do assunto vai permitir chegar a um instrumento legal que traga benefícios em termos de transparência, em termos de maior eficácia do sistema aéreo brasileiro como um todo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Agradeço ao Brigadeiro. Passo a palavra ao nobre Relator, Deputado Pepe Vargas.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu consultei o Tenente-Coronel Magalhães, mas ele abriu mão da palavra. Caso seja necessário — ele representa o CENIPA, como todos sabem —, e se for o caso, acredito que possa ser feito qualquer questionamento. Enfim, eu não teria muitas perguntas a fazer. É apenas



para aproveitar o conhecimento do Brigadeiro Lima de Andrade sobre o ponto de vista que nós vínhamos discutindo: ou uma lei que discipline os aspectos da aviação civil, ou outra que discipline aspectos do espaço aéreo brasileiro, da navegação aérea como um todo, ou uma lei só. Eu, particularmente, acho que o melhor é ter um código legal, um diploma legal que venha abarcar todos esses itens em vários capítulos, títulos etc., etc., etc.

Eu, sinceramente, já estou mudando de opinião. Acho que não é de uma lei Geral de Aviação Civil que nós precisamos. Nós precisamos, de fato, de ter uma atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica, no qual obviamente terá um capítulo que trata do transporte aéreo, dos serviços públicos de transporte aéreo, seja da aviação geral, seja do transporte aéreo de passageiros regular, etc., etc., etc. Acho que se trata de atualização do que nós precisamos. E, obviamente, vamos precisar de uma decisão anterior, porque nós, como CPI, podemos até fazer uma recomendação sob o ponto de vista do que a CPI tem como juízo de valor, do que tem como entendimento, do que tem de ser de responsabilidade de cada órgão; o que é responsabilidade do Comando da Aeronáutica, o que é responsabilidade da ANAC e o que é responsabilidade da INFRAERO, digamos assim. Mas essas decisões têm de ser preliminares ao se querer abordar uma atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica. Elas são preliminares.

Eu sei que V.Sa. não tem condições de dizer qual é a posição da Força Aérea em relação a esta questão, até porque é uma questão que precisa ser tomada e resolvida em nível de governo e de ministério. Mas ela tem de ser precedente. Por isso, mais uma vez, corrobora-se a idéia de que nós não vamos concluir esse processo, que nós vamos remeter para uma comissão especial; vamos propor que esta Casa legislativa crie uma Comissão Especial para aprofundar esses debates e esses sistemas. Agora, mesmo que proponhamos a continuidade desse debate de forma mais aprofundada, nós temos de fazer recomendações, naquilo que for possível. Desde já nós apontaríamos para a existência de um gargalo, porque existe um nó objetivo, existe uma imprecisão legal, existe um problema que precisa ser dirimido, precisa haver um texto que seja mais preciso. Acho que essa contribuição, Brigadeiro Lima de Andrade, seria muito importante — o que o documento que V.Sas. nos encaminharem possa nos apontar.



Então, sob esse ponto de vista, se houver algum desses temas, algum desses itens que V.Sa. julgar relevante, que V.Sa. pudesse nos esclarecer.

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Deputado, certamente nós vemos que será valioso nós adiantarmos alguns assuntos, alguns tópicos, que serão objeto desse grande trabalho, desse importante trabalho que será realizado de construção e aprimoramento da estrutura legal que regula a aviação brasileira como um todo, na atualidade. Esse documento que será encaminhado à Subcomissão vai ser trabalhado em diversos órgãos da Aeronáutica. Para que a gente aproveite essa oportunidade preciosa que V.Exas. estão nos concedendo, de fazer chegar algumas preocupações com relação ao que existe hoje nos textos legais. Nós faremos esse trabalho em conjunto com outras entidades que têm atuação também: a ANAC, a INFRAERO, o Ministério da Defesa. Nós vemos, por exemplo, uma questão que nós precisamos pensar. É a questão das interferências nas frequências de controle de tráfego aéreo, dos auxílios à navegação, essas interferência extremamente perigosas para a integridade e segurança do espaço aéreo brasileiro

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Interferência de rádio?

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - De rádio, exatamente. Como é que isso pode ser trabalhado na nova legislação para que nós tenhamos um aumento na segurança com relação a isso, para que nós reduzamos o risco com relação a isso? Esse é o tipo de assunto que entendemos ser produtivo já adiantar.

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - V.Exa. poderia, em colaboração com esta Subcomissão — não sei se seria uma atribuição do DECEA ou do CENIPA — fornecer a esta Subcomissão, também até a próxima semana, se houver, uma relação dos pontos, no Brasil, das localidades em que ocorrem o maior número dessas manifestações. Existem esses registros? Em existindo, poderiam ser enviados a esta Subcomissão para que possamos relatar e determinar a amplitude desse fenômeno?

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Pois não, Deputado. Sem sombra de dúvida. São Paulo é disparado o local que mais sofre esse tipo de interferência. Nós temos uma estatística, e alguns pontos são reincidentes. A gente detecta, a ANATEL vai lá, a Polícia Federal vai lá e fecha. Às vezes, até é concedida



liminar; fica sob liminar. Mas em São Paulo, sem sombra de dúvida, a cada dia aumentou e, exponencialmente....

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - V.Exa. fala de São Paulo, capital?

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** – Sim, São Paulo, capital.

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - V.Exa. sabe também que há um projeto, há um planejamento futuro para Viracopos, Guarulhos e, eventualmente, outros aeroportos do Estado de São Paulo? V.Exa. tem informações também de que, por exemplo, em Campinas há essa situação?

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Sim, tenho. É a área diretamente afeta à minha área. Na capital, obviamente, é maior o número, mas nós sofremos também no sul do País, no Paraná, na região da Grande Curitiba interferência de telefones por satélite, telefone rural. Também tem havido um número muito grande desse tipo de freqüência. Basicamente, hoje nós sofremos 2 grandes tipos de interferência. A gente fala de pirata, mas às vezes não são rádios piratas, não; são rádios legalmente autorizadas, rádio comunitárias que atuam fora da faixa para a qual foram autorizadas. Por exemplo, a freqüência nominal de uma rádio comunitária é na faixa de 20 a 25 watts — a potência, o *watt*. Mas ela vai para 60, 100 *watts*. Multiplica por 10 isso. Então ela está legalmente autorizada, mas ela extrapola a potência. Isso quer dizer alcance. Então, é para ela ter maior alcance. A gente fala muito em interferência de rádio pirata, mas a maioria não é rádio pirata, não; são rádios conhecidas. E também os telefones rurais. Hoje são as principais fontes de interferência que nós temos.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - E celulares?

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Celular... Os celulares que eu digo são mais esses rurais, não esses que não estão na faixa de freqüência. Esses telefones não estão na faixa de freqüência do controle de tráfego aéreo. Os rurais, sim.

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Obrigado, Brigadeiro.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Presidente, só sobre essa questão de interferência de rádio — e está aqui o Deputado Beto Mansur que é da Comissão de Ciência e Tecnologia e Comunicação. Acho que nós temos de fazer



um esforço. São Paulo é uma das únicas cidades do Brasil em que não foram regulamentadas as rádios comunitárias. Abriu-se um edital, mas isso anda a passo de tartaruga. Então, eu acho que nós, da Comissão, deveríamos tratar, ainda que este não seja o nosso objeto, mais desse assunto, porque, se houvesse a regulamentação das rádios comunitárias, pelo menos se exigiria das regulamentadas o cumprimento, e, das demais, o fechamento definitivo.

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Só lembrando que o Deputado Beto Mansur também é membro desta Comissão. E, com a sua presença, que também nos honra, já está, caso entenda necessário, com esta missão, Deputado Beto Mansur, de colaborar imediatamente com a Força Aérea Brasileira e com a Comissão para poder, acolhendo a sua sugestão, encaminhar os procedimentos que o Relator, evidentemente, também neste tema, nesta legislação, vai provavelmente incluí-los em seu relatório.

Passo a palavra ao Deputado Miguel Martini, que pediu. E lembrando que estamos na cota de palavra do Relator ainda. Então, o Relator... Eu entendo toda essa intervenção como uma cessão gentil que o Relator nos faz a todos.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Sr. Presidente, é só para dizer que eu também sou da Comissão de Ciência, Tecnologia e Comunicação — e o Deputado Beto Mansur sabe disso — e nós já estamos lá... Neste momento, está sendo discutida a questão da rádio comunitária; foi ontem e hoje. Mas o problema maior é que deveremos fazer uma revisão da Lei Geral de Telecomunicações.

Então, o momento é oportuno, e toda contribuição vai nos ajudar lá na Comissão também.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Sr. Presidente, só para dar uma informação técnica, se o Relator ainda me permitir.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Pois não.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Eu sou do rádio há muito tempo. O detalhe da rádio comunitária é que ela tem uma frequência específica. O companheiro, que é da Aeronáutica, sabe disso.

O grande problema que existe é que quem tem rádio comunitária muitas vezes aumenta sua potência dos 50 *watts* permitidos para muito mais potência. Eles colocam lá uma “botina”, como a gente chama, para aumentar a potência.



Das emissoras de rádio legalmente instituídas é muito difícil haver uma interferência. Eu acho que a gente pode discutir um pouco essa questão que envolve o celular rural, porque aí, sim, se houver um batimento de frequência, algum problema em cima das frequências já específicas da aviação civil, é uma questão que a gente vai ter que definir; na verdade, o espectro de frequência, onde a gente vai poder comparar a frequência da aviação civil com as diversas frequências de rádio.

O grande problema da rádio comunitária... — nem falando rádio pirata, porque pirata é pirata; não adianta, a gente tem que fechar. Mas a rádio comunitária, muitas vezes, ela aumenta a potência daquilo que é permitido.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu só coloco à disposição do nosso Brigadeiro, se ele pode... Enfim, ele estava fazendo uma intervenção, e nós, de certa forma, o interrompemos. Se ele quiser concluir...

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Deputado, em prosseguimento, é nossa convicção que realmente existem diversos pontos que nós já podemos antecipar e trazer a esta Comissão. E faremos isso no prazo que está disponível. E, além dessa questão da interferência, eu vejo também que poderia ser objeto da legislação, desse aprimoramento da legislação a questão do uso do solo em áreas próximas a sítios aeronáuticos. Os senhores sabem que o perigo aviário é muito grave. O nosso ilustre Deputado Martini conhece bem — possui experiência em áreas de congestionamento, em áreas de intenso tráfego aéreo — o fator agravante que é nós termos incidência, por exemplo, de urubus. E isso está ligado ao uso do solo. As nossas cidades, as nossas áreas urbanas, muitas vezes, elas não prevêm as medidas necessárias preventivas; e, às vezes, o problema se instala e a solução torna-se muito mais complicada. Então, é um exemplo também de um ponto que nos preocupa, e que creio que pode ser visto desde o início.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - O Relator, caso conceda, o Deputado Otavio Leite pediu a palavra.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu estou satisfeito. Creio que os demais Deputados podem contribuir. Passo a palavra aos demais.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Agradeço, Sr. Relator. Deputado Otavio Leite.





**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Com permissão à licenciosidade do que direi, mas a título de contribuição modesta, semana passada exatamente, em um desses encontros que se tem em casa de um Deputado etc., eu estava numa eclética mesa com um personagem da República, o Ministro das Comunicações. E eu tive a iniciativa de abordar esse tema. Ele informou das dificuldades para implantar algum tipo de coerção às rádios comunitárias. Diversas foram as iniciativas da Aeronáutica para que se tomasse alguma providência. E fez alguns relatos muito reveladores de dificuldades acentuadas. E lá pelas tantas eu virei e disse: “*Ministro, mas qual seria a solução?*” “*Nós temos que mudar uma lei*”, segundo ele, que é a lei da venda dos transmissores. Os transmissores teriam de ter carimbados, de alguma maneira. Tem lá uma metodologia “y” que ele intitula, que ele concebe como um caminho mais eficaz para a fiscalização das rádios comunitárias.

Então, queria sugerir que se oficiasse ao Ministro (esta Subcomissão) no sentido de que ele apresente também alguma idéia, e também à Polícia Federal, que tem ido *in loco* em algumas operações dessa natureza.

Em relação à ave aqui apontada, embora seja o símbolo do escrete mais querido do Brasil, nós, de fato, precisamos tomar providências em relação a isso. Inclusive no Rio de Janeiro... O Terminal Rio de Janeiro é próximo ao Aterro de Gramacho e há, de quando em vez, muitos problemas dessa natureza. E aí temos que conversar; temos que ver, de repente, a legislação ambiental. Eu não sei.. Temos que ver qual o caminho.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Peço à assessoria da Casa, portanto, que encaminhe também um convite ao Ministro Hélio Costa — que seja informado do trabalho desta Comissão e que compareça com as sugestões que entender oportunas, já com relação a esse assunto.

Para efeito da continuidade dos trabalhos, nós temos uma lista de inscrição aqui. Poderíamos manter a mesma ordem daquilo que fizemos no início. Pela ordem, temos o Deputado Miguel Martini, o Deputado Carlos Zarattini, o Deputado Otavio Leite e também a Deputada Luciana Genro, que se inscreveu. Então, eu consulto V.Exas. sobre se podemos manter essa ordem e deixar até 5 minutos para que cada membro faça uso da palavra, se achar necessário, ou se o questionamento já tenha sido suficientemente... Até pelo clima de intimidade que



temos aqui nesta Subcomissão, deixo a V.Exas., caso concordem, essa possibilidade, de prosseguirmos como estamos, pela ordem de inscritos, ou fazermos uma conversa aberta, livre.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - A minha sugestão, Sr. Presidente, e eu vou começar, é de que seja aberto. Quem quiser interferir enquanto eu estiver falando que fique à vontade, porque aí nós podemos, a partir de uma resposta ou de uma pergunta, acrescentar outra, porque aí melhora ainda mais. Essa é a minha sugestão.

Em relação... Já começo?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Pois não.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Em relação ao Brigadeiro Lima de Andrade, acho que ele já vai fazer... já vai trazer para nós essas sugestões que, enfim, a Aeronáutica terá a partir do Estado-Maior. E acho que na discussão a assessoria técnica da Casa vai nos ajudar bastante, porque, independente de nós acharmos isso ou aquilo, se acharmos que é apenas o Código Brasileiro de Aeronáutica, que pode ser uma Lei Geral de Aviação que englobe tudo, que pode ser um capítulo a Lei Geral de Aviação Civil... Enfim, é uma discussão em que possivelmente os técnicos vão nos ajudar, e aí nós vamos fazer. Claro, a idéia é central. Não sei se em termos legais isso daí se compatibiliza.

Em relação ao CENIPA, eu quero chamar a atenção — e aí eu quero perguntar ao Coronel Luiz Cláudio — que uma das pendências e um dos problemas que hoje nós temos, e vimos agora nesses dois acidentes, especialmente no primeiro, que nós ainda não temos uma legislação aqui no Brasil que não trate como crime... Ou as informações prestadas de um acidente aeronáutico por aqueles que estiverem envolvidos não possam ser usadas como prova contra aquelas pessoas. Porque nós tivemos hoje, e o Brigadeiro J. Roberto pode dizer... Quer dizer, a informação que nós temos. O CENIPA também pode dizer isso. Nenhum dos controladores de vôo falou nada, e eles teriam muita contribuição a dar para identificar os fatores do acidente, Da mesma forma que os pilotos não vão querer falar, porque aquilo pode ser usado contra eles. Quando tanto o Relator lá do Senado já tachou como crime, e quando um procurador já tachou como crime doloso... Quer dizer, aquilo dali fez retrair ainda mais. Isso mostra a urgente



necessidade de esta Subcomissão propor que imediatamente façamos uma lei. E eu pediria até que o CENIPA nos desse esse subsídio, a partir de legislação internacional, da OACI etc., para que nós contemplemos aqui também. Porque isso é fundamental para a segurança futura, e isso é fundamental para o CENIPA.

Eu queria então que o senhor falasse sobre isso.

**O SR. LUIZ CLÁUDIO MAGALHÃES BASTOS** - Eu agradeço. Do que o senhor falou eu não corrigiria nem uma vírgula. É o entendimento do CENIPA. E algo que deve ficar muito claro: o Estado brasileiro, um Estado democrático, tem várias instituições. Uma determinada instituição, que é o Poder Judiciário, auxiliado pelas Polícias, tem a incumbência de fazer uma investigação, porque essa investigação tem a sua importância e tem uma prestação para a sociedade: apurar culpa e responsabilidade. Mas o Estado brasileiro também, em paralelo, entende que deva haver uma investigação que nós chamamos de investigação do SIPAER — Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. E essa investigação é para quê? Para o único fim: prevenção de acidentes. Pois bem. O principal instrumento que o SIPAER tem para fazer prevenção é informação. Essa informação, ela pode vir de diversas fontes, desde o depoimento de alguém que esteja... não depoimento, mas desde a declaração de alguém que estava envolvido no acidente, ou que viu, ou que participou da manutenção da aeronave, ou de um sistema de reporte voluntário de uma condição de risco. Ou seja, são informações que o SIPAER precisa para poder fazer prevenção. E essa prevenção é algo que o Estado brasileiro quer que seja feito; por isso ele criou o SIPAER e nos mantém. Pois bem. Como o senhor mesmo disse, quando essa informação, que é essencial para o SIPAER, é conseguida pelas vias do SIPAER — e o único canal de conseguir é através da confiança — e ela é usada para um outro fim que não o do SIPAER, essa confiança, ela é destruída. E sem a confiança não há declaração. O senhor deu um exemplo perfeito. Os controladores nada falaram para o SIPAER. Com medo de serem prejudicados, nada disseram. Nós não tivemos, nessa investigação, até o momento, a contribuição deles, que poderia ter sido... Nós não sabemos qual teria sido a contribuição, mas ela poderia ter sido de extrema valia. Então o CENIPA concorda com o senhor: nós precisamos de uma legislação que deixe num local só, muito claro, a importância da proteção a essas informações.



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Eu queria acrescentar, e já lhe ouvir, que, até contrário à minha posição na CPI, as CPIs abriram um precedente grave. Eu acho que nós precisaríamos também de um arcabouço legal, de um marco legal onde se proibisse qualquer divulgação de caixa-preta. Caixa-preta, a não ser para satisfazer curiosidade, não tem nenhum outro benefício. E, na medida em que corre-se o risco... Estou falando até da imprensa também, ou seja, de responsabilização daqueles que abriram, vazaram essas informações. Porque nós temos que as empresas aéreas têm interesse muitas vezes de vazarem a informação para desviar foco, para tirar responsabilidade. Então, na mesma linha desse depoimento, que também a caixa-preta, porque, enquanto a caixa-preta tiver total confiança do SIPAER, daqueles que vão investigar, ela traz um benefício. Agora, na medida em que eu, como piloto, co-piloto, sei que aquilo dali pode vir a público, imagina o que eu farei para desviar, para tirar responsabilidade!? E nós não estamos falando só de quando morre alguém; nós estamos falando de quando ocorre acidente que não tenha vítimas fatais, mas há fatores que contribuíram para aquilo. Então eu queria lhe ouvir nessa questão também. Quer dizer, junto com essa sugestão que viria legal, nesse sentido de descriminalizar, não permitir que seja usada para...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Deputado Martini, Coronel, só para ajudar na pergunta. Eu concordo em tese, mas só quero saber como é que na prática isso poderia ser viabilizado, como é que na prática podemos fazer uma legislação que não permita a investigação da Polícia Federal ou do Ministério Público.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Me dá um aparte. Não é questão de não permitir; a questão é saber, juridicamente, como é que nós vamos poder fazer. Um órgão público recebe algum tipo de informação, e essa informação, que vai ser dada para efeito de investigação de acidente, não pode ser usada para efeito de...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Criminalização, de culpabilidade.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - ...culpabilidade ou então para instruir determinado processo. Essa é uma questão jurídica.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - E complexa.



**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Eu não sou jurista, mas temos de ver de que maneira podemos fazer isso.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Mas que precisa, pela segurança.

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Deputado Zarattini, para fazer um comentário

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Hoje nos jornais está que, na Suíça, alguns controladores, não me lembro quantos, foram condenados por um acidente. Está nos jornais de hoje. Ou seja, houve um processo. Nós tínhamos até a informação de que em outros países não ocorria essa criminalização. A gente tem de ver. Nós temos de ter a colaboração da experiência de vocês porque, até certo ponto, tem que se garantir que se tenha as informações. Mas, se se chegar à conclusão de que houve responsabilidade de um controlador ou de um piloto, não vai haver nenhum processo? Quer dizer, como é que é isso? É um problema grave.

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - O Brigadeiro José Roberto gostaria de falar

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Só para concluir. Eu estou pegando o caso da Suíça, onde eu pensava que fosse diferente, que a legislação protegia. Mas ela não protege; tanto que foram condenados... A pergunta, então, é: como é que separamos essas coisas? Porque queremos ter informações que esclareçam os acidentes, mas isso pode criminalizar as pessoas que fornecem essas informações. Por outro lado, também não é justo, se houve responsabilidade, que a pessoa não seja criminalizada. Então, como separar as coisas?

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Antes de conceder a palavra ao Deputado Miguel Martins, o Brigadeiro José Roberto já a havia pedido há algum tempo. Então vamos conceder a palavra a S.Sa..

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINS** - É porque a resposta dele já iria me ajudar no que eu vou dizer.

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Mas não sabemos o que o Brigadeiro vai perguntar.

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Me perdoem a interferência, mas é que eu acho relevante. Não vou fazer juízo de valor; vou apenas citar um fato.



Na segunda quinzena deste mês, de 18 a 28 de setembro, estará ocorrendo em Montreal a 36ª Assembléia da OACI. Ela ocorre de 3 em 3 anos. Os países apresentam *working papers* sobre diversos assuntos. Vários países apresentaram esse assunto para ser discutido. A filosofia SIPAER, a cultura SIPAER está arraigada no mundo todo; não é privilégio do Brasil. Isso o Deputado falou, o companheiro do CENIPA falou; isso é defendido por quem é do *métier* na aviação. Esses dados devem ser preservados porque, exatamente, eu não vou dizer nada de uma falha que eu tenha cometido se isso vai ser usado contra mim. É natural. E essa é a filosofia SIPAER mundialmente aceita e defendida.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - V.Sa. sabe como funciona lá fora ou é só no Brasil?

**O SR. JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA** - Estou dizendo que a filosofia SIPAER é assim; eu não estou entrando no mérito da lei, Deputado. Eu só estou dizendo o seguinte fato: para o País foi muito ruim o que aconteceu. Eu estou fazendo parte da delegação do Brasil que está indo a Montreal e estamos preparados para receber pedradas. Eu não estou entrando no mérito; só estou dizendo o fato. A consequência do que ocorreu aqui é que o Brasil será questionado sobre esse assunto. A título de contribuição eu só citei este fato, que isso vai ser colocado na OACI.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Concedo apalavra ao Deputado Miguel Martini.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Vou responder ao Deputado. De certo modo, ao dar uma informação um controlador de vôo, quer seja civil quer seja militar, se ele der um boa-tarde ou um boa-noite ele pode ser punido por isso. Já existe um marco legal interno no DECEA, e o Brigadeiro poderá dizer isso. Estou dando o exemplo mais simples, porque cabe a ele utilizar apenas a fraseologia padrão — e ele não pode sair dela. Um “boa-tarde”, “como vai o senhor?” — não existe isso. Ou seja, já existem formas de punir o controlador de vôo. Quando há um incidente, o controlador já é punido; ele pode ser preso, ele pode ser suspenso, ele pode ser demitido. Já existe uma punição. O risco que nós estamos dizendo aqui é da questão da criminalização. Isso daí extrapola e isso não dá maior segurança. E o fator SIPAER, a questão SIPAER, nós trabalhamos no seguinte: que isso não se





repita nunca mais. E isso não se repetir nunca mais significa filosofia SIPAER, significa segurança, instrumentos para que, quem trabalha no SIPAER, tenha todos os mecanismos para cuidar dos fatores, corrigir os fatores. E qual é o objetivo da punição? É que não aconteça mais. Então, se os controladores todos tivessem falado muito mais contribuição teríamos tido para evitar que os acidentes ocorressem. Então, tivemos deficiência nisso. E o fato de dar publicidade, de vir a público, como veio, é um risco ainda maior. Tenho certeza de que o ACI vai chamar a atenção, vai ter problema para o Brasil por causa disso, porque não pode... O que nós estamos falando é preservação de vida, maior segurança, e isso significa que as informações de caixa-preta e aqueles envolvidos no assunto sejam resguardados. Nem a Polícia Federal... Acho que nós temos que ter, sim, instrumentos. E podemos criar esses instrumentos, se for necessário, para impedir que Polícia Civil, que a Polícia Federal ou que outros organismos se utilizem disso, façam outras investigações. Mas essas não, porque isso coloca em risco a segurança, quebra paradigma. E, depois, não se concerta mais.

É isso o que eu queria dizer.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Vou passar a palavra ao Deputado Beto Mansur. Nós temos mais um convidado — dois, na realidade — para falar, que representam a ANAC. Então, eu consulto, antes de passar a palavra ao Deputado Beto Mansur, se temos mais questionamentos (Relator tem um questionamento adicional) ao Brigadeiro.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Sr. Presidente, só tenho mais um.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Por favor.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Eu só queria fazer um comentário. Se vocês têm conhecimento fora do Brasil desta relação: ocorreu um acidente — se os controladores passam essa informação sem ter a possibilidade do que eles falarem ser usado contra eles em algum processo. É lógico que o controlador, de alguma maneira, como o Zarattini comentou, que está sendo processado na Suíça... Lógico que qualquer um de nós pode ser processado. Agora, eventualmente, não usando aquela informação que ele passa para os setores que estudam acidentes aéreos. Só esta dúvida que eu tenho: se vocês sabem da legislação que existe, e se isso ocorre em países fora o Brasil. É algo que eu acho que é importante a gente poder



levantar, inclusive na ACI e nessas reuniões a que vocês vão, para saber o que está ocorrendo fora, como é que é a legislação fora. A gente pode, inclusive, aplicar aqui no Brasil, fazer uma modificação na lei. É isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Vocês sabem de alguma coisa nesse sentido?

**O SR. LUIZ CARLOS MAGALHÃES BASTOS** - Sim, senhor. Nós temos conhecimento de que há diferença nas legislações. Há pouco mais de uma semana atrás eu estava em Cingapura, e o evento dizia respeito a isso, e o Brasil foi lembrado em 5 ou 6 apresentações por causa realmente daquela divulgação que houve do CVR. É algo que repercutiu bastante lá fora.

O que acontece? A Noruega, por exemplo, ela tem uma proteção bem forte com relação a essas investigações. Nos Estados Unidos, o depoimento em si feito para o NTSB, para parte da investigação, ele é preservado. Então, o que acontece são escalas diferentes de proteção. E, no nosso caso brasileiro, se me permitem, o SIPAER, em momento algum, quer ser obstáculo para a investigação da Justiça; porém, aquela informação fornecida ao elemento do SIPAER em confiança, essa informação não deve ser usada. Se a Polícia, por outros meios, tomar a posse daquela investigação, daquela informação por outros meios... Porque o acidente é um só; daquele acidente vai ter várias investigações em cima dela. Não há problema para o SIPAER. O problema é aquela que é a informação dada por um elemento do SIPAER. E, se aquela peça, aquele relatório, aquele laudo, aquilo que foi elaborado for requisitado, isso prejudica demais.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - O que a gente percebe hoje, em cima inclusive desse fato que acabou ocorrendo... Quer dizer, o Ministério Público achou uma brecha dentro da própria legislação, porque a legislação permite, de se poder pedir para o juiz. E entra com um mandato de busca e apreensão, e vai lá atrás do que for. E vocês, hoje, estão sendo obrigados a entregar todo o tipo de documento — está certo? Então, a legislação brasileira tem uma conduta na qual juridicamente é possível buscar essa informação. O que nós precisamos é fazer uma modificação na nossa legislação que permita que, lógico, por outros meios que não aquela informação sigilosa, eventualmente qualquer um possa ser processado. Mas que



aquela informação sigilosa, que só vai servir para efeito do próprio acidente, possa ser preservada. Essa é a idéia.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - O Deputado Pepe Vargas pediu a palavra.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu só queria solicitar, então, que o CENIPA pudesse nos fornecer a sua proposta de como regulamentar essa questão.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - A minha sugestão é de que fossem as 2 coisas; quer dizer, não só a questão de não poder usar, mas também a questão que se fechassem as portas para que o Judiciário ou o Ministério Público não pudessem requisitar essa caixa-preta, essas informações. Enfim, achar algum tipo de proteção. Eu acho que isso é melhor para a sociedade. Por isso nós devemos fazer isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu, só a título de... Do ponto de vista informal, em tendo enviado — eu acredito, e até fiz uma consulta agora há pouco à assessoria da Subcomissão. Na medida em que já enviamos ao Comandante da Aeronáutica, o Brigadeiro Juniti Saito, essa solicitação de colaboração, ou esse pedido de colaboração para essa peça, esse marco legal, eu entendo que o procedimento formal já foi cumprido. Portanto, o CENIPA, assim que entender, e da maneira, Brigadeiro, que entender, colabora muito com esta Comissão, na medida em que atualiza, inclusive, até pelos eventos recentes, a forma pela qual, se possível, nunca mais nós tenhamos que fazer esse tipo de investigação. E fazer uso de uma legislação que, talvez, nunca seja necessária, se Deus quiser.

Então, eu queria agradecer a V.Exa., Brigadeiro, e colocar, naturalmente, não apenas esta Subcomissão... Mas, passando para os seus comentários, Brigadeiro Lima de Andrade, finais, assim como o seu depoimento, que eu acho que foi muito preciso, muito justo e importante; trouxe para a nossa atenção mais esse tema. Então, para os comentários finais, faça o favor.

**O SR. ORLANIL MARIANO LIMA DE ANDRADE** - Sr. Presidente, a título de complemento, o CENIPA, sendo subordinado ao Estado-Maior da Aeronáutica, certamente integrará esse esforço colegiado e nós tentaremos contribuir de alguma maneira. Eu gostaria de agradecer a honra de estar presente aqui, a esta



Subcomissão, e reforçar o grande valor que nós vemos, na Força Aérea, da oportunidade de participar dessa jornada — porque V.Exas. já estão, na verdade, desenvolvendo — no sentido de atualizar a legislação. Será muito positivo que tanto a Força Aérea quanto a ANAC, o Ministério da Defesa e outros órgãos, nós possamos dar nossa contribuição, porque é nossa convicção, é nossa certeza de que quem ganha com isso é o povo brasileiro, é a sociedade como um todo. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Obrigado, Brigadeiro.

**O SR. LUIZ CLÁUDIO MAGALHÃES BASTOS** - Queria dizer apenas que sou da Força Aérea, e a Força Aérea trabalha em prol de um Brasil melhor. E hoje, aqui, demos mais um pequeno passo nesse sentido. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Obrigado.

Eu gostaria de suspender a sessão — há votação nominal no plenário —, por 10 minutos, convidando os Parlamentares a que cumpram com sua obrigação. Na seqüência, ouvindo a Dra. Emanoela Novaes, ou que pelo menos fará parte da Mesa, da ANAC, como também o Sr. Fábio Antinoro, da ANAC.

Suspendo a sessão por 10 minutos.

*(É suspensa a reunião.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Declaro reaberta a sessão, convidando o Sr. Fábio Antinoro, Procurador da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC, para aqui estar conosco.

Eu consulto a Sra. Emanoela Novaes. *(Pausa.)*

Então, a Sra. Emanoela Novaes, Assessora Jurídica do Presidente da ANAC, também forma a Mesa.

Passo a palavra ao Sr. Fábio Antinoro, lembrando, por temos voltado à sessão, que o propósito desta Subcomissão é obter subsídios, colaborações e contribuições para melhorar a lei atual ou o conjunto de leis atuais que regem a aviação nacional. E lembrando, só a título de esclarecimento e mais registro, que uma parte dos membros da CPI esteve, no dia 4 de julho, na ANAC. Eram 6 ou 7 Parlamentares, incluindo o Deputado Miguel Martini, que esteve lá também. E, na própria reunião com os diretores da ANAC e representantes da Força Aérea, o então, como Presidente da INFRAERO, o Brigadeiro J. Carlos, foi ali dito... A própria



ANAC, os representantes da ANAC disseram da importância de se ter uma lei de aviação civil, para que ela mesma, a ANAC, pudesse cumprir melhor o seu papel.

Fazendo esse registro, eu passo a palavra para o Sr. Fábio Antinoro.

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Na pessoa do Presidente, Deputado Rocha Loures, saúdo todos os presentes. É uma grande satisfação estar aqui novamente nesta Casa, como advogado, em uma Casa que me dá o instrumento necessário para a operação do Direito, sabedor ainda que as leis brasileiras são motivo de orgulho lá fora do País, por serem concisas, por serem claras e objetivas. O mal deste País, digamos, seria a fiscalização. Mas nós temos leis apropriadas, e leis consentâneas com a nossa realidade. O Dr. Milton pediu que eu viesse aqui representá-lo, em razão de que a ANAC estaria com um estudo sobre a questão da regulamentação econômica e sobre a participação dela nesse modelo, sendo realizada por um desses diretores, que inclusive renunciou por motivos pessoais. E ele está coletando essas informações para, até o dia 12, remetê-las aos senhores, para que os senhores possam ter o esboço do que pretende a ANAC e o que entendem a ANAC deveria rever. A ANAC nasceu nesse processo de regulação do Brasil, começado em 1990, modelo importado dos Estados Unidos, que seria um modelo de uma agência independente. Particularmente aqui a reforma do Estado começou-se com as questões de monopólio, com as questões de restrição de capital estrangeiro, e a ANAC, não menos, veio para dar este condão de regulação econômica, nesse novo modelo econômico, em atenção ao art. 175 da Constituição da República. Veio em um modelo de um mercado privatizado, quando todas as demais agências nasceram e foram criadas no mercado monopolizado, ou seja, para dar condição do que deveria ter numa atividade econômica, respeitando todos aqueles princípios, inclusive as questões de defesa do consumidor, que, costume dizer, são defesas de relações de consumo. O Código não está só para o consumidor; está também para aqueles fornecedores fabricantes quando existe um consumidor que o usa de maneira inapropriada. Então a ANAC nasceu nesse bojo e pretende, com essa revisão do Código Brasileiro do Ar, e, também, da criação de uma legislação de aviação civil, redefinir conceitos para que ela possa operar de uma melhor maneira a que está vinculada na Legislação nº 11.182. Pequenas situações, como a questão de penalização das companhias, ou penalização de



outros agentes econômicos... Porque nesse mercado econômico, caso haja uma regulação econômica, tanto o poder público ou o administrado, ou seja, aqueles agentes privados não estão imunes a uma sanção do Estado em razão da sua prestação de serviço público. Ela não faz essa diferença. A ANAC tem uma certa dificuldade, inclusive até na questão de majoração das penalidades, da multa, porque ela não é autoridade fazendária, não compete a ela dizer quanto se deva aplicar ou não de multa. Porque isso depende de uma legislação própria. Outras questões que estão inseridas no próprio CBA... Porque mereceria essa redefinição do que seria o antigo DAC e do que seria a própria ANAC, para que ela pudesse agir de acordo com essa instituição da própria legislação que a criou. Então, as legislações existem. Existem, na sua maioria, a dar condições de uma operabilidade, tanto que o Código de Defesa do Consumidor, que é uma das grandes preocupações — e eu sou egresso dessa área, da Secretaria de Direito Econômico, da qual fui inspetor-geral durante muitos anos —, ele veio para subsidiar outras legislações que estejam em vigor, para que dê essa visão de respeito aos direitos e deveres do consumidor, numa relação em que exista tanto aquele contrato tácito, como o não-tácito, ou seja, o expresso. O simples comprar do cigarro é um contrato tácito, que você pode ter direitos e deveres recíprocos; como um simples contrato de transporte aéreo que você utiliza para poder se locomover de um lugar para outro. Então, a ANAC, nesse sentido, ela é sensível, está interessada realmente em uma lei ampla e geral sobre a aviação civil, como também esta Casa já está patrocinando uma lei geral de regulação. Porque não existe uma lei própria; existem diversas matérias que regem esta atividade, mas não uma geral. Eu acho que é importante ter critérios definidos e se possa, através disso, aí sim, prestar esse serviço do Estado. A própria questão de que deverá ser outorga ou ser concessão, a própria situação dos Ministérios, como serão eles em matéria de uma nova lei de agências de regulação geral... Porque os Ministérios vão passar agora a ter uma atividade mais apropriada do que tinham as agências no modelo anterior. Então, todas essas questões são palpitantes e estão na ordem do dia — no sentido de que a ANAC tem, sim, um compromisso em querer patrocinar nesta Casa Legislativa todos os senões que a deixam numa situação que, às vezes, parece aquela falta do agir. É, sim, por uma condição de “colidência” das legislações ou por superposições de





entendimentos que façam com que aquelas situações não sejam de imediato prestadas como agência. Dia 12, nós estaremos remetendo isso para os senhores. No mais tardar, dia 12. Estou à disposição dos senhores para qualquer situação em que possa vir a contribuir com esta Casa legislativa, lembrando que esta matéria estava em uma área distinta da ANAC. Todavia, ela sofreu essa perda dessa direção, e então ficou impossibilitado o Dr. Milton, agora no momento, de passar todo esse acervo, que já estava sendo estudado, para que viesse a agregar valor a essa nova redação que se pudesse dar à aviação geral.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Agradeço ao Sr. Fábio Antinoro, e passo a palavra ao Relator, Deputado Pepe Vargas.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu faria já a seguinte pergunta de forma direta: da atual lei que criou a ANAC, que aspectos os senhores entendem que deveriam ser modificados? Se é que acham que deve ter algum aspecto que deva ser modificado. Eu tinha feito um pequeno esboço da atual legislação em conflito com as outras normas existentes, ou seja, superposição de idéias já existentes. Qual seria a responsabilidade das autoridades militares, da autoridade civil, em determinadas situações em que se verifica prestação de serviço ou as concessões outorgadas pela ANAC? Como se daria a questão do CONAC nessa visão da ANAC? Ele é um órgão ligado ao Poder Executivo, no sentido de dar determinações de Estado, para que a ANAC venha cumprir. Então, é uma esfera de ligação junto a um Poder de Estado numa política de governo. O papel da INFRAERO: até onde se daria o papel da INFRAERO em todos esses mecanismos que, já com a introdução da agência, não só como aquelas matérias que ela incorporou do DAC, mas como uma agência eminentemente reguladora do setor econômico? Ou seja, seria uma grande árbitro desse mercado, no sentido de defesa de direitos dos consumidores e também das prestações de serviços daquelas matérias de concessão ofertadas às empresas aéreas. Sobre a questão da penalidade: pode a ANAC vir a penalizar a INFRAERO por algum descumprimento em razão dessa delegação de regulação econômica? Isso tudo ainda está numa zona — aproveitando o que foi dito anteriormente — cinzenta, para que se estabeleça... Entendo eu, como egresso dessas áreas de defesa da concorrência, que o fato de ter outro órgão público não significa que não possa agir o Estado em



determinada instituição pública, coagindo-a a atender à legislação, ainda que punindo, penalizando, porque é a única forma. O que pode estar ocorrendo no Brasil hoje, até por situações de atenção aos direitos e deveres do consumidor? Hoje, nós temos, na ANAC, uma resolução que fala sobre processo administrativo, mas não temos competência de aumentar a multa. Então, o agente econômico, ele pensa em relação ao lucro. É mais fácil eu ser penalizado por uma multa que é ínfima em relação àquilo que eu pratico, que possa me dar um lucro maior por essa situação que eu venha a fazer. É muito fácil. Nós não temos como majorar. Nós deveríamos ser autoridade fazendária, ter essa condição de autoridade fazendária, até mesmo amanhã, para que, evidentemente, num valor absurdo que possa vir a ser amanhã a multa pela sua dosimetria em relação ao que se pratica de má prestação ao serviço público, vir a própria ANAC até a dividir isso. Amanhã, se for reincidência, várias vezes... A ANAC não tem essa competência. As multas, elas são, hoje, em valores ínfimos; portanto, elas até pressupõem uma vantagem para que você pratique uma ilegalidade. Esse é um dos fatores que deve estar na legislação, para que não venha sempre a ANAC, por legislação própria, ter uma definição de valores de multa. Com o início da regulação econômica, nós tivemos o CADE. O CADE passou, desde mil novecentos e sessenta e poucos até 1994, a praticamente ser inexistente. Quando se deu uma nova visão ao CADE, inclusive de autarquia, dando penalidade àquelas infrações, quantias vultosas, então o mercado econômico começou a agir de forma diferente. Hoje nós temos penalidades do CADE que chegam a mais de 3, 4, 5 até 10 milhões de reais. Então, o agente econômico pensa duas vezes entre o risco de cometer aquilo e a vantagem de sofrer um processo administrativo. Então, são essas situações, numa nova economia, em uma nova liberdade econômica que nós devemos importar também para o modelo em relação à aviação civil, sendo este modelo o único que dá a condição de o setor empresarial, inclusive externo, de medir o desenvolvimento econômico do País. A aviação tem muito disso com a questão de desenvolvimento econômico do País. Então, são essas pequenas situações que formam um todo e que até engessam, às vezes, as atividades de uma agência, de uma agência nova que teve, inclusive, uma transferência de competência do DAC para a ANAC, de uma certa forma, digamos assim, não apropriada. Foi muito rápida, foi muito célere. Saímos de um modelo em que se



estava sob a égide militar e se passou para uma condição civil. Inclusive, isso é um choque natural, é um choque de gestão, é um choque de princípios — e isso tudo engessa um pouco essa situação da ANAC, que não pode trabalhar sozinha; ela trabalha com a INFRAERO, trabalha com o DAC, trabalha com o CENIPA, trabalha com todos os órgãos envolvidos nisso, dentro de uma mesma estrutura civil, incorporando instituições militares. Então, é toda essa gama de desenvolvimento que nos permite aprimorar uma lei de aviação geral.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Se eu entendi, a idéia seria, por exemplo, no aspecto das penalidades... Porque as multas que estão definidas no Código Brasileiro de Aeronáutica são em valores irrisórios. A idéia dos senhores seria que essas multas fossem estabelecidas de outra forma, inclusive numa certa graduação que penalizasse de forma mais aguda, digamos assim, determinados tipos de infrações ou irregularidades; e instituir um mecanismo de majoração dessas multas, onde a própria agência possa majorá-las. Essa seria a idéia?

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Seria a idéia. E também não deixar ao critério do técnico da ANAC a questão da valoração pura e simplesmente, não é? Tendo em vista que, dentro de uma condição legal, é impositivo que seja assim a aplicação; portanto, não pode fugir dela. Evidentemente que o processo administrativo não é livre de apreciação do Judiciário. Mas o interessante é que seja uma forma coercitiva de que... Alguém, sabendo que vai praticar uma má prestação, incorre numa pena que nem aquele pelo qual pode isentá-lo... Ela está presente. Ele pode ter a dosimetria da pena, mas não isentá-lo. Isso é uma questão que, na pior das hipóteses, o Poder Judiciário irá apreciar. Mas há uma invocação necessária para que haja essa penalidade. E daí você consegue construir esses parâmetros de direitos e deveres das partes numa relação de consumo.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Outra questão é a possibilidade de a ANAC poder, digamos assim, penalizar algum outro órgão público, porque tem sido dito que a ANAC não teria a possibilidade, digamos assim, de fazer uma penalização à INFRAERO, no caso de uma irresponsabilidade da administração aeroportuária estar gerando conflitos no transporte aéreo.

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Isso é um conhecimento que se tem, uma consideração que foi produzida na ANAC de entender que, como não há na



legislação essa matéria de forma enfática, não poderia fazê-lo contra outro órgão público. Agora, eu entendo que uma agência que regula economicamente o setor tem que estar acima, como a própria legislação do CBA, *erga omnes*, acima dos homens, e poder regular o mercado, porque, se ela ficar afeta a uma situação de não poder regular aquele outro partícipe que também faz parte de uma relação econômica, ela fica muito fragilizada, ela se vê numa condição muito frágil. Tanto que o próprio CADE, eu tomo isso como exemplo, o CADE tanto pode penalizar iniciativa privada como órgãos do Estado, porque ele também pode ser partícipe das questões de concorrência. Eu tenho um fato inusitado. Eu fui diretor do Departamento Nacional de Trânsito e, enquanto Diretor do Departamento Nacional de Trânsito, as auto-escolas pediam que nós colocássemos (*ininteligível*) da questão da hora-aula. E isto não foi aceito, e eu pedi que isto fosse revisto e pedi que fosse revogada essa portaria, porque quando você põe o preço mínimo ou o máximo, elas têm a condição de arbitrar ou o máximo ou o (*ininteligível*) mínimo. Então, é usar o Estado para poder fazer um preço das suas necessidades lá nos seus insumos básicos. Então, isto é usar o Estado. Então, o Estado também não pode favorecer, por interposta pessoa, uma situação que venha amanhã coincidir com uma prestação de serviço que dá numa concorrência ilegal. O CADE trata de concorrência ilegal por questão que fere a legislação penal. Não é desleal, porque desleal é a questão do Ministério da Indústria e Comércio. Então, são essas pequenas coisas. O Estado também pode, através do seu órgão, limitar a concorrência por uma ação própria, e até por uma falta de conhecimento, e depois vir a cercear esta capacidade econômica. Então, acho que compete também à agência reguladora a vir também a penalizar, no que for possível, no que for visto como infração e visto como uma prestação de serviço equivocada para que possa harmonizar, porque a ANAC nada mais faz do que harmonizar as relações econômicas dentro dos princípios de relações do consumidor e as atividades econômicas do Estado. Mais nada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Só um minutinho, Relator. O senhor falou num esboço das eventuais contribuições que a ANAC já poderia fazer a esta Subcomissão. Já é este o documento que será entregue dia 12 ou ainda não?



**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Não, não. O documento está por fazer. Eu estou aqui também dando uma contribuição pessoal do que eu tenho de memória laboral no sentido de que possa também contribuir para os senhores do que se torna viável.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Mas essa memória laboral é a memória laboral da ANAC ou é a sua memória?

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Ela deverá incorporar a ANAC, até porque eu faço parte do quadro dela.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Está bem.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - No que diz respeito ainda às multas, digamos, à pena pecuniária, eu sinceramente não recordo o que o Código Brasileiro de Aeronáutica diz. Onde é recolhida essa multa atualmente, só por curiosidade?

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Ela tem um fundo, que a própria ANAC gere hoje, vai para este fundo.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Vai para o fundo que é gerido pela ANAC. O.k. Eu sinceramente não me recordava.

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Agora, embora o Código Brasileiro do Ar não fale de determinadas situações de infrações que possam ocorrer da atividade privada em relação ao consumidor, não pode ser destoante. Nós temos uma legislação de igual hierarquia, que é a Lei do Consumidor, o Código do Consumidor, que é subsidiária ao Código Brasileiro do Ar. Então, as questões que possam infringir ou tirar o direito daqueles que consomem, ainda que tenha um contrato estabelecido, tráfego aéreo e tudo, já está na própria legislação, que é a questão da informação, do preço, quantidade, valor e todas aquelas outras que agregadas dá para o administrador verificar onde está a ocorrência de falha e penalizar. Só que a penalidade de hoje é ínfima. Recentemente, tivemos uma ação do Ministério da Justiça em que foi penalizada, se não me engano, a Gol, em 600 mil reais numa ação do PROCON. Isto é uma penalidade que dá um sentimento de... Se a penalidade como resultado de aplicação pecuniária não for de uma certa forma tão grave que evite a prática, a pessoa vai continuar praticando. Então, isto é o que gera também as situações de indenizações na seara judicial. Às vezes, você é indenizado num valor astronômico para que a pessoa entenda o seguinte: você não deve mais fazer isso porque vai sair caro. Então, esta é uma situação de correlação.



**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Lendo a Lei da ANAC, o senhor disse, vemos que há eventualmente superposições de responsabilidades, o que é responsabilidade de determinada autoridade, o que é responsabilidade de outra autoridade. Em algumas situações, lendo a legislação, parece-nos que a ANAC passa a ter inclusive funções executivas em determinados momentos e não apenas de fiscalização. O senhor poderia...

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Ela parece caracterizar umas funções executivas, tanto que uma das falas do Presidente Milton é que ela deve ser apenas uma agência que deva regulamentar o mercado, ela não deve ter outras funções que possam conflitar. Até quando se fala em questões aeronáuticas e questões aeroportuárias. A aeronáutica em si é muito mais ampla do que simples aeroportos. Ela vai até o campo da política de estado, política de governo e outras questões inclusive da área militar e outras afetas a ela que refogem às questões da aviação civil. São conotações que foram incorporadas na legislação para dar à ANAC uma condição de executoriedade, mas que ela possa estar (*ininteligível*) da superposição (*ininteligível*). Então, uma legislação da aviação civil, além de adequar o Código Brasileiro do Ar, que data de 86, se não me engano... Há uma nova expectativa de atuação de agente econômico de mercado dada pela própria Constituição Federal, no art. 175... Esta redefinição de conceitos vai ser importante para adequar o que nós temos de acervo. Eu acho que nós temos acervos importantíssimos, é apenas adequar numa lei única, para que todos leiam a mesma informação. Acredito eu, como advogado que sou, em matéria de consumidor, se você tem uma situação que o Código diz, você não precisa consolidar o Código do Consumidor ao Código Brasileiro do Ar. Era só você fazer a interpretação subsidiária, mas tem muitos agentes que não têm o domínio do Direito que necessitam ter um compêndio como se fosse sua norma central.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Nesse esboço, fala-se alguma coisa sobre a questão do colegiado, da decisão? Vocês têm algum comentário já pronto ou pretendem fazer um comentário sobre a questão da decisão em colegiado?

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - O modelo do colegiado foi para dar maior agilidade nas decisões e se presumisse que todo mundo sentado, como nós





estamos, decidimos aqui a uma caneta só e as coisas se resolviam. Evidentemente que isso é um modelo novo no Brasil. Em algumas das agências está se verificando se é o melhor modelo ou não. Evidentemente, entendo que a ANAC, quando vir a dar as contribuições, deverá justamente dizer do modelo pelo qual se decide. Se é colegiado ou não, mas pelo menos o modelo pelo qual se decide. E aí dizer (*ininteligível*) se é o melhor modelo verificado ou não.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Eu queria...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Pois não.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Duas questões fundamentais. Hoje, ia ser votado, vota-se esses dias, a nova visão do CADE. Eu faço parte da Comissão Especial que está rediscutindo novos instrumentos para dar mais eficiência a essa regulação econômica, o que também vai acabar chegando a essas questões, logicamente inclui tudo, até tráfego aéreo. Então, a primeira coisa é se a ANAC já está considerando esse relatório — ainda não é lei, mas tende a se transformar em lei. Em segundo lugar, nessa — eu vou usar esta expressão — confusão aérea, nessa mudança de modelo, com indefinição sobre posições legais, etc., sobre a posição de funções inclusive, uma das coisas que eu tenho dito, e estou convencido disto, é que a forma como a ANAC foi concebida pela Lei 11.182 foi ruim para a Agência também. Foi ruim porque misturou funções de estado com funções de governo. E para o fortalecimento da ANAC como agência reguladora, do seu papel de agência reguladora, a Lei 11.182 precisa ser redefinida. E esse é o pedido que eu acho que, se puder mandar para nós... O que a ANAC, a partir de outras agências reguladoras, a partir de toda essa experiência, precisa refazer na Lei 11.182 para deixá-la como uma agência reguladora, para que ela não seja cobrada nem tenha a incumbência de fazer coisas para as quais não está preparada. A questão do DAC, que se incorporou... Quer dizer, foi uma coisa que não deveria ter sido feita dessa maneira, mas foi feita, e agora precisa ser feita essa correção. Então, pediria só essas 2 questões. Ao considerar a agência reguladora, ver também o que não vai colidir com a questão do novo Código de Defesa Econômica, do CADE, e ao mesmo tempo que nos pudessem dar esse subsídio daquilo que realmente pensam como agência reguladora, e, aí sim, tirando dela aquilo que é atribuição de agência de governo para ser agência de estado apenas.



Aí sim, ela está acima inclusive dos órgãos de governo para eventualmente até punir em defesa da sociedade.

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - É muito importante essa contribuição do senhor, no sentido inclusive de que a ANAC deve também ser partícipe dessa regulação econômica do que é o CADE. Tanto que nessa situação que há hoje, como houve os antigos *code share* entre VARIG e TAM e hoje Gol e VARIG, a ANAC tem que estar muito bem sintonizada com o CADE, porque o CADE pode ter uma demanda e amanhã ou depois ter uma complicação na Agência. Tem que ter muito bem afinado o que ocorre hoje com a ANATEL, porque a ANATEL vê esses casos de fusão e remete para o CADE e o CADE julga com a participação da ANATEL para os casos de telecomunicações. Então, esta afinação é muito importante. Lembrando bem que na questão da legislação do CADE foi tão importante e tão drástica a atitude do Estado para demover as questões de oligopólio e monopólio e outras atividades particulares que pudessem comprometer a livre iniciativa, que ainda que não haja uma justiça especializada em matéria do CADE, porque é uma matéria extremamente especial no sentido de você verificar até por questões de princípio da razoabilidade que tivemos como tem na ANAC a liberdade tarifária, que antes era controlada pelo Governo... Quer dizer, você tem toda uma espécie de tratamento. É tão importante a legislação do CADE que ainda não tendo justiça especializada nenhum juiz é contra ou demove uma ação do CADE, dada a interferência que pode ter no mercado econômico. E a Agência também tem que repensar não só isso em relação a esta nova visão de aviação civil como agência reguladora, porque isso vai dar condição de segurança jurídica ao investidor estrangeiro. Se você não tiver essa condição jurídica de segurança, ninguém investe neste País. Porque quando as legislações são mudadas diuturnamente, não tendo essa segurança, ninguém vai aplicar o dinheiro aqui neste País. Isto ocorre em várias situações do Estado e isto é importante ter. E é lamentável que a cultura jurídica não tenha agora incorporado nas discussões sobre a questão dessa crise para definir o papel do Estado como agência, não como política de governo, eventualmente de um Governo transitório em relação ao Estado. Eu tenho lamentado isso, que as cabeças pensantes deveriam estar dando um modelo mais apropriado de estado, dando condições de o Governo agir em determinados casos que possam envolver alguma quebra das



primeiras situações ou indicações a cargo. Isto eu acho lamentável que esteja ocorrendo, mas fica a contribuição.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu queria só fazer uma pergunta, não havendo mais questionamentos, e passar...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu tenho um questionamento ainda...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Pois não. Passarei a palavra em seguida ao Relator e depois ao Sr. Fábio Antinoro, para as considerações finais.

O senhor fala em investimento no País, no setor, ou no modelo nacional, o conjunto de normas e regras para dar segurança ao investimento. Quero perguntar se nessa colaboração que a ANAC fará, essa sugestão normativa de procedimentos, comentando a própria lei que a criou, até o dia 12, há intenção de comentar isso e de que maneira.

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Sim, ela fará porque isso faz parte justamente do tripé de segurança dela como agência. Se não há segurança jurídica nas decisões dela ou naquilo que a compõe como agência de estado, ela não pode definir qualquer regulação de mercado na área econômica. Então, isso sem dúvida fará parte do acervo de considerações que ela prestará a esta Casa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Pois não.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - A pergunta que eu tenho é nesse sentido. O Código Brasileiro de Aeronáutica, no seu art. 180, fala da concessão ou autorização para os serviços aéreos públicos. Ele estabelece que a exploração dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização, para o transporte aéreo não regular. E depois diz o seguinte no art. 181: *“A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver: I - sede no Brasil; II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social...”* Enfim, estipula regras para garantir, digamos assim, o controle por parte de brasileiros das empresas aéreas.

Quatro quintos, ou seja, 80%, têm de ser nacional. Há algum estudo, algum entendimento sobre se é desejável que isso seja mantido de forma tão restritiva ou se é o caso de permitir maior participação do capital estrangeiro em empresas aéreas? Como é que os senhores vêem isso?



**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Isso é uma definição de estado do que se pretende fazer nessa prestação de serviço. Nós tivemos a Emenda 6 ou 7 da Constituição, que dizia da flexibilização e das restrições do capital estrangeiro, em razão da questão da atividade econômica. Então, é mais um motivo de um estudo para verificar se haverá essa abertura no sentido de promover uma melhor atividade econômica com uma melhor concorrência ou não. Esse é um estudo que poderá ser enviado a esta Casa, para que os senhores tenham isso como subsídio a uma definição maior para uma legislação mais específica e geral.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Por que eu faço essa pergunta? Não sei se é o caso de aumentar, digamos assim, permitir uma maior participação do capital internacional ou não. Pelo que a gente pôde perceber, para constituir uma empresa de aviação civil, de transporte público aéreo, não há tanta necessidade de capital inicial, porque as aeronaves são todas obtidas através de *leasing*. Por outro lado, o custo operacional é altíssimo. Então, não sei se é o caso de mexer aqui.

Esse regramento, objetivamente, hoje traz alguma amarra, algum impeditivo para melhorar o ambiente concorrencial na área? Sob esse ponto de vista foi que eu fiz a pergunta.

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Eu tomo por exemplo a questão hoteleira. Nós temos uma rede no Brasil chamada Accor, que é uma rede que tem um número excessivo de hotéis. E uma vez eu me peguei de surpresa, na questão de consumidor, querendo entender como é que ela vendia tanto. Na realidade, ela não faz uma promoção para os seus hotéis. Ela tem uma central única, junto com as agências de viagem, que obriga as agências de viagem a colocar nos hotéis dela. Então, ela tem uma central, que é essa questão de operação, que faz todo o trabalho de uma empresa internacional, que não tem um... Se tiver, poucos prédios próprios, todos eles são alugados no Brasil. Então, isso vai depender muito do que se quer trazer para o País de investimentos. Há países em que existe a possibilidade de entrada de outras empresas no mercado. Portanto, as empresas nacionais operam com uma baixíssima cobrança de valores para prestação de serviços, para que não haja outra entrada. Então, nós temos que redefinir qual será o modelo de concorrência. Isso faz parte de uma legislação de aviação civil de forma geral e de um conceito que já está regrado na Constituição. Essas considerações



podem ser melhor detalhadas pela ANAC no sentido de ela verificar, a longo prazo, como é que ela verifica o mercado. Porque a ANAC não tem só que preservar o mercado hoje ou do que foi e, sim, futuramente, verificar uma visão de estado às suas atividades econômicas.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Até porque, se a função dela é regular o mercado, ela também tem que adentrar considerações dessa natureza.

Enfim, hoje não há uma posição definida no âmbito da Agência a respeito dos arts. 180, 181 e 182 — são só 3 artigos —, que definem essa questão da propriedade ou do controle acionário da empresa aérea nacional, digamos.

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Conhecida de forma ampla, não, mas acredito que deva ter estudos, porque a ANAC vem desenvolvendo estudos sobre essa matéria, sobre o próprio Código, para suas atividades diárias. Então, ela deverá ter menções e considerações sobre isso para trazer a esta Casa.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Há outra coisa que eu queria ver — desculpe-me, talvez esteja fazendo só perguntas óbvias, mas obviamente eu não sou especialista da área e às vezes é até para conseguir entender melhor o que a gente está lendo. A Lei de Concessões diz que todo e qualquer serviço público deve ser precedido de licitação, mediante concorrência pública, inclusive. Licitação na modalidade de concorrência. Quando se trata de um transporte coletivo urbano, de passageiros, digamos assim, a licitação pública, o processo de concorrência pública abre, inclusive, a possibilidade de qual empresa vai operar aquele serviço. Bom, salvo engano meu, não é esse o modelo adotado no transporte aéreo, porque não houve propriamente uma concorrência pública para saber quais empresas operariam no mercado de transporte aéreo regular de passageiros. Que eu saiba, nem a Gol nem a TAM conseguiram entrar nesse mercado porque venceram uma concorrência pública.

A concorrência ou a licitação, nesse caso, é só do *slot*? Como é isso? O senhor poderia... Até para eu entender melhor?

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Nós já pegamos um mercado sedimentado nas suas questões de atividades até privadas. Já vimos com todo ele formado. A ANAC surgiu para regular uma coisa que já existia, admitindo-se as questões já de consideração do DAC. O que se faz hoje são as licitações para *slot*, que é a forma



pela qual você opera uma melhor transparência pública nas concessões de linhas e horários de transporte, para que possa ter uma definição melhor entre as agências. E nisso todos podem participar. As que estão...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Só para ver se eu entendi, o procedimento é mais ou menos o seguinte. Vamos supor que eu e o Miguel Martini aqui vamos querer constituir uma empresa para operar no transporte aéreo regular de passageiros.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Pepe Martini e Companhia.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - *(Risos.)* Nós vamos constituir uma empresa. Nós vamos ter, obviamente, que fazer todas as homologações necessárias, aquelas regras todas internacionais de segurança etc. etc. Vamos lá na ANAC e obtemos então, digamos, a autorização para a gente poder operar no mercado brasileiro. Mas, por enquanto, eu não tenho linha para operar, eu vou ter que esperar a licitação de um *slot*, para ver se eu posso entrar naquela linha. É assim que funciona?

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - É assim.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - O.k. Obrigado.

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - E vaticino que os senhores tenham essa empresa, porque eu já trabalhei com diversos Parlamentares, e a aposentadoria de Parlamentar não está muito boa, então é bom que os senhores tenham essa empresa no futuro.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Não é a minha área de atuação.  
*(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Mas também acrescentar, sem tomar mais tempo, que, na verdade, hoje nós temos uma oferta maior de demanda e menos empresas interessadas em cumprir, tanto no mercado interno quanto, principalmente, no mercado internacional. Hoje nós temos capacidade, nós temos potencial para voar para vários países do exterior, e não temos... Nós não estamos cumprindo a reciprocidade. De lá vêm para cá todos, daqui para lá não temos.

Em segundo lugar, com a saída da VARIG, enfim, das outras, principalmente da VARIG, que foi a última, muitas regiões do País, muitas localidades do País deixaram de ser atendidas por transporte regular. E, por outro lado, nós vimos uma





deformação do modelo, porque, ao entrar com o *low cost*, esse baixo preço praticado por uma empresa, que é a Gol — e a TAM foi seguir também —, criou-se um modelo que desordenou ainda mais o sistema.

Então acho que essa questão de capital de vinte para quarenta e alguma coisa por cento, provavelmente ela será interessante para o usuário. E é uma das questões que provavelmente nós vamos ouvir no almoço que nós deveríamos ter feito ao meio dia e meia, e já é uma e meia.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu queria convidar, para as considerações finais, então, o Sr. Fábio Antinoro.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Até o dia 12, os senhores têm condição, então, de nos passar esse estudo? Obrigado.

**O SR. FÁBIO ANTINORO** - Podemos dizer que, nessa questão de *recall* de diretores — e outras palavras que não são determinantes para certo tipo de informação —, podemos dizer que houve o êxodo aéreo. Todos os aviões vieram para a Capital, quando deveriam melhor redefinir entre o Brasil. E o Brasil cresceu como cresce um filho da gente. Só existe um relato na Bíblia em que a roupa acompanhou o sujeito: foi quando Moisés andou no deserto e não teve que se preocupar com infra-estrutura de roupa e de sapato. Foi andando.

Mas eu, para concluir, só tenho um sentimento. Eu estava presente no começo. A ANAC está palpitante hoje. É uma agência nova, co-irmã das demais. Para as demais, está sendo uma irmã que está revolucionando o mercado de agências. O pior sentimento que eu tenho é o sentimento do indesejado.

Eu narro uma estória maravilhosa aqui, que aconteceu com um advogado que foi Secretário de Segurança do Rio de Janeiro, o Hélio Saboya. Voltando para casa, ele no carro com a mulher e com a filha, ele desce do carro, vem um meliante, aponta uma arma na cabeça dele e fala: “*Você perdeu*”. A mulher e a filha entram no carro, arrancam e vão embora. O assaltante vira, olha o fato, vira para o Saboya e fala: “*Eu também não quero ficar com você. Eu vou embora.*” Esse é o sentimento que, particularmente, a gente sente quando ouve falar no nome da ANAC aqui.

Eu lhe agradeço mais uma vez a contribuição, mas estará tudo aqui ofertado no prazo adequado.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Nada mais havendo a tratar...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Pois não, Deputado Otavio Leite.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Eu queria tratar, rapidamente, de sexta-feira próxima. Posso? Um segundo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Nós vamos ter oportunidade. Podemos, evidentemente que podemos, embora tenhamos a oportunidade também amanhã. Eu ia justamente chamar a nossa sessão de amanhã. Mas, evidentemente, podemos fazê-lo imediatamente.

Pois não, Deputado.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - As entidades ligadas ao setor do turismo, que sugerimos possam participar do seminário, já foram contactadas?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - A mim não chegou a relação das entidades que poderiam ser contactadas. Nós convidamos, se eu não me engano, representantes da ABAV, ou o representante principal, dirigente da ABAV, porém eu não tenho a confirmação se a ABAV ou as demais entidades ligadas ao setor estarão presentes no seminário. Por isso eu vou pedir à assessoria desta Subcomissão, imediatamente, que faça essa verificação. Darei a informação assim que a tiver, para o nobre Deputado Otavio Leite.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Quero apenas me colocar à disposição para a assessoria entrar em contato. No que eu puder ser útil para aproximar distâncias...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - V.Exa. representa o Estado do Rio de Janeiro, que é, desde sempre, a nossa pérola do turismo brasileiro e vai, evidentemente com a sua presença e com a presença dos representantes do setor, honrar a CPI, assim como o seminário que será realizado. Portanto a assessoria irá entrar em contato com V.Exa. e lhe confirmar aqueles que estão presentes. E, naturalmente, eu peço também a V.Exa. que oriente a presença de eventuais representantes que V.Exa. entenda que devam lá estar, para que nós possamos convidá-los, caso já não o tenhamos feito.



**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Há uma pessoa específica da assessoria? Francisco?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Está atrás de V.Exa. o nosso consultor.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Então, sem rodeios.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se no dia 6, às 10h30min, no Plenário 16, com a seguinte pauta: Audiência pública com os seguintes expositores: Geraldo Moreira Neves, Superintendente de Tecnologia de Informação da INFRAERO; Valceni José Pereira Braga, Superintendente de Gestão Operacional da INFRAERO; Antônio Henrique Pinheiro Silveira, Secretário Adjunto da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda; Fernando Antônio Ribeiro Soares, assessor técnico também da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Amanhã a que horas?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Amanhã, às dez e meia.

Agradecendo a presença de Emanoela Novaes, representando o nosso Presidente da ANAC, Milton Zuanazzi, e também do Procurador da ANAC Fábio Antinoro.

Está encerrada a presente reunião.