



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

CPI – CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO SUBCOMISSÃO DA CRIAÇÃO DA LEI GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL		
EVENTO: Reunião Ordinária	Nº: 1567/07	DATA: 20/09/2007
INÍCIO: 09h32min	TÉRMINO: 11h56min	DURAÇÃO: 02h26min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h26min	PÁGINAS: 60	QUARTOS: 29

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

SUMÁRIO: Discussão e votação do relatório final da Subcomissão da Lei Geral da Aviação Civil.

OBSERVAÇÕES
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Declaro abertos os trabalhos da 8ª reunião da Subcomissão Especial da CPI da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo, 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.

Encontram-se sobre as bancadas as atas da 5ª, 6ª e 7ª reuniões desta Subcomissão. Pergunto aos Srs. Parlamentares se há necessidade de suas leituras.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Solicito a dispensa, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Dispensada a leitura das atas, a pedido do Deputado Carlos Zarattini.

Passa-se à discussão das atas.

Não havendo quem queira discuti-las, passa-se à votação.

Os Deputados que as aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovadas as atas da 5ª, 6ª e 7ª reuniões.

Esta reunião ordinária foi convocada para a discussão e votação do relatório final da Subcomissão, da Lei Geral da Aviação Civil.

Antes de passar a palavra ao Relator, nobre Deputado Pepe Vargas, queria agradecer já antecipadamente a todos o apoio que esta Subcomissão teve, tanto do seus consultores, Dr. Eduardo, Dr. Osmar, quanto do grupo que nos apoiou com a Taquigrafia, também do Secretário da CPI, Francisco Diniz, assim como, naturalmente, dos seus membros.

Passo, portanto, a palavra ao Deputado Pepe Vargas, lembrando, ainda, que aqueles interessados em discutir a matéria que vai ser apresentada agora devem inscrever-se, como sempre. O prazo para a discussão do relatório é aquele que V.Exas. acharem oportuno, embora eu saiba que V.Exas. conhecem o teor do relatório.

Portanto, passo imediatamente a palavra ao Relator, Deputado Pepe Vargas.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Obrigado, Sr. Presidente, Srs. Deputados. Queria, da mesma forma, agradecer a participação a todos os Deputados da Subcomissão, a toda a equipe de apoio da Secretaria da CPI, da Consultoria Legislativa da Casa, da Taquigrafia, da Assessoria dos Parlamentares,



que também nos deram apoio, enfim, a todos e a todas que contribuíram para que pudéssemos chegar a este relatório final.

Eu queria sugerir, Sr. Presidente, que fosse dispensada a leitura exaustiva do relatório, e, se assim for de entendimento dos demais membros da Subcomissão, eu faria um resumo e não a leitura extenuante de todo o relatório, principalmente concentrando-me nas recomendações finais.

Então, solicitaria ao Sr. Presidente, se fosse possível isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu consulto o Plenário e os Deputados presentes se estão de acordo com a dispensa da leitura do relatório.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Estou plenamente de acordo. Eu percebo que temos até meio-dia, não é isso? Em tese, seria isso. Acato a sugestão. Acho apenas que sobre cada um desses tópicos mais importantes deveríamos discutir um pouquinho mais, deter-nos neles, até para ficar claro para nós e evidenciar aquilo que ficou consolidado.

Eu já faria uma pergunta aqui aos consultores, ou ao Relator, no caso, porque estou vendo citar aqui — eu ia fazer essa observação também —, a Lei nº 8.884, que transforma o Conselho de Administração, o CADE, em autarquia. Se as informações que estão aqui já são a partir das modificações que já foram introduzidas, ou ainda são do antigo, uma vez que — eu sei porque eu estou lá também, naquela Comissão Especial —, ela está sendo modificada. Então, pode ser que nós estejamos nos fundamentando numa legislação que já tenha sido modificada, ou se já é a partir do relatório, que tenderá a ser aprovado, como estamos fazendo; ou se é de questão que não vai sofrer alteração.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - A observação que V.Exa. faz, posso esclarecê-la quando da apresentação do relatório. Eu sugeriria que eu fizesse o resumo da apresentação e, ao final, então, qualquer dúvida que houvesse seria esclarecida. Mas, com certeza, vou responder à questão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Como nós estamos encaminhando essa decisão, eu só gostaria de consultar o Deputado Carlos Zarattini e, novamente, consultar o Deputado Miguel Martini se estamos, na opinião de V.Exas., dispensados de fazer a leitura do relatório, podendo passar para



comentários e um debate que dispense essa leitura, ou se V.Exa. deseja que seja feita a leitura do relatório.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Sugerir que sim, acatei, e que nós vamos nos detendo nesses pontos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Aqueles que forem a favor da dispensa da leitura do relatório permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovada.

Dispensada a leitura do relatório.

Passamos, portanto, à apresentação, por parte do Relator, com relação aos aspectos principais do trabalho realizado por S.Exa.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Pois não, Sr. Presidente.

É importante, antes de mais nada, dizer que esta Subcomissão foi instalada no dia 28 de agosto de 2007. Sendo hoje, dia 20 de setembro, data magna, diga-se de passagem, do meu querido Estado do Rio Grande do Sul. Hoje, temos feriado estadual lá, 20 de setembro é a data da Revolução Farroupilha.

Nós tivemos exatos 22 dias de trabalhos nesta Subcomissão. Embora o tempo exíguo, creio que o produto final do nosso relatório é substancial e traz modificações de curto prazo, sugeridas pela Subcomissão, importantes para o marco regulatório, e propõe encaminhamentos para as questões de médio e longo prazos.

Já respondendo, objetivamente, à questão levantada pelo Deputado Miguel Martini, nós, ao longo dos trabalhos, verificamos que, para termos um marco regulatório adequado, uma Lei Geral de Aviação Civil, que contemple as suas várias facetas, as suas várias áreas de interface com um conjunto de regramentos jurídicos vigentes no nosso País, fomos detectando, ao longo dos trabalhos, a necessidade de se estudar vários diplomas legais, todos eles com algum grau de influência sobre o funcionamento da aviação civil no País. E relacionamos aqui quais são esses diplomas legais, e é possível que haja inclusive outros.

Entretanto, como uma das recomendações da CPI é a constituição de Comissão Especial, ou seja, vamos sugerir que a Presidência da Câmara instale uma Comissão Especial para dar seqüência aos estudos para uma Lei Geral de Aviação Civil, remetemos vários pontos para o estudo dessa Comissão Especial.



Não estamos aqui mexendo nessas questões, eu diria assim, não as estamos alterando.

Então, citamos ali, além do Código Brasileiro de Aeronáutica e da lei que criou a Agência Nacional de Aviação Civil, que são bastante óbvias, que deveríamos nos debruçar sobre elas, um conjunto de outros regramentos que têm influência sobre o funcionamento da aviação civil, entre os quais a Lei nº 8.884, que transforma o Conselho Administrativo de Defesa Econômica em autarquia, dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica e dá outras providências; a Lei Complementar nº 97, que dispõe sobre as normas gerais para a organização ou preparo e o emprego das Forças Armadas; a Lei nº 11.101, que regula a recuperação judicial e extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária; a lei que regulamenta o art. 37, XXI, da Constituição Federal, que institui normas para licitações em contratos; a lei que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, que está previsto no art. 175; a Lei nº 9.074, que estabelece normas para outorga e prorrogação das concessões e permissões de serviços públicos; o Código Civil; diversos tratados internacionais, entre eles a Convenção de Varsóvia e o Tratado de Chicago; e também um projeto que tramita nesta Casa, o Projeto de Lei nº 3.337, que é aquele que se convencionou chamar de projeto de lei que trata da lei das agências reguladoras como um todo.

Então, todos esses diplomas legais têm influência sobre o ambiente da aviação civil brasileira, e nós estamos mencionando aqui. Agora, não estamos propondo nenhuma alteração na Lei nº 8.884. Só estamos citando que a futura Comissão vai ter que se debruçar sobre o assunto. Estamos nas recomendações finais, como V.Exa. poderá verificar, fazendo referência à necessidade de que se inibam práticas anticompetitivas, entre outras disposições, que obviamente têm relação com a Lei 8.884. V.Exa. tem feito estudo sobre isso na Comissão Especial instalada nesta Casa, V.Exa. sabe e com certeza já deve ter identificado itens de interface daquela questão com o funcionamento da Lei Geral da Aviação Civil. Então, não estamos aqui propondo alterações nessa legislação. Continuando o relatório, Sr. Presidente.



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Só em relação a isso, permite-me V.Exa. um aparte?

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

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Quero dizer o seguinte: Ela está sendo muito modernizada, o que vai nos favorecer, sobremaneira, dando instrumentos eficazes para o que estamos buscando, ou seja, uma maior segurança entre os atores que agem nesse setor.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - OK. Bom, Sr. Presidente, a primeira parte do relatório faz comentários sobre um conjunto de questões que nós poderíamos dizer que é do marco regulatório da aviação civil. Então, são comentários importantes que fundamentam as recomendações finais: Comentários sobre questões gerais da regulação e da aviação civil; questões da regulação econômica do mercado; os principais problemas da regulação do mercado; as características do mercado da aviação civil; o cenário atual da aviação civil no Brasil, os dados e problemas observados, que tivemos oportunidade ao longo dos trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito e no âmbito desta Subcomissão comentar diversos deles. Então, estamos fazendo comentários sobre essas questões. Uma rápida consideração sobre o marco regulatório da aviação civil no Brasil, a sua evolução recente, fundamentalmente da década de 70 para cá, com as suas sucessivas etapas, momentos em que houve uma interferência e uma regulação maior do mercado com outros momentos em que houve progressivamente a desregulamentação, ou melhor dizendo, uma certa flexibilização maior, permitindo um ambiente de maior liberdade de oferta de serviços e inclusive liberdade tarifária. Então, comentários sobre essas várias etapas da evolução recente do marco regulatório da aviação civil, o marco atual legal, a sistemática das concessões, onde identificamos que há um vazio legal para concessão das linhas aéreas. Estamos propondo, como veremos nas recomendações finais, que a Comissão Especial se debruce sobre essa questão, procurando dar um tratamento adequado, bem como a questão da concessão dos *slots*. Então, essa sistemática das concessões também tecemos alguns comentários. Depois, Sr. Presidente, Srs. Deputados, fazemos comentários sobre as diretrizes gerais propostas pela CPI para o novo marco legal: as definições, a ausência de diretrizes norteadoras, como a política nacional de



aviação civil, a idéia de que o Congresso deve ter papel na formulação da política de aviação civil, atribuir prerrogativas a este Poder Legislativo formular, participar da formulação da política de aviação civil.

Eu queria salientar isso, Sr. Presidente. Acho que é trazer essa prerrogativa ao Poder Legislativo, no sentido de que este Poder é um Poder mais plural. Conseqüentemente, pode abarcar as diversas sensibilidades existentes na sociedade brasileira, representada aqui nesta Casa. É óbvio que o Poder Executivo tem legitimidade que sai das urnas tanto quanto o Parlamento, mas a natureza do nosso sistema político leva, via de regra, que o Executivo seja um Poder mais monolítico, enquanto o Legislativo é um Poder mais plural. E, conseqüentemente, trazer prerrogativas a esta Casa na formulação da política de aviação civil, parece-nos que pode ser salutar para constituição de políticas de Estado e não só políticas de governo. A questão do Poder concedente, a questão da regulação das tarifas, a regulação da malha aérea, a questão das rotas internacionais, a importância da defesa da concorrência, porque obviamente que não há mercado perfeito. Por isso que falamos aqui da necessidade de regulação do mercado da aviação civil. Todo mercado possui assimetrias que precisam de uma competente e eficiente regulação para que essas assimetrias não levem a uma concorrência desequilibrada. As questões das indenizações para os familiares de vítimas de acidentes e um conjunto de outras questões. Portanto, baseados nestas considerações e nestes comentários, partimos para as recomendações desta Subcomissão. Sr. Presidente, no que diz respeito às recomendações, seria importante que nos detivéssemos um pouco mais. Nesse sentido, tomo a liberdade de sugerir que os nobres pares pulem para a página 51 do nosso relatório.

#### Recomendações da Subcomissão.

O que dizemos aqui: Embora explicitadas ao longo do texto, junto às razões que justificam as suas proposições, pretendemos aqui repetir a seguir, para facilidade de leitura, as recomendações a que chegou esta Subcomissão. O projeto de lei desta Subcomissão apresentado neste relatório contempla diversas dessas recomendações, as recomendações de nº 2, 7, 9 e 11, e há um conjunto de outras recomendações que se referem a temas sobre os quais o Poder Executivo tem a competência exclusiva de iniciativa. Ou seja, há recomendações que apresentamos



aqui que exigem mudanças em legislação e a iniciativa dessas leis é prerrogativa exclusiva do Poder Executivo, por se tratar de matéria de ordem administrativa. Então, a prerrogativa é exclusiva do Executivo. Nós estaríamos propondo, portanto, nas recomendações que a Subcomissão sugira o envio de uma Indicação ao Poder Executivo contendo as alterações dessa legislação, além de outras recomendações. De outro lado, há um conjunto de recomendações que podem ser desde já absorvidas por esta Casa, por iniciativa legislativa, e há um conjunto de recomendações de caráter mais geral que acompanhariam o nosso relatório.

Passo, então, às recomendações, Sr. Presidente.

“Recomendação nº 1: A constituição de uma Comissão Especial com o propósito de analisar as diversas proposições acerca de transporte aéreo em tramitação, com o objetivo de propor a Lei Geral da Aviação Civil.”

Essa é a primeira recomendação. Pois não, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu só gostaria de ressaltar para esta Subcomissão que existem 10 áreas no Direito legal com as quais interage a aviação civil. Por esta razão fundamentalmente, o Relator propõe a constituição da Comissão Especial, porque hoje provavelmente a Ministra Dilma Rouseff irá falar sobre um novo aeroporto em São Paulo e para este assunto irá convergir a questão da legislação do meio ambiente, do plano de desenvolvimento da cidade de São Paulo, em sendo na cidade de São Paulo, e todas as demais questões, por exemplo, associadas até no que diz respeito às telecomunicações ou outras matérias que o Direito afeta. Então, só fazendo o registro da importância da Comissão dentro do Regimento e pela amplitude que o tema representa neste momento.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** – Recomendação nº 2:

“Definição pelo Congresso Nacional dos objetivos da Política Nacional de Aviação Civil. Para tanto, o Presidente da República deverá enviar a cada 4 anos Mensagem ao Legislativo em que se quantificarão aqueles objetivos e se explicitarão os instrumentos a serem utilizados para seu alcance.”

Aquilo que falava antes: Dar essa prerrogativa também ao Poder Legislativo. Isso estaria materializado na proposição de um novo artigo na Lei 7.565, que é a lei que instituiu o Código Brasileiro da Aeronáutica, o art. 25-A. Eu reputo essa recomendação como muito importante.





Pois não, Deputado Martini.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Só uma questão de ordem. Nós vamos ouvir tudo e depois faremos a discussão ou vamos discutindo *pari passu*?

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Para mim é indiferente, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, o que V.Exa. achar melhor.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu sugeriria que fizéssemos *pari passu* com o limite de tempo que temos. A rigor, pelo Regimento, seriam 15 minutos para fazer esse debate. Não acho que é o caso de restringirmos p tempo. O painel está aberto. Se houver alguma necessidade, interrompemos a reunião, nem que seja temporariamente, mas podemos, se o relator concordar, fazer, a cada ponto tratado, o debate. Até porque, nobre Deputado Miguel Martini, vamos ter que votar. Poderia até pela razão, Relator, que vamos ter, antes de encerrar esta reunião, votar o relatório. Por isso a importância de que haja o debate.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Deputado Martini, para ficar claro, se V.Exa. for ao projeto de lei que está anexo, que propõe alterações na Lei 7.565, diz o seguinte o art. 2º:

*“A Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 25-A, com a seguinte redação:*

*O Poder Executivo encaminhará mensagem ao Congresso Nacional, até o dia 31 de dezembro do primeiro ano do mandato do Presidente da República, estabelecendo diretrizes e metas da Política Nacional de Aviação Civil a ser implementada nos quatro anos seguintes, contemplando o desenvolvimento da infraestrutura aeronáutica e dos serviços previstos no art. 174 desta lei.*

*Parágrafo único – A partir do ano de 2011, inclusive, a Mensagem a que se refere o caput poderá ser acompanhada de documento de avaliação do cumprimento dos objetivos expressos na proposta de política nacional de aviação civil anterior.”*



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Primeiro, eu queria retomar, antes disso, uma questão de conceito. Nós vamos falar de duas coisas ou de uma única coisa. Ou seja, Lei Geral de Aviação Civil, que engloba o Código Brasileiro de Aeronáutica, ou vamos falar de Código Brasileiro de Aeronáutica e Lei Geral de Aviação Civil?

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Aqui está sendo adotado o termo Lei Geral de Aviação Civil, que engloba tudo.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Então, dentro da Lei Geral de Aviação Civil teremos o Código Brasileiro de Aeronáutica, é isso?

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Isso a Comissão Especial depois vai decidir, Deputado Martini, não estamos aqui neste relatório dando como definitivo o encaminhamento.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, eu sei, não é encaminhamento definitivo, mas é só um conceito, por onde vamos seguir.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - A proposta do Relator é clara, dividida em 3 partes e por iniciativas dos Poderes pertinentes. Duas iniciativas do Poder Legislativo e uma do Poder Executivo. Aquilo que diz respeito ao Executivo, estamos encaminhando a ele um conjunto de 11 proposições. O Relator vai discorrer sobre isso. Porém, a questão da Lei Geral da Aviação Civil ainda resta como objeto de análise, inclusive da CPI para a qual iremos apresentar o relatório hoje ao meio-dia, para que também haja a participação dos demais membros da Comissão.

No entanto, parece-me que houve a divisão em temas de curto prazo que são mais prementes e especialmente voltados para a lei que criou a ANAC. Segundo o relatório preparado pelo Deputado Pepe Vargas, é na ANAC que reside neste momento a intervenção maior a ser feita. Acredito também que o Relator vai falar sobre isso. Não vou antecipar nada.

Então, acho que a discussão, Deputado Martini, poderia ser mais bem observada hoje a partir do meio-dia.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Objetivamente, Deputado Martini, estamos apresentando projeto de lei, em que há várias alterações no Código



Brasileiro de Aeronáutica, porque é o diploma que existe hoje. Essa prerrogativa esta Casa tem para fazê-lo.

Por outro lado, há algumas alterações que esta Casa não tem prerrogativa para sua iniciativa, então, essas viram indicações, que estão nos anexos ali, indicações ao Poder Executivo.

Uma das questões que podemos imediatamente definir são algumas alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica. Agora, esta matéria, se for recepcionada, vira projeto de lei. E esse projeto de lei terá de ser apensado a outros projetos de lei que tramitam na Casa e todos eles irão para a Comissão Especial referida na Recomendação nº 1. E lá, no âmbito da Comissão Especial, os Deputados e Deputadas que a integrarem vão decidir como é que vai ser o nome, se uma Lei Geral de Aviação Civil, se outro nome, o que ela vai abarcar, mas estamos remetendo para a Comissão Especial, porque com 22 dias de trabalho seria muito difícil chegarmos a uma conclusão definitiva sobre o assunto. Por isso a idéia da Comissão Especial.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Estou levantando a questão porque também não tenho ainda a resposta. Quando me refiro à Lei Geral de Aviação Civil, estou falando num modelo de agência reguladora como os outros. E se é que entendi do outro relatório que estou recebendo agora e com todas as razões lógicas e óbvias, estamos falando aqui de modelo de agência reguladora diferenciado dos outros modelos de agência reguladora, razão por que vamos pensar também se convém o termo Lei Geral de Aviação Civil ou não, mas já entendi isso aí.

A segunda questão é que a Recomendação 2, em termos de aviação, 4 anos, é nada. Vou usar uma imagem que tem em Minas Gerais. Na Constituição de Minas existe um chamado Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado. Eu acho que é a única Constituição estadual que contém isso aí, pelo que tenho conhecimento. E, na verdade, aviação planeja-se para 15, 20 anos.

Então, se pudéssemos, não estou dizendo mexer aqui, estou só trazendo a questão para começarmos a pensar nisso, em que haja um plano de curto, médio e longo prazos e cada governo, eu entendi isso daqui, esses 4 anos que o Presidente estaria como o PPAG, o PPA daqui...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Mais ou menos a idéia é essa.



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - É a idéia. É que esses 4 anos que ele proporia seria o que há dentro desse plano maior, que certamente seria definido provavelmente pelo CONAC ou pelo Congresso Nacional. Ou seja, o que ele diria, nesse conjunto e nesse plano maior nos 4 anos, o que ele pretende implementar, para que sejam definidos orçamentariamente os investimentos. É nessa linha. Nada de desacordo.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - A questão substantiva é a seguinte, Deputado Martini: estamos aqui propondo que o Plano Nacional de Aviação Civil seja remetido a esta Casa. Essa é a novidade. Conseqüentemente, o Poder Legislativo passa a ter também a possibilidade de interferir nesse processo.

Se é 4 anos, se é 6 anos, eu acho que isso depois, no âmbito da Comissão Especial, pode ser aprofundado. Isso é importante. A matéria substantiva aqui...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Eu estou achando ótimo.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - é a introdução desta novidade. O Presidente da República, a cada 4 anos, mais especificamente estamos propondo aqui, isso poderá ser modificado, depois, pela Comissão Especial, no dia 31 de dezembro do primeiro ano do seu mandato ele manda para esta Casa a Política Nacional de Aviação Civil, como diz ali:

*“O Poder Executivo encaminhará Mensagem ao Congresso Nacional, até o dia 31 de dezembro do primeiro ano do mandato do Presidente da República, estabelecendo diretrizes e metas da Política Nacional de Aviação Civil a ser implementada nos quatro anos seguintes...”*

Então já adentra ao tema. É quase um PPA da aviação civil, basicamente isso. Mas a novidade é essa, Deputado Martini. O aspecto substantivo é esse: que o Presidente terá de remeter a esta Casa. E ela Casa vai discutir o assunto e interferir nesse debate.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O único ponto é esse, que estou absolutamente de acordo. Parabéns a V.Exa. Por outro lado, é bom irmos pensando que haverá um planejamento para 20 anos e no período de 4 anos cada



Presidente vai dizer o que aplicará nos seus 4 anos de governo. Se sugerir que a cada 4 anos se faça um planejamento, dará problema.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Dr. Eduardo Fernandes, da Consultoria Legislativa, lembra-me uma questão importante. Se algum Presidente da República quiser mandar um plano de 10, 15, 20 anos, poderá fazê-lo. Esta Casa aprovando-o, cada Presidente fará sua parte nos 4 anos do seu mandato. Então, V.Exa. está coberto de razão. Só que isso poderá ser aprofundado na Comissão Especial.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - E nós vimos, Deputado Miguel Martini, que não faltam planos. O que faltam são planos de execução e, eventualmente, em apoio a esses planos de execução, as atitudes de execução, as fiscalizações necessárias para que esses eventos sejam relevantes para o conjunto do projeto. Então, sobre esse tema, eu faria a seguinte sugestão: pelo Regimento, o Relator — e é uma concessão que ele faz —, pode talvez, são 16 pontos pela frente, eu iria propor ao nobre Deputado Otávio Leite, que está conosco também, e a V.Exa., talvez, Relator, pudéssemos avançar mais...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Ler todos eles.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) -... na discussão. Daí, por 15 minutos, fazer os comentários necessários em favor do tempo de todos nós, porque me cabe a responsabilidade pela gestão do tempo. Faço esta proposição. Se todos estiverem de acordo, talvez, provavelmente, algumas questões como essa...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Tem os 2 modelos, não é? Está ótimo.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - A Recomendação nº 3 para o prezado Deputado Otávio Leite. A Recomendação nº 1 é que aquela idéia da Comissão Especial, que V.Exa. conhece...

**O SR. DEPUTADO OTÁVIO LEITE** - Só me perdoe a licenciosidade. Eu só colocaria aí um adjetivo. A imperiosa necessidade da constituição, alguma coisa assim, para deixar claro que é indispensável.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Podemos incluir isso no relatório. A imperiosa necessidade da constituição de uma Comissão Especial.

**O SR. DEPUTADO OTÁVIO LEITE** - A terminologia apropriada seria nesse viés.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Inclusive, V.Exa., na primeira reunião desta Subcomissão, já alertava, Deputado Otávio Leite, para a importância de que houvesse esse encaminhamento. Eu já aproveitei para, em sendo aprovado este relatório por esta Subcomissão, em sendo aprovado também pelo Plenário da CPI, eu já imediatamente convidaria V.Exas. para que fôssemos ao Presidente Arlindo Chinaglia, na companhia do Presidente Marcelo Castro e do Deputado Marco Maia, para que já fôssemos imediatamente comunicá-lo e pedir naturalmente a imediata instalação da Comissão Especial.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Bom, a Recomendação nº 1 é essa. A Recomendação nº 2 é a da Política Nacional de Aviação Civil ser remetida ao Congresso Nacional a cada 4 anos.

Recomendação nº 3:

Definição pela Comissão Especial. Chamo a atenção que também estamos remetendo para a Comissão Especial aprofundar os estudos sobre esse tema.

“Definição, pela Comissão Especial, dos procedimentos licitatórios aplicáveis à concessão ou autorização da prestação de serviços aéreos e Indicação ao Poder Executivo, sugerindo a criação de regras para a concessão de *slots* nos aeroportos onde aplicável.”

Então, que a Comissão Especial dê tratamento especial a esse tema, para que possamos, portanto, ter os procedimentos licitatórios aplicáveis às concessões e aos *slots* de forma mais clara na legislação.

“Recomendação nº 4: Manutenção do princípio da liberdade tarifária prevista no art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005. Com relação ao mercado internacional, prever que os acordos e serviços aéreos persigam, sempre que possível, a liberdade tarifária.

Recomendação nº 5: Prevalência da liberdade de organização das malhas pelas próprias empresas aéreas, resguardadas considerações de segurança nacional, segurança do cidadão, desenvolvimento regional e universalização de serviços.”

Recomendação nº 6: Ênfase no combate a práticas anticompetitivas, como pedra de toque do marco legal do setor, muito especialmente nos segmentos dos mercados mais desregulamentados.



Recomendação nº 7: Revogação do art. 317 do Código Brasileiro de Aeronáutica, de modo a suprimir desta normativa a vigência de prazos de prescrição inaceitavelmente modestos para ações judiciais referentes a danos e cobranças de créditos.”

Essa é uma questão que os familiares das vítimas nos alertaram que é fundamental ser modificada.

“Recomendação nº 8: Criação, no âmbito da ANAC, de um departamento ou diretoria de assistência aos familiares...”

Aqui acho que tenho de fazer uma redaçãozinha diferente. Bom, a idéia é que tenha na ANAC um departamento ou diretoria de assistência aos familiares das vítimas de acidentes aéreos.

“Esse órgão deverá se espelhar nos padrões internacionais, o qual teria os direitos de acompanhar as investigações e acesso a todas as informações sobre acidentes com a definição de penalidades para o cerceamento de tais direitos.

Recomendação de nº 9: No caso de *overbooking*, que seja feito, de imediato e antes da partida da aeronave, um leilão entre os detentores de bilhetes. A operadora ofereceria pagar aos passageiros, para que desistissem de viajar, valores sucessivamente mais elevados, até que o número de desistentes permita a decolagem dentro das normas.

Recomendação nº 10: Como forma de incentivo à aviação regional, proposição, pela Comissão Especial objeto da Recomendação nº1, dos critérios para criação de “rotas de interesse especial”, assim como as fontes de recursos para financiá-las.

Recomendação nº 11: Autorização para elevação da participação de capital estrangeiro até 49% (quarenta e nove por cento) do capital votante de empresas operadoras de transporte aéreo.

Recomendação nº 12: Buscar a unificação das alíquotas de ICMS incidente sobre o querosene de aviação, ou desenvolver mecanismos de compensação de eventuais diferenças.

Recomendação nº 13: A Comissão Especial, já referida nesse relatório, deve analisar a melhor forma legal de implementar a orientação da OACI no sentido de



transição do controle do tráfego aéreo sob administração militar para a administração civil, compatibilizando a necessária integração com a Defesa Aérea.

Recomendação nº 14: Por fim, esta Subcomissão entende ser necessária uma redistribuição de competências entre o Ministério da Defesa e a ANAC. Como modificações desta natureza são de iniciativa exclusiva do Presidente da República, por força da Constituição, apresenta-se, em Indicação ao Poder Executivo, anexa, minuta de projeto de lei nesse sentido.”

Essas recomendações se materializam no que diz respeito a matérias legislativas, a uma proposição de um projeto de lei, que propõe alterações na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que trata do Código Brasileiro de Aeronáutica. Creio que seria importante fazer a leitura. E na Indicação, já referida, que propõe um texto de projeto de lei a ser remetido como sugestão ao Poder Executivo, que altera dispositivos da Lei nº 11.182, que criou a ANAC, e dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas condições que especifica.

Posso fazer a leitura dos projetos. Vamos, então, primeiro, ao projeto de lei que pode ser de iniciativa desta Casa:

*“Projeto de Lei que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica.*

*O Congresso Nacional decreta:*

*Art. 1º Esta lei dispõe sobre alterações na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica, relativas a Política de Desenvolvimento da Aviação Civil, ao limite de participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas, direitos dos passageiros no caso de atrasos e cancelamentos de vôos, limites nos valores das multas a que estiverem sujeitas as empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo e prazos de prescrição de ações judiciais relacionadas a esses serviços.*

*Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 25-A, com a seguinte redação:*





*Art. 25-A. O Poder Executivo encaminhará mensagem ao Congresso Nacional até o dia 31 de dezembro do primeiro ano de mandato do Presidente da República, estabelecendo diretrizes e metas da Política Nacional de Aviação Civil a ser implementada nos quatro anos seguintes, contemplando o desenvolvimento da infra-estrutura aeronáutica e dos serviços previstos no art. 174 desta Lei.*

*Parágrafo único. A partir do ano de 2011, inclusive, a Mensagem a que se refere o caput será acompanhada de documento de avaliação do cumprimento dos objetivos expressos na Proposta da Política Nacional de Aviação Civil anterior.*

*Art 3º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:*

*Art. 181.....*

*I - .....*

*II - pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos de capital social.*

*§ 3º. Revogado.*

*§ 4º É permitida a aquisição por pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, de ações do aumento de capital, observado o disposto no inciso II deste artigo.”*

*Art. 4º. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 221-A, com a seguinte redação:*

*“Art. 221-A. As relações de consumo e a proteção aos direitos dos usuários no âmbito da prestação dos serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga reger-se-ão pelas disposições pertinentes constantes*



*desta Lei, obedecendo, ainda, à Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 — Código Civil e à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 — Código de Defesa do Consumidor, e respectivas alterações posteriores, com a prevalência destas em caso de conflito.”*

Art. 5º. O art. 229 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 229. O serviço de transporte de passageiros deverá ser realizado no dia e horário previamente contratados, admitindo-se os seguintes limites para atrasos da partida ou interrupção ou atraso em aeroporto de escala, qualquer que seja o motivo:*

*I – trajetos de distância inferior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros): 2 (duas) horas;*

*II – trajetos de distância igual ou superior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros) e inferior a 3.000 km (três mil quilômetros): 3 (três) horas*

*III – trajetos de distância igual ou superior a 3.000 km (três mil quilômetros): 4 (quatro) horas.*

*§ 1º A inobservância do disposto no caput obrigará o transportador a providenciar o embarque do passageiro em outro voo, da própria ou de outra companhia, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do correspondente bilhete de passagem.*

*§ 2º No caso de atraso em aeroporto de escala, os trajetos a que se referem os incisos I a III dizem respeito aos trechos restantes até o aeroporto final de destino.*

*§ 3º No caso de opção pelo passageiro de embarque em outro voo, todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso de viagem, inclusive transporte de qualquer natureza, alimentação, hospedagem e*



*acesso a meios de comunicação, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.*

*§ 4º Para fins do disposto neste artigo, considera-se tempo de atraso aquele decorrido entre a hora prevista para a partida do voo e o instante em que se considerar iniciado o procedimento de embarque na aeronave.”*

Quero apenas abrir um parêntese, Sr. Presidente, por uma questão de justiça. A redação do art. 229, tomamos emprestada de projeto de lei de autoria do Deputado Fernando Coruja, Líder do PPS, em que S.Exa. pretende instituir o Estatuto do Usuário de Transporte Aéreo.

Tomamos *ipsis litteris* a proposta do Deputado Coruja e a acoplamos aqui.

Art. 6º. O art. 230 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 230. O cancelamento de voo deverá ser divulgado com a seguinte antecedência mínima em relação à data prevista da partida, vedada, a partir de então, a venda de bilhetes de passagens para este voo:*

*I – trajetos de distância inferior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros): 7 (sete) dias;*

*II – trajetos de distância igual ou superior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros) e inferior a 3.000 km (três mil quilômetros): 1 (um) dia; e*

*III – trajetos de distância igual ou superior a 3.000 km (três mil quilômetros): 7 (sete) dias.”*

Sr. Presidente, creio, olhando aqui, que cometi um engano. Temos de inverter isso. A idéia é o contrário. Peço escusas a todos. Vou pedir já à Taquigrafia que contemple isso. Depois, corrigimos isso. Então, na hora de apreciar o relatório, votaremos o seguinte:

*“I – trajetos de distância inferior a mil e quinhentos quilômetros: 3 horas;*



*II – trajetos de distância igual ou inferior a mil e quinhentos quilômetros e inferior a 3 mil quilômetros” — aqui está certo — “1 dia; e*

*III: trajetos de distância igual ou superior a 3.000 km.”*

Aí são 7 dias. O.k.? Ficou clara a alteração?

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Ficou clara. Depois a gente conversa sobre...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Depois a gente faz a alteração.

*“§ 1º O cancelamento de vôo obrigará a transportadora:*

*I - a providenciar o embarque do passageiro em outro vôo, da própria ou de outra companhia, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, na mesma data de partida, se houver, ou restituirá de imediato, se o passageiro preferir, o valor do correspondente bilhete de passagem, caso a divulgação do cancelamento se dê com a antecedência mínima mencionada no caput deste artigo; ou*

*II - a indenizar o passageiro pelo dobro do valor do bilhete de passagem, além de cumprir o disposto no inciso anterior, caso a divulgação do cancelamento não se dê com a antecedência mínima mencionada no caput deste artigo.*

*§ 2º O transportador deverá informar ao passageiro as possibilidades de vôo alternativas, da própria ou de outra empresa, juntamente com o aviso de cancelamento.*

*§ 3º Excetuam-se do disposto no caput os cancelamentos decorrentes de motivos imprevistos de força maior associados a problemas meteorológicos.”*

Art. 7º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 231-A, com a seguinte redação:



*“Art. 231-A. No caso de alteração de itinerário, em relação àquele estipulado no bilhete de passagem, todas as despesas daí decorrentes, inclusive transporte de qualquer natureza, alimentação, hospedagem e acesso a meios de comunicação, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.”*

Art. 8º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 231-B, com a seguinte redação:

*“Art. 231-B. Caso se tenha procedido à venda de bilhetes de passagens para determinado voo de forma que compareçam para embarque passageiros em número superior ao de assentos disponíveis, a transportadora deverá ofertar aos usuários quantias pecuniárias sucessivamente mais elevadas em troca de desistências até que o número de desistentes iguale o de passageiros em excesso.*

*Parágrafo único. A execução do procedimento de que o trata o caput não elide o cumprimento do art. 229.”*

Art. 9º O art. 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 302. O valor da multa a ser aplicada pelo Órgão Regulador e sua graduação serão estabelecidos em regulamento a ser emitido por aquele órgão, observados os seguintes limites:*

*I - infrações referentes ao uso das aeronaves: até R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), incidente sobre pessoa física, e até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), incidente sobre pessoa jurídica;*

*II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: até R\$ 10.000,00 (dez mil*



*reais), incidente sobre pessoa física, e até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), incidente sobre pessoa jurídica;*

*III - infrações imputáveis a concessionária, permissionária ou autorizatória de serviços aéreos: até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais);*

*IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes: até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);*

*IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes: até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);*

*V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos: até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais); e*

*VI - infrações imputáveis a exploradores de infraestrutura aeroportuária: até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).*

*Parágrafo único. O Órgão Regulador discriminará as possíveis infrações correspondentes a cada uma das categorias de que tratam os incisos I a VI.”*

Art. 10. O art. 317 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 — Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 317. Revogado.”*

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.”

Passo a ler agora, Sr. Presidente, diretamente, a indicação que nós estamos propondo ser enviada ao Poder Executivo.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Pode ir para o primeiro ponto.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Oi?

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Acho que já pode ir direto ao primeiro.



**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Direto ao ponto? Então, leio diretamente os pontos, por sugestão do Deputado Otavio Leite.

- 1) Retirar o poder concedente da ANAC e transferi-lo para o Estado, em obediência ao nosso edifício jurídico. Desta forma, cumpriria revogar a competência hoje conferida à ANAC pela Lei nº 11.182, de 27/09/05, de conceder a exploração dos serviços aéreos, (art. 8º, XIV) e de infraestrutura aeroportuária (art. 8º, XXIV). Sob esta linha de raciocínio, o Ministério da Defesa deveria assumir as decisões sobre o que licitar, cabendo à Agência a promoção dos procedimentos licitatórios;

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Se me permite, Sr. Relator, é só para registrar que talvez essa seja a principal medida saneadora desta relação que se estabeleceu no passado e até agora entre a ANAC e as empresas aéreas. E talvez, Sr. Relator, essa sua sugestão seja aquela, e faço o comentário, que tenha impacto positivo de maior relevância para o futuro da malha aérea nacional.

- 2) Definir a ANAC como Autoridade Reguladora e Fiscalizadora das atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, no lugar de autoridade de aviação civil (art. 5º);
- 3) Transferir para o Ministério da Defesa a competência atualmente reservada à ANAC pelo art. 8º, III, de elaborar relatórios e de emitir pareceres sobre acordos, tratados, convenções e outros atos relativos ao transporte aéreo internacional, celebrados ou a ser celebrados com outros países ou organizações internacionais, dado que tais acordos são firmados sempre entre Estados. Dessa forma, parece-nos que essa competência é mais apropriada a um órgão da administração direta do que a uma entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, com a atribuição essencial de regular e fiscalizar;
- 4) Transferir para o Ministério da Defesa a competência, atualmente reservada à ANAC pelo art. 8º, XLVII, da Lei nº 11.182, de promover estudos sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal, em articulação com os demais órgãos governamentais, posto ser tal competência mais consentânea com as atribuições de órgãos da



administração direta, do que para uma entidade da administração indireta, com competências voltadas essencialmente para as atividades de regulação e fiscalização;

- 5) Alterar as competências do Conselho Diretor da ANAC, de que trata o art. 11 da Lei nº 11.182/95, de modo a atrelá-las às atividades de regulação e fiscalização da Agência, não lhe cabendo o exercício do poder adjudicatório;
- 6) Efetuar estudos para a adoção, nos aeroportos mais demandados, de mecanismos de alocação de *slots* que, por um lado, reduzam o espaço para o risco regulatório associado à definição desse recurso escasso por meio de critérios discricionários e pouco transparentes e que, de outra parte, denotem o reconhecimento por parte deste Ministério da possibilidade de que tais critérios possam servir de barreira à entrada de novos concorrentes, com todos os reflexos nefastos bem conhecidos daí decorrentes para o interesse dos usuários daqueles serviços;
- 7) Efetuar estudos para a flexibilização tarifária dos equipamentos de infraestrutura aeroportuária, de modo a lograr uma estrutura de preços que reflita, pelo menos parcialmente, seu valor econômico. Acreditamos que a implementação de um tal arcabouço contribua para reduzir espontaneamente o congestionamento atualmente observado em determinados aeroportos e em determinadas horas do dia;
- 8) Formulação de normas infralegais que regulem o direito à informação pelos usuários, visando a uma ação coordenada do fluxo de dados entre as companhias aéreas, as autoridades aeroportuárias e os demais órgãos responsáveis, com meios eficazes de fiscalização e previsão de penalidades pelo descumprimento;
- 9) Envidar esforços para prover a ANAC dos indispensáveis recursos financeiros, humanos e materiais, para que bem possa cumprir as tarefas de regulação e fiscalização que lhe foram cominadas;
- 10) Efetuar estudos e adotar providências no sentido de dotar a ANAC de uma unidade, do mais alto nível possível, responsável por dar apoio, prestar informações e assessorar os familiares de vítimas de acidentes aéreos, de





forma a assegurar-lhes, com celeridade, a plenitude dos seus direitos, conforme definidos no Código Civil e no Código de Defesa do Consumidor. A proposta toma como referência unidades de apoio aos familiares de vítimas de acidentes aéreos existentes nos Estados Unidos da América e em outros países, com funções semelhantes, cujas atuações têm auxiliado na superação das dificuldades enfrentadas pelos familiares; e

- 11) Manutenção do princípio da liberdade tarifária previsto do art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005. Com relação ao mercado internacional, prever que os acordos de serviços aéreos persigam, sempre que possível, a liberdade tarifária.

Por fim, esta Subcomissão entende ser necessária uma redistribuição de competências entre o Ministério da Defesa e a ANAC. Como modificações desta natureza são de iniciativa exclusiva do Presidente da República, por força da Constituição, apresenta-se, anexa, minuta de projeto de lei neste sentido.

Passo à leitura da minuta do projeto de lei.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Faço um comentário e um registro sobre essa questão dos familiares das vítimas dos acidentes. Nós recebemos, na pesquisa que fizemos, informações de que existem familiares de acidentes ocorridos no passado que buscam indenização há quase 30 anos. E, pela legislação brasileira atual, isso se encontra vedado, porque há conflito legal, já que prescreve em até 2 anos o prazo, pelo código, pela norma atual, para que essas famílias possam ter a devida e legítima justiça feita. Isso se dá por conta das investigações hoje no âmbito do CENIPA, que não têm prazo para terminar. No entanto, os inquéritos policiais pertinentes têm prescrição, e esse conflito de legislação, agora, com essa proposta feita por esta Subcomissão e relatada, não nesse nível de detalhe, pelo Relator Pepe Vargas, vai em direção, vai ao encontro das expectativas justas e legítimas das famílias que perdem seus parentes em acidentes aéreos.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Essa observação do eminente Presidente desta Subcomissão está consubstanciada no projeto de lei anteriormente lido, quando trata da revogação do art. 317 do Código Brasileiro de Aeronáutica.



Esse artigo trata dessa norma absurda que dá o prazo de 2 anos para obtenção dos direitos. Está sendo proposta a revogação.

“Projeto de lei.

*Altera dispositivos da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas condições que especifica.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre redistribuição de competências entre o Ministério da Defesa e a ANAC.

Art. 2º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

*“Art. 3º A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo órgão competente do Poder Executivo.”*

*“Art. 5º A ANAC atuará como Autoridade Reguladora e Fiscalizadora das atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.”*

*“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:*

.....  
*II - assessorar a Delegação Permanente do Brasil junto à OACI nos assuntos de sua competência;*



.....  
III - promover os procedimentos licitatórios e julgar a licitação para concessão de serviços aéreos, bem assim os demais atos de outorgas;

.....  
V - assessorar o Ministério da Defesa na negociação de acordos e tratados sobre transporte aéreo, observadas as diretrizes do órgão competente do Poder Executivo;

.....  
XIV - autorizar a exploração de serviços aéreos;

.....  
XXIV - autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

.....  
XXV - estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo em parte, e proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados segundo as disposições contratuais e as regras estabelecidas, após a prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

.....  
XL - elaborar e enviar o relatório de suas atividades aos órgãos e entidades competentes;

.....  
XLVII - promover os procedimentos licitatórios e julgar a licitação para a concessão de exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

.....  
L - autorizar a prestação de serviços de transporte em caráter de emergência, em face de decretação de estado de defesa ou estado de sítio, conforme as normas legais aplicáveis, por prazo máximo e improrrogável de cento e oitenta dias, e estabelecer o regime tarifário a ser



*observado, não gerando direitos para a continuidade de prestação de serviços.”*

*“Art. 11.....*

*.....*  
*III - Autorizar a prestação de serviços aéreos;*

*IV - autorizar a exploração da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.*

*.....”*

Art. 3º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 183-A:

*“Art. 183-A. Compete ao Ministério da Defesa, em consonância com a política estabelecida pelo Conselho de Aviação Civil:*

*I - elaborar o plano de outorgas para a exploração da infra-estrutura aeroportuária;*

*II - definir as diretrizes para a elaboração do edital de licitação e para o contrato de concessão para a exploração da infra-estrutura aeroportuária;*

*III - conceder e celebrar os contratos de concessão e demais atos de outorga referentes à exploração da infra-estrutura aeroportuária;*

*IV - conceder ou permitir a exploração dos serviços aéreos;*

*V - celebrar os contratos de concessão e demais atos de outorgas referentes à exploração dos serviços aéreos;*

*VI - extinguir as permissões e os contratos de concessão relativos à exploração da infra-estrutura aeroportuária e dos serviços aéreos;*

*VII - elaborar relatórios e emitir pareceres sobre acordos, tratados, convenções e outros atos relativos ao transporte aéreo internacional, celebrados ou a ser*



*celebrados com outros países ou organizações internacionais;*

*VIII - promover estudos sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em articulação com os demais órgãos governamentais competentes.*

*§ 1º No exercício da competência referida nos incisos I a VI do caput, o Ministério da Defesa ouvirá previamente a Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.*

*§ 2º Quando se tratar de aeródromo compartilhado, de aeródromo de interesse militar ou de aeródromo administrado pelo Comando da Aeronáutica, o exercício das competências previstas nos incisos I, II e III deste artigo dar-se-á em conjunto com o Comando da Aeronáutica.”*

Sr. Presidente, este é o relatório. Eu só queria, por uma questão de justiça, fazer os devidos agradecimentos.

Quero agradecer, em primeiro lugar, a todos os membros desta Subcomissão; a todos os membros da CPI, na pessoa do Presidente Marcelo Castro; ao Relator Marco Maia; ao Presidente desta Subcomissão, Deputado Rocha Loures, que me honrou com a tarefa de ser o Relator desta Subcomissão; ao Deputado Miguel Martini, Vice-Presidente da Comissão; e aos demais Deputados desta Subcomissão: Deputado Beto Mansur, Deputado Otavio Leite, Deputada Solange Amaral, Deputado Carlos Willian, Deputado Carlos Zarattini, Deputado Efraim Filho, Deputado Nelson Meurer, Deputado Rodrigo de Castro e Deputado Dr. Ubiali.

Quero agradecer, igualmente, pela permanente dedicação, à equipe dos servidores da Secretaria desta CPI, formada pelo Francisco de Assis Diniz, pelo Saulo Augusto Pereira, pelo Luiz Claudio Alves dos Santos, pela Adsan Jacqueline Viana Stemler, pelo Antonio Bandeira de Assunção e pela Sônia Vera Cruz da Costa.



Quero agradecer a assistência aos nossos trabalhos prestada pelo Alan Emanuel Cavalcante Trajano, que é assessor jurídico da bancada do meu partido, e pelo Sr. Maurício Freire Curado, assessor técnico da Liderança do Governo. Agradeço à equipe do meu gabinete, capitaneada pelo chefe de gabinete Gerson Ben. Um especial agradecimento a todas as instituições e entidades que encaminharam sugestões. Boa parte delas foi acolhida por este relatório.

Por fim, Sr. Presidente, quero fazer um agradecimento especial a 2 consultores legislativos, o Eduardo Fernandez Silva e o Osmar Perazzo Lannes Junior, que foram decisivos para a confecção deste relatório. Eles não mediram esforços, vararam a noite de terça para quarta-feira — praticamente passaram uma noite insone — e de quarta para quinta ficaram até mais tarde também.

Quero agradecer profundamente a todas as pessoas que contribuíram para esse nosso relatório.

Era isso, Sr. Presidente.

Queria propor, Sr. Presidente, antes fazer a escala desse vôo que iniciamos, antes que as conexões ao relatório sejam estabelecidas, nessa escala, que a tripulação possa descer da aeronave para resolver alguns assuntos de ordem técnica.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Muito bem.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Isso se chama pane de piloto.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Esta Presidência saúda V.Exa. e o parabeniza pelo trabalho, pela diligência, pela animação, pela disposição. Tenho certeza de que agora, em menos de 1 hora, já fazendo esta apresentação, caso autorizado e aprovado este relatório nesta Subcomissão, V.Exa. vai ter a acolhida, também, do seu relatório na CPI, a partir do meio-dia. Parabéns, Deputado Pepe Vargas.

Eu passo a palavra ao Deputado Miguel Martini, aguardando o retorno do nosso nobre Relator, e lembrando, mais uma vez, Deputado Otavio Leite, que foram enviadas aproximadamente 35 consultas a todas as entidades brasileiras representativas do processo, não apenas da aviação civil, mas também à Associação Brasileira da Indústria Hoteleira, Associação Brasileira das Agências de Viagem. Nós tivemos contato, com sugestões também, das associações — são mais



de uma — que representam familiares dos vitimados por acidentes de tráfego aéreo. Tivemos as consultas inclusive oriundas do Ministério da Fazenda, na Secretaria de Direito Econômico, do Ministério da Justiça.

Portanto, eu queria mais vez registrar que o tema foi extensamente explorado, em que pese o pouco tempo que tivemos. E para surpresa desta Presidência, em praticamente todas as instituições que buscávamos considerações sobre a reformulação do CBA, de 1986, assim como da lei que criou a ANAC, era quase unânime a opinião da oportunidade desta Subcomissão de fazer esta atualização. Portanto, houve uma coincidência do propósito desta Subcomissão com a vontade de atualizar o marco regulatório legal, que vai, sem dúvida, demonstrar que a CPI constituída por esta Legislatura é uma CPI vitoriosa e trará uma contribuição efetiva para um avanço no patamar legal brasileiro, que vai organizar ou reorganizar aquilo que talvez estivesse carecendo de um tratamento mais próximo e pertinente. Por isso, eu quero saudar os Deputados Miguel Martini e Otavio Leite e passar imediatamente a palavra, com o retorno do nosso Relator, Pepe Vargas, ao primeiro inscrito, por até 15 minutos.

Tem a palavra o Deputado Otavio Leite, concluindo às 10h56min.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Presidente, cumprimentando o eminente Relator e considerando que estamos de fato num processo de construção coletiva do que venham a ser as sugestões que nos incumbem apontar, eu tenho aqui algumas ponderações, que são mais reflexões livres, certamente não muito aprofundadas, mas que eu julgo apropriadas de serem apreciadas pelos colegas.

Vamos lá, objetivamente.

Recomendação 2. A recomendação 2, quando se sugere que o Presidente, do início da Legislatura até o primeiro ano, possa encaminhar ao Congresso a proposta do PPA da política de aviação civil, sendo certo que a política de aviação civil perpassa um período longo à frente, eu não sei se isso poderia também ser objeto da nossa decisão e estabelecer alguma coisa mais elástica. Olha, tudo bem, 4 anos... Eu acho que a sugestão em si está certa, mas poderia ela conter também a obrigatoriedade de especificar quais são as diretrizes para médio e longo prazo. Quatro anos, médio prazo, mas longo prazo... Aqui se fala — e ouvimos várias vezes dizerem isso — que é preciso planejar para 20, 30, 40, 50 anos. Então fica a



sugestão para inserir algum aspecto em relação ao longo prazo também. É mais do que um PPA, é um PPA mais adiante também. Certo? Não sei se me fiz explícito.

Na Recomendação nº 7, da prescrição, eu não sei qual é o prazo em vigor — é uma questão de discutir depois —, mas é simplesmente a revogação. A gente não está sugerindo um novo prazo. É isso?

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Posso justificar, Deputado Otavio Leite.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Pois não.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - É o art. 317, não é? O art. 317 do Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece um prazo de prescrição extremamente modesto, como a gente está dizendo aí.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - De quanto tempo?

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Dois anos. Agora, veja bem: o que os familiares alegam? Que eles precisam aguardar durante um tempo as investigações do CENIPA, que não têm prazo para serem concluídas.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Talvez seja o prazo melhor 2 anos após a conclusão do...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Nós chegamos a pensar nessa solução, porém optamos por revogar esse absurdo artigo, que não tem utilidade nenhuma...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - E deixar no Código Civil.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - ...e deixar para a legislação, seja o Código Civil, seja qualquer outra legislação, porque, obviamente, estão regradados no Direito brasileiro, na norma jurídica brasileira, os prazos de prescrição dessas questões.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Está bem.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Esse é o objetivo da revogação do 317.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Quanto à Recomendação nº 8, que eu acho muito relevante, é fato que existe um seguro obrigatório, e ele é pífio. Eu acho que é o caso de estudarmos a constituição de uma espécie de fundo à parte, que pode até ser no âmbito desse seguro obrigatório, que possa permitir um acautelamento de receitas dos prestadores de serviço, que movimentam muitas receitas, numa linha paralela ao que é hoje o redesconto do setor financeiro, no dia-a-dia, com, ao mesmo tempo, uma intenção de chegarmos a constituir uma espécie





de prioridade na realização de um crédito para com a companhia, em face de um acidente em que se constituiu a obrigatoriedade de uma indenização “y”, “x”, qualquer. Na verdade, é uma forma de possibilitar, com mais celeridade, mais rigor e mais garantia, a concretização da indenização. Como é um setor que gira muito recurso, a gente podia pensar um mecanismo assim — não tenho a menor idéia de como seria —, um fundo que acautele verbas que não são propriamente do poder público, mas que ali servirão para, em determinadas circunstâncias, serem sacadas, a fim de custear uma indenização. Não sei. É uma coisa a se pensar.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Posso sugerir uma...

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

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu acho que a sua idéia é interessante.

Eu só vejo dificuldade de nós agora...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Neste instante.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - ...decidirmos como seria esse fundo.

Então o que nós poderíamos...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Eu já estou na Comissão Especial, não é?

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu acho que sim.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Eu já estou na Comissão Especial.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Exatamente.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Então, continuando na Comissão Especial, a Recomendação nº 9 fala do leilão. Acho ótima a idéia. Temos que disciplinar esse leilão, os mecanismos, deixar assim... deixar solto. A mesma coisa se aplica à Recomendação nº 11.

Tudo bem que se abra, e aí nós ouvimos até as próprias empresas considerarem que não há problema. Mais investimentos nas empresas nacionais, com os recursos de fora, será algo importante, útil, fortalecerá a questão econômica, sem perder a autoridade, o comando da titularidade nacional. No entanto é preciso estudar muito isso, para evitar formas oblíquas de se burlar a lei. Então essa é uma questão muito importante de ser discutida.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu até faria um comentário a V.Exa. Há espaço provável para que, principalmente as companhias regionais,



talvez, e certamente as maiores, a Gol e a TAM, que já têm ações em bolsa de valores, possam obter... O objetivo desta... No debate que tivemos com o Relator, o objetivo é que o mercado brasileiro tenha competitividade, maior oferta de serviço, melhor utilização da malha aérea, e que isso seja feito com a maior velocidade possível. A restrição anterior era de até 20% de participação no capital das empresas, então nesse aspecto o Relator entendeu que havia espaço para que nós tivéssemos uma melhoria da qualidade do serviço, tendo o usuário passageiro como objeto de atenção sempre focado. Então a interpretação que houve, até em apoio à proposta do Deputado Pepe Vargas, veio nessa direção.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Só para justificar.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Pois não.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Hoje, como foi dito, o CBA, o Código Brasileiro de Aeronáutica, prevê um teto máximo de 20% de capital votante...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Capital estrangeiro.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Capital estrangeiro. É uma norma restritiva. A idéia foi manter o controle do capital nacional...

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

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - ...portanto no mínimo 51%, e abrir a possibilidade. Agora, veja bem, a norma é restritiva não só nesse aspecto. Ela é restritiva noutra que nós estamos revogando. Para estrangeiros adquirirem ações, é preciso primeiro ter autorização da autoridade aeronáutica, que é o Comando da Aeronáutica. Isso nós estamos revogando.

Agora, para essa questão que V.Exa. levanta de como podemos evitar situações oblíquas em que alguém, utilizando-se de formas escusas, digamos assim, ou fragilidades da legislação, possa ampliar a participação de capital estrangeiro para além de 51%, para além de 49%, utilizando formas oblíquas, o que seria o tratamento adequado? Nós temos o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, que está regrado em lei, e existe o Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Quer dizer, se a autoridade pública ou a agência reguladora detecta, suspeita, ou mesmo qualquer cidadão, pode levar essa denúncia, pode levar essa provocação ao Conselho Administrativo de Defesa Econômico, dentro do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, que, obviamente, como toda lei, exigirá



aperfeiçoamentos etc. Mas nós entendemos que é nesse regramento, e não aqui, especificamente, que isso deve ser dirimido.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Não, concordo plenamente. O debate vai ser muito bom, inclusive ouvindo o CADE e ouvindo a CVM. Quem sabe a gente possa criar um regime especial, com debêntures específicas, para você ali blindar as obliquidades aí que podem acontecer.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - V.Exa. tem toda a razão, especialmente quanto à CVM, porque, se eu não me engano, em havendo a aquisição de até 3% do capital de uma companhia, ou até 5%, nas mãos de um mesmo proprietário com ações com direito a voto, é obrigatória a identificação desse investidor.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - E, naturalmente, nesse momento, já se pode fazer, imediatamente, no tempo da velocidade que o mercado tem, a devida contenção a essa possibilidade de participação oblíqua, como V.Exa. se refere.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Muito bem. Recomendação 13. Eu vou avançar.

Nesta, Relator, eu tenho dúvidas, porque imaginei que chegasse ao fim — eu, em particular — da Comissão com uma posição formada em relação à desmilitarização do controle de vôo. Eu não tenho opinião formada. Não debatemos isso com a profundidade que deveríamos. Eu, particularmente, tenho várias dúvidas ainda. E aqui se sugere a implantação da transição. Então, portanto, aqui se admite que deva haver a transição. Eu confesso que imaginava que o Governo fosse propor algo. Mas quem sabe o silêncio do Governo seja uma proposta: manter como está. Será? Não sei; a conferir.

Então, o que eu acho é que devemos aprofundar o debate, e não, desde já, nos posicionarmos. Embora eu saiba que haja colegas, inclusive da estatura e da competência do Deputado Martini, que advogam um viés, há outros em dúvida, como eu.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu até aproveito para fazer o elogio duplo, porque eu participei e vi, ainda ontem, até, no final do dia, prévio à



votação da CPMF, o diálogo entre o Deputado Martini e o Deputado Pepe Vargas, quando eu aprendi bastante sobre esse tema. E ele aparece aqui, justamente neste momento, porque representa, na opinião do Relator, apoiado pela observação do Deputado Miguel Martini, justamente a interpretação, a visão que está CPI ou esta Subcomissão tem com relação ao futuro da matéria. Porque esse é um tema que exige... Como V.Exa. falava, nós estamos tratando do novo marco legal que vai dirigir o setor pelos próximos 15, 20, 30 anos. Por isso que esta iniciativa é da Subcomissão, é a da CPI. Não sei se o Governo, o Executivo concorda ou não com isso. Porém essa é uma questão que veremos depois. Parece-me — e se V.Exa. quiser comentar e, naturalmente, o Relator também... Eu queria, portanto, fazer esse elogio, porque me parece que foi muito esclarecida, inteligente, quase clarividente a colaboração de V.Exa., Deputado Miguel Martini, assim como o acolhimento e o debate que houve com o Deputado Pepe Vargas. Faço o registro para que fique nos Anais da Casa.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Só para um esclarecimento importante.

Para efeitos práticos, neste momento, não muda nada. Nós estamos remetendo isso para a Comissão Especial, já fazendo uma avaliação nossa, mas remete para a Comissão Especial, que vai ter que aprofundar.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Apenas uma sugestão de colocar, se estiverem de acordo, essa recomendação como uma obrigação, como uma agenda obrigatória nossa, para promover o debate, e não já promover o debate sabendo qual é a posição nossa. Eu não tenho posição. Quer dizer, não sei se me fiz entender. Eu sugeriria que essa recomendação fosse apreciada de uma maneira diferente.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Eu queria ponderar com o Deputado Otavio Leite, se puder. Já que o Presidente permite, quero dizer que essa não é uma questão de menor importância que possa esperar.

Nós estamos vivendo uma deterioração do controle de vôo no Brasil. A alegação que foi feita de que estando nas mãos dos militares é mais seguro, porque impede greve, primeiro ela é extremamente perigosa. Não foi a alegação que V.Exa. fez, mas eu já ouvi isso. É como dizer que melhor seria que o Brasil tivesse um



Governo militar, porque acabaria com as greves no dia seguinte. Não é isso que melhora o cenário.

Qual é o cenário que existe hoje e, principalmente, o cenário que foi criado a partir do acidente da Gol e de tudo o que aconteceu de lá para cá? Nós temos hoje, no Brasil, um desestímulo de todos os militares que hoje exercem o controle de vôo, que estudam uma possível saída em massa, tão logo cada um desses militares adquira condições para isso. Ou seja, não estão mais focados no controle de vôo.

Em segundo lugar, nós temos hoje um conflito claro entre a segurança operacional, identificada pelos controladores, e o regime militar. Só para os senhores terem idéia — isso é importante, Sr. Presidente, Sr. Relator, nós registramos aqui —, eu recebi um telefonema de um controlador de vôo de Manaus. Na visita que eu e a Deputada Luciana fizemos ao DACTA IV, eu ainda brinquei com ele, ao perguntar se ele também já estava preso; porque nós estávamos reunidos com 6 presos. E ele me ligou há 2 dias atrás e disse assim: *“Deputado, o senhor perguntou se eu estava preso. Eu ainda não estava, mas já estou.”* E qual foi o motivo da prisão dele? Ele fez um relatório de perigo. Ou seja, ele relatou uma situação que contribui para a segurança da aviação. Em razão disso, por descumprir uma determinação militar de que, ao controlador, ao operador não é dado fazer relatório de perigo, então ele foi preso. Isso faz com que nenhum outro mais escreva o que pode ser proteção para o usuário, segurança. O fator operacional está sobreposto pelo fator militar.

Então, nós não vemos como a militarização possa ajudar neste momento, porque ela se sobrepõe. E alerta mais: é difícil voltar atrás na história, mas naquele caso de Congonhas, o controlador de vôo da posição teria interditado o aeroporto, suspendido as operações, antes que aquele acidente tivesse ocorrido, se ele tivesse as prerrogativas operacionais determinadas.

Em último caso, a OACI, no mundo inteiro, determina que seja feito por civis o controle de aeronaves civis. E na maioria dos países isso está a cargo dos Ministério dos Transportes, jamais dos militares.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Presidente, vamos lá.



**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Considerando o adiantado da hora, eu queria propor ao Deputado Otavio Leite um encaminhamento e ver se ele concorda e pedir socorro aqui da assessoria para ver se é possível.

Eu creio que é possível que V.Exa. possa aprovar o relatório com algum grau de restrição.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Está bom.

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

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Então, vamos lá. A situação é a seguinte.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Porque este tema vai ter que ser retomado no âmbito da Comissão como um todo.

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

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Então, V.Exa. poderia aprovar com essa restrição...

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

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - ...e depois, no âmbito da Comissão, a gente retoma esse debate.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - As minhas intervenções, aquelas que... Quer dizer, na verdade, essa especificamente é que gerou algum tipo de conflito, que é de redação — não é bem de redação, não, é de fundo.

Eu quero reiterar o especial apreço que tenho pelo Deputado Martini. Inclusive, hoje S.Exa. se apresenta com uma gravata rubro-negra, que tem as cores do escrete mais querido do Brasil. O fato é que eu sugeriria que esse ponto fosse, portanto, objeto de uma apreciação em separado. Quer dizer, na verdade, com restrição. Eu acho que a CPI tem que discutir sobre isso, está bem?

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - V.Exa. poderia aprovar com restrições e no âmbito da CPI...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Está bom. Eu quero reiterar o seguinte: eu não tenho opinião formada. Eu não sei se essa migração...

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



**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Eu não tenho opinião formada. Eu acho que tem que ser debatido. Nós não tivemos um debate profundo sobre isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Lembrando que a posição do relatório e da Subcomissão é clara. Nós estamos propondo a transição para o controle aéreo civil.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Isso é claro. Agora, em que medida, a que custo, em quanto tempo, com qual estrutura ou infra-estrutura, isso será objeto da Comissão Especial.

Por isso, evidentemente, que na Comissão Especial também poderá haver a negação ou a modificação dessa possibilidade, em função da sua criação, dos membros que lá estiverem. Porém, é importante registrar esse aspecto, para que fique bem claro: a posição do Relator e desta Presidência é favorável a este tema, dentro da construção legal e jurídica possível.

Só faço esse reparo, nobre Deputado Otavio Leite, para que fique...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Está bem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - ...digamos, para que não haja nenhum tipo de interpretação outra que não essa.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Eu tinha alguns outros aspectos aqui pontuais que eu, em função do tempo, não ponderarei. Mas fundamentalmente há um outro que me chamou a atenção e tem a ver com a indicação sugerida.

A questão da ANAC, quando se coloca, no número 1: *“Retirar o poder concedente da ANAC e transferi-lo para o Estado”*, a ANAC é um órgão de Estado também. A verdade é que a idéia de uma agência...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Seria ao Poder Executivo. Seria o mais adequado.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** -...é que ela tenha uma autonomia que perpassse os governos e possa instituir uma política para determinado setor com um nível de independência o melhor possível, para que não seja contaminada pelo vírus, às vezes negativo, da política. A diz-se por aí o seguinte: o vírus da política é negativo por completo. Não. Está errado. Essa generalização, além de ser profundamente injusta, é inadequada para a democracia.



**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Transferido para o Poder Executivo seria a...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Não. Olha só, há uma contradição entre o que propõe no inciso I e o projeto de lei, quando estabelece as competências da ANAC, no inciso XIV: *“autorizar a exploração de serviços aéreos”*. Eu entendi o que o Relator quer alcançar. Há uma crise no setor, e nós observamos, verificamos, constatamos que ela foi proveniente da desorganização da ANAC, de não ter essa instituição...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Mas, Deputado, a outorga não é mais dela. A outorga ficaria no âmbito do Poder Executivo, com o do Ministério da Defesa.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Mas, veja bem, se há uma estrutura do Poder Executivo... Talvez o ideal... Veja bem, se a ANAC não está funcionando bem, e nós, pelo que observamos, foi por uma razão de gestão — os 5 não se entendiam; uma estrutura horizontal; saímos de um modelo vertical, que era organizado, que de alguma maneira funcionava, para uma espécie de um Parlamento que também tinha de ser executivo e aquilo, nem decidir, às vezes, em consenso, decidia... Advém daí toda uma crise que, de alguma forma, aqueceu esse debate. E eu, sinceramente, não sei se é o caso de acabar com a ANAC. É o caso de corrigir, talvez, a ANAC.

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Não está sendo proposta a extinção, seja por autodissolução, seja por qualquer outro mecanismo, da ANAC. O que se propõe é que não se atribua à mesma agência reguladora a condição de conceder e fiscalizar a si própria na concessão. Ela fica com a atribuição regulatória e fiscalizadora, exatamente para poder executar bem essa função, porque me parece, segundo o que o Relator e esta Subcomissão ouviram nas audiências públicas que fizemos, que este é o caminho mais adequado para este momento, retomando o manche. Então esse é o aspecto claro que...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Entendi, entendi.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - E a solução adotada aqui é a solução que se vem pensando de forma mais geral. Veja que no setor de energia elétrica já é esse o modelo adotado, inclusive aprovado para esta Casa.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Perfeito. Entendi. Então a concessão ficaria com o Poder Executivo. Então eu sugeriria: ouvido o CONAC. Eu acho...





**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, isso é redundante.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Nós colocamos ali: *“ouvido o órgão executivo competente”*.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Seria o Ministério da Defesa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Nós não estamos atribuindo... e essa foi uma decisão sábia também do Relator — e também ontem tivemos esse diálogo para finalizar o relatório e comentamos isso —, no sentido de que há também um vácuo ou uma certa falta de transparência nesse processo da concessão para as companhias aéreas explorarem as linhas.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - A leitura e o estudo da matéria nos levaram a considerar a possibilidade da existência de um certo vácuo jurídico, porque nós temos a Constituição, que determina que serviços públicos devam ser submetidos a procedimentos de licitação; temos a lei de licitações; temos a lei das concessões. Já mais adiante diz que, no caso da aviação civil, deveria ter uma disposição específica no CBA a respeito disso, o que nunca foi feito. O que nós estamos propondo, portanto, como uma das recomendações? Que a Comissão Especial se debruce sobre essa questão, aprofunde esse tema, no que diz respeito à concessão da aviação como um todo e dos *slots*, em especial, também. Exige um estudo mais aprofundado. Nós tivemos só 22 dias para poder estudar tudo isso.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - É.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Detectamos problemas e remetemos para a Comissão Especial. No que é possível acumular e apresentar a proposta concreta, estamos apresentando.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Eu só acho que a gente deveria... é difícil neste instante, mas, na medida em que apontamos que a concessão será do Ministério da Defesa, é preciso também esclarecer qual será...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Não, nós não dissemos...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Isso não está dito.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Autorizado pela ANAC.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Não, não. Isso não está dito no relatório.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Está.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Inclusive foi esse o cuidado...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Está.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Não, veja...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Está dando à ANAC o poder de autorizar.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - O poder concedente é da ANAC.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Na prática funcionaria da seguinte forma: o poder concedente, neste caso o Ministério da Defesa — é a proposta —, detecta a necessidade de conceder alguma outorga.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Perfeito. É uma nova frequência, pronto.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Aí, o que acontece? Esse poder concedente solicita à agência reguladora que ela proceda a estudos, formule propostas e remeta ao poder concedente. O poder concedente analisa, pode propor alterações, sugestões, modificações ou, de repente, já imediatamente concorda e autoriza. Devolve à agência reguladora para que a agência reguladora faça a licitação, faça o procedimento licitatório. Porém a homologação, quem faz a adjudicação, não é a ANAC, é o poder concedente. Então é um processo onde, de fato, a agência cumpre a função de reguladora.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Aí a minha sugestão é a seguinte — não é sugestão, é uma pergunta —: quem no Poder Executivo faria? No Ministério da Defesa, que setor?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - A Secretaria de Aviação.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Bem, o Ministro... É uma prerrogativa do Executivo. Agora, o Ministro da Defesa, na audiência que teve na Comissão e nos contatos que obviamente tivemos com S.Exa., com sua equipe, com a Casa Civil, na parte de políticas governamentais, com vários órgãos, propõe a criação da Secretaria de Aviação Civil, no âmbito do Ministério da Defesa. Essa Secretaria de Aviação Civil terá, segundo o Ministro disse na própria Comissão, interfaces. Ela vai ter de ter departamentos. Uma das interfaces é com a agência reguladora; outra interface é com a INFRAERO; e assim por diante. Obviamente que o Poder Executivo terá que tomar as medidas administrativas adequadas.



**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Tudo bem. Havia algo no ar que eu não sabia e detectamos, e não apenas aviões de carreira, não é?

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - V.Exa. tem 1 minuto para concluir. Foi generoso nos apartes.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Agradeço imensamente a atenção de todos. Eu teria outras observações. São rumo à Comissão Especial. Acho que é uma responsabilidade nossa concluir esse trabalho. É complexo, temos de ouvir muitos setores ainda, e é o nosso desígnio.

Finalmente, eu recebi um convite. Acho que receberam todos os Deputados também. É um encontro que será promovido pelo Instituto CEPTA, no Rio de Janeiro — um instituto que tem excelência na discussão sobre aviação civil —, no dia 26, no Rio de Janeiro, de 14 às 18 horas, no Hotel Rio Copa. Eu vou deixar com o Presidente, para convidar os demais Deputados. Acho que seria muito interessante. É uma boa...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - O Instituto CEPTA nos enviou sugestões por escrito e parte delas foram, inclusive, acatadas.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Olha, é um debate. Vai a EMBRAER, vai a Shell, vão operadoras de turismo, vai a VARIG, vai o PROCON, vão advogados, enfim, eu acho que temos de ouvir todos os setores. E não deixa de ser uma oportunidade de os colegas visitarem a Cidade Maravilhosa.

**O SR PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Sem dúvida. Peço à secretaria desta Subcomissão que encaminhe imediatamente cópias do convite para todos os membros desta Subcomissão e, naturalmente, de toda a CPI do Tráfego Aéreo. Agradeço a participação ao nobre Deputado Otavio Leite. Saúdo o nobre Deputado Vanderlei Macris e consulto o Deputado sobre se deseja se inscrever e passo a palavra...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Sr. Presidente, antes de abrir a palavra ao Deputado Miguel Martini, na medida em que várias pessoas, principalmente Parlamentares e jornalistas, chegaram neste momento e não estavam aqui no início dos trabalhos, queria avisar que nós detectamos um pequeno equívoco nosso no relatório. E, para que não parem dúvidas, se os senhores e senhoras forem lá no fim do Relatório...



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Vai fazer as correções.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - É a página 4 do primeiro projeto de lei que está apensado.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Art. 230.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Página 4, art. 6º, que incide sobre o art. 230. Não sei se todos localizaram já. Então ali nós cometemos um pequeno equívoco. Ali no início I, onde diz “trajetos de distância inferior a 1.500 km”, em vez de 7 dias é 3 horas. E, ato contínuo, e por conseqüência, no inciso III, onde fala “*trajetos de distância superior a 3 mil km*”, em vez de 3 horas é 7 dias. Nós, por equívoco, invertemos na hora da redação. Eu peço que corrijam. Depois nós vamos fazer a correção. Mas como foi distribuído, para que ninguém fique na dúvida...

Obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Passo a palavra ao Deputado Miguel Martini, por até 15 minutos, concluindo às 11h27min.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Obrigado, Sr. Presidente. Vamos direto, então. Na recomendação... Primeiro, parabenizar o Relator, parabenizar o Presidente pela forma de conduzir também. Acho que o trabalho foi extremamente profícuo, mesmo com a exigüidade do tempo e toda essa correria que nós aprontamos. Mas eu acho que os resultados são excelentes.

Primeiro, nessa Recomendação 2, eu acho que nós vamos precisar pensar numa redação, como é uma recomendação, para apontar para... O dado é o seguinte: uma empresa que vai comprar um avião leva 5 anos, desde o momento em que ela decide comprar e paga a entrada até ela adquirir essa aeronave. Significa dizer que o tráfego aéreo trabalha com longo prazo. Então, a minha sugestão é que nós achemos aqui uma redação em que o Ministério da Defesa ou o Governo, através do CONAC ou do organismo que for criado, fará uma discussão de longo prazo para um planejamento de longo prazo. Isso daqui está ótimo, é um PPA da aviação, mas temos de dizer qual etapa desse planejamento maior o Governo vai executar. Senão, pode sugerir que a cada 4 anos um Presidente vai fazer novo planejamento para a aviação civil, e isso é péssimo para o setor. Então, a primeira coisa seria isso. Eu não sei a redação exata, mas tem de ser uma redação que proponha que o Presidente da República, a partir de um planejamento maior feito



pelo Ministério da Defesa ou pelos organismos de aviação civil, deverá enviar, a cada 4 anos, o que se refere ao seu governo no tocante à aviação civil. Porque não dá para, a cada 4 anos, um governo pensar a aviação civil. Não dá. Ele pode dizer o que é que ele vai executar dentro do que foi planejado. Vejam que nós estamos falando aqui em CNSATM para 2017 e 2022. Então...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Tenho uma proposta de redação.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Já tem? Então, pode, por favor.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - E também, só comentando, nós colocamos essa questão para o Ministro Nelson Jobim...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Acho que está corretíssima.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - ...ainda nesta semana e na semana passada, quando estivemos inclusive juntos lá. E S.Exa. falou sobre o Plano Nacional da Aviação Civil também, que contempla justamente a tentativa de que haja a coordenação do processo. E talvez ali esteja, nesse âmbito — não vou comentar a redação, porque é atribuição do Relator —, a possibilidade de revisão a cada 4 anos, contida na interpretação do plano.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Sempre socorridos pela nossa eficiente consultoria legislativa, tem uma proposta de redação aqui que eu acho que contempla essa preocupação, e nós poderíamos incluir. Ficaria a seguinte a redação da Recomendação nº 2: *“Definição, pelo Congresso Nacional, dos objetivos da Política Nacional de Aviação Civil, inclusive os objetivos de longo prazo. Para tanto, o Presidente da República deverá enviar, a cada 4 anos, mensagem ao Legislativo em que se quantificarão aqueles objetivos a serem alcançados nesse prazo e se explicitarão os instrumentos a serem utilizados para o seu alcance”*.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Dez. Assessoria competente é isso. Parabéns à assessoria. Essa Recomendação 3 é coisa pequena, porque é a Comissão Especial que se vai debruçar sobre isso. A Recomendação 5: *“Prevalência da liberdade de organização das malhas pelas próprias empresas aéreas, resguardadas as considerações de segurança nacional (...)”*. Eu acho que nessa redação aqui há uma discussão, e nós já discutimos isso, juntos, inclusive, com o Ministro, que é a seguinte questão: hoje, o art. 48 prevê que as empresas escolhem para onde voar; há uma liberdade. Quer dizer, é o que está aqui, uma



liberdade de organização da malha pelas próprias empresas aéreas. Isso, até certo ponto, é desejável. Mas também já identificamos, nas discussões que fizemos na Subcomissão, que há determinados lugares pelos quais não há interesse das empresas aéreas.

Daí vem a discussão sobre concessão, porque o poder concedente, considerando que há interesse da empresa de voar de A para B, precisa que ela voe D e E. E, aí, nesse momento... Então, eu acho que essa recomendação, essa redação poderia melhorar no sentido de que a organização da malha aérea considerará o interesse das empresas, mas também o interesse público defendido pelo Ministério da Defesa, alguma coisa parecida.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Duas informações relevantes, nobre Deputado Martini. Primeiro, o art. 48, § 1º da lei que criou a ANAC, de certa forma, explicita um pouco essa preocupação, porque ele diz assim: *“Fica assegurado às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas”*. Então, ela pode constituir a sua malha, mediante prévio registro da ANAC. Agora, veja bem — essa é a observação relevante —, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Sim, isso é lógico.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - ...e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado. Então, há liberdade.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, isso aí é simples.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - De um lado, essa é a informação importante. Segunda informação importante: o item 10, a Recomendação 10 prevê essa questão e remete para a Comissão Especial a questão da aviação regional.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Aviação regional, só. Não é o caso ainda.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Não é o caso ainda disso?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Então, eu não entendi o que...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O art. 48, que está previsto nessa lei da ANAC, diz apenas que a empresa comunica à ANAC: *“Olha, eu vou voar para Cachimbo”*. Aí, a ANAC verifica se há infra-estrutura para acolher esse voo e



informa: *“O.k., tem estrutura suficiente”*. E, aí, está autorizada a realizar o vôo. Esse é o modelo de escolha da malha aérea. Isso é desejável até certo ponto, mas o Estado, o poder concedente, o Ministério da Defesa quer se debruçar e precisa se debruçar sobre isso. Então, se eu ponho uma recomendação que mantém o que está, ela já não é a melhor. Eu acho que a redação deveria ser *“a liberdade da organização da malha aérea pelas empresas, resguardados os interesses públicos”*. Não só esse *“resguardado à consideração de segurança nacional e segurança do cidadão”*. Não, isso não atende. Eu acho *“resguardado o interesse público”*. Protegido... Aí é Ministério da Defesa, está certo? Então...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu acolho a sugestão e acrescento no relatório, sem problema nenhum.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O que nós queremos é isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu faria um comentário apenas quanto à questão do eventual apoio para a aviação regional, em que, talvez, economicamente, num primeiro momento, não haja...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O 10 já está.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Exato. O Relator me lembra aqui da Recomendação 10...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - É isso o que eu estou falando. O 10 já está nessa parte. Eu acho que o 10 está ótimo: *“Como forma de incentivo à aviação regional, proposição, pela Comissão Especial objeto da Recomendação nº 1, dos critérios para a criação de ‘rotas de interesse especial’, assim com as fontes de recursos financiadas”*. O.k. Esse daí já está.

Em relação ao 9: *“No caso de overbooking, que seja feito de imediato e antes da partida da aeronave, um leilão entre os detentores de bilhetes”*. Eu acho que essa recomendação, nesse momento, também é emergencial. Já existe em outros países em que funciona isso. E a questão do *overbooking* tem uma coisa muito simples: por que a empresa faz *overbooking*? Porque pode haver o *no-show*. Então, se nós atrelarmos uma obrigação... É igual funciona nos hotéis. Se é feito com o *no-show*, responsabilizando o usuário, diminui-se a possibilidade do *overbooking*. Por conseguinte, as empresas não farão *overbooking*. Hoje, compra-se, vende-se 100



assentos. Ao usuário é dado decidir se ele vai ou se ele não vai viajar, desde que ele não faz o *check-in*. Então, nós precisamos discutir isso. Eu acho que não é agora.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - A opção foi ver o problema que ocorre hoje, que é o *overbooking*.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Emergencial.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - A reclamação que há é contra o *overbooking*. Então, fazer uma regulamentação aqui, mesmo que possa ser aperfeiçoada no futuro, no âmbito da comissão Especial, uma proposta para o *overbooking*. No que diz respeito ao *no-show*, optou-se pela questão de que seja um diferencial de mercado. A empresa que quiser absorver o custo do *no-show* pode absorver. Pode ser a sua política de relação com os seus clientes. A empresa que quiser estabelecer alguma sanção pecuniária na hora do paciente — eu ia dizer paciente, cacoete de médico.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Em alguns casos, é.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Ele é paciente, não é?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Tem de ser muito.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - No caso de o usuário querer embarcar em outro momento, a empresa pode dar a famosa multa. Isso seria um diferencial de inserção da empresa no mercado, mas pode se regulamentar depois.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - *O.k.* Eu acho que está bom assim, mas nós resolvemos o problema do *overbooking* na medida em que, de certo modo, garante-se também para a empresa que ela não vai tomar prejuízo, por conseguinte.

E quanto à Recomendação 13, diferentemente do nobre Deputado que não está aqui, o amigo Otávio Leite, a minha sugestão é: “A Comissão Especial já referida neste relatório deve criar forma legal para implementar a orientação da OACI no sentido da transição do controle de tráfego aéreo sob a administração militar para a administração civil, compatibilizando com as necessidades de integração com a defesa aérea”. Então, a minha sugestão é a de que não seja “*analisar a melhor forma*”, mas “*criar a forma legal para implementar a orientação*”.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Pode ser.





**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Porque a Comissão não decide, quem decide é o Plenário da Casa. Então, ela não cria, quem vai criar é o Plenário da Casa. A Comissão pode propor.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O.k., propor a forma legal.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Deve propor.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Propor a forma legal. Porque analisar — e vai ser analisado necessariamente — não é o termo melhor para mim.

Vamos mais à frente. Uma preocupação que os assessores e, talvez, a própria Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério... Ele disse que não tem problema. Eu não sei se essa redação... A única preocupação que nós temos é quanto àquilo que foi dito pelo Deputado Otávio Leite, ou seja, que nós teríamos de assegurar na legislação que a empresa se mantivesse sob domínio brasileiro, está certo? Existe definição de empresa brasileira e essa coisa toda. Então, por que dizer que é 51%? Nós poderíamos dizer que são 50,01% também, desde que tenhamos uma definição legal de que o controle tem de ser empresa brasileira. Eu só fiz uma interrogação para saber se isso daí tem essa segurança.

Essas questões que estão sendo feitas aqui, nessa modificação, nessa quilometragem, para discussão, funcionam — e não é o caso de ampliarmos essa discussão aqui agora. Mas quero dizer que eu ouvi — e o Deputado Rocha Loures estava também na discussão — quando o representante, o Presidente do Sindicato das Empresas Aéreas desqualificou por completo, dizendo que é impossível. É impossível coisíssima nenhuma. Quer dizer, hoje nós já temos os chamados planos repetitivos, em que um vôo sai sempre na quarta-feira às 02h12min de tal aeroporto e sai...Então já existe isso, está no computador. Então, é possível prever.

Em segundo lugar, essa desculpa esfarrapada e que até hoje foi utilizada no sentido de um transferir a responsabilidade para o outro, a empresa aérea transfere daqui para lá, de lá para cá, é tudo conversa fiada. Quer dizer, hoje já existem mecanismos em que uma empresa aérea sabe como está operando a cada momento cada aeroporto deste País, sabe até quando vai fechar. Ele não tem a certeza, mas ele tem a expectativa. Lá em Canoas, nós sabemos, mais ou menos, a que horas deve fechar, porque os problemas meteorológicos se repetem — há os eventuais, é verdade.



Mas, por fim, eu queria concluir dizendo o seguinte: eu acho que o fundamental neste nosso relatório, no conjunto do nosso relatório, é que nós já estamos resolvendo uma primeira parte, que é retirar da ANAC competências que lhes foram dadas indevidamente. Aliás, em razão disso, foi gerada uma parte do problema que nós estamos vivendo no Brasil.

Em segundo lugar, aqui onde está essa regulação da malha aérea e se aponta para a questão da taxaço ser um fator regulador, nós temos hoje apenas 30% da infra-estrutura aeroportuária, dito aqui pela INFRAERO, sendo utilizada. O problema é que há uma concentração excessiva nos lugares e nos horários, e com essa tarifação, como forma de regulação, nós teremos uma melhor distribuição, uma otimização de todos os espaços nesse sentido.

Em terceiro lugar, o Ministério da Defesa vai reordenar toda essa estrutura, e é extremamente salutar e positivo que se retome aquilo que nunca deveria ter acontecido. Os 3 atores — controle de vôo, infra-estrutura e órgão certificador — estarão sob a gerência de um único órgão, a Secretaria de Aviação Civil.

O que nós vamos precisar na Comissão Especial — e, aí, eu acho que essa sugestão está absolutamente acatada — é ir ao Presidente, se for possível, ainda hoje, o Presidente da Casa, para que não haja intervalo entre a conclusão da CPI e o início desta Comissão Especial. O problema da aviação civil no Brasil está, neste momento, sendo equacionado, mas ainda não resolvido, o que dependerá, substancialmente, de uma série de mudanças legais, como por exemplo, essa Lei Complementar nº 97, em que vamos ter de nos debruçar... Eu já vi aqui que se está contemplando e apontando para autoridade aeroportuária — ainda não existe essa figura, mas já se está aqui apontando para isso. Ou seja, é estimulante.

Eu estou muito feliz em ter feito parte desta CPI, de ainda estar fazendo parte, e de ter podido fazer parte desta Subcomissão. Sem dúvida nenhuma, a partir desta Comissão Especial, vai ser criada neste País uma aviação civil que, também sem dúvida nenhuma, será responsável por melhor integração deste País, melhor exploração do turismo deste País, da nossa indústria aeronáutica e, mais do que isso, dará ao cidadão brasileiro a tranqüilidade para desempenhar as suas atividades, o seu papel, com segurança e com pontualidade. E esse foi o papel que nos foi dado.



Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Quero agradecer ao Deputado Miguel Martini e lembrar e registrar, mais uma vez, a colaboração que S.Exa. deu desde o início, seu empenho, sua dedicação, participou das visitas que fizemos a vários CINDACTAs brasileiros, colaborou para os trabalhos. Dizendo isso, tenho certeza de que falo certamente pela totalidade dos membros da CPI — e o Deputado Pepe Vargas, afirmativamente com a cabeça, concorda comigo e me dá, portanto, o apoio para registrar, mais uma vez, o que S.Exa. tem feito. E, certamente, provavelmente fará ainda. Tendo a Comissão Especial sido criada, S.Exa., certamente, será indicado por seu partido para essa atribuição.

Informo a esta Subcomissão que vou encerrar os trabalhos ao meio-dia, impreterivelmente. Então, por conta do tempo, eu queria... Temos aqui o nobre Deputado Efraim Filho e também o Deputado Vanderlei Macris, a quem consulto com relação ao uso da palavra, para fazerem as suas observações, se assim desejarem.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Quero agradecer as palavras de V.Exa.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, eu gostaria apenas de cumprimentar a Subcomissão pelo trabalho, não faço parte dela, mas estou acompanhando. É evidente que este relatório tem aqui um volume grande de sugestões, de recomendações a serem feitas, e seria importante que nós tivéssemos algum tempo para fazer sugestões, antes de fechar essa proposta. Nós temos a Assessoria da bancada do PSDB — acho que o Deputado Otávio Leite já se manifestou sobre isso — esperando fazer mais alguma sugestão nessa proposta aqui.

É evidente que esse tempo, que vai de agora até a apreciação por parte da Comissão, talvez não seja suficiente, mas nós imaginamos poder ainda fazer algumas sugestões a essa proposta que tem aí um trabalho interessante feito pela Subcomissão.

Eu queria cumprimentá-los e apenas dizer isso. Nós estamos tomando conhecimento agora e a bancada vai também, provavelmente, fazer mais sugestões.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Eu queria agradecer, Deputado Vanderlei Macris, e sugerir, caso V.Exa. concorde — e a Assessoria e, naturalmente, os Parlamentares do PSDB concordem —, que nós tenhamos como objetivo principal a criação da Comissão Especial. Tendo esse mesmo propósito comum, que nós, terminando a CPI no prazo legal, até o dia 30 de setembro, tenhamos, se possível, acordado entre nós, superar qualquer tipo de dificuldade legal, ou normativa, ou de processo legal, a fim de não perder a oportunidade de constituir esta Comissão Especial, que, a meu ver, é a conseqüência oportuna e relevante da CPI que, ao terminar, deixará para a Comissão Especial a oportunidade para que o marco legal seja melhorado.

Por isso, agradeço a todos a colaboração e aproveitamento também, como dizia ao Deputado Miguel Martini, para fazer um registro histórico de sua participação na CPI. Quando V.Exa. diz que não é membro desta Subcomissão, eu digo que V.Exa. é, sim, membro desta Subcomissão, talvez não formalmente, mas a sua presença aqui é um atestado dessa participação — e eu sou testemunha da contribuição que será dada também nesta matéria.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Obrigado, Sr. Presidente.

Quero também fazer essa ressalva. Acho que é importante, sim, a criação dessa Comissão. Em princípio, não vejo problemas para sua aprovação, até porque na discussão do tráfego aéreo por nós levantada durante todo esse tempo — e o Deputado Pepe Vargas, Relator desta Subcomissão, participou ativamente tanto quanto V.Exa. e os demais membros —, pudemos compreender que a situação da aviação nacional é muito complexa e que não é possível resolvê-la num estalar de dedos.

Com todas as iniciativas tomadas na CPI, que está prestes a terminar, tenho a impressão de que formamos na CPI do Apagão Aéreo o maior banco de dados do País sobre esse assunto. Não há outro organismo no País com tanta informação quanto a nossa CPI.

Portanto, nós não podemos desperdiçar essa oportunidade de, nos derradeiros dias da CPI, garantir a possibilidade de que uma Comissão Especial possa dar seqüência e, mais do que isso, acompanhar a implementação das



medidas, as sugestões, os trabalhos que realizamos, nesse arcabouço legislativo e nessa complexidade, que é o sistema aéreo brasileiro.

Tenho a impressão de que a Câmara Federal dá uma grande contribuição ao País, para que amanhã o Brasil tenha perspectivas muito mais positivas em relação à aviação nacional, após as conclusões dos trabalhos da CPI do Apagão Aéreo.

Ressalto o trabalho de V.Exa., Deputado Rocha Loures, na Presidência desta Subcomissão, e do Relator, que, com certeza, contribuíram muito com o País.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Passo a palavra ao Deputado Efraim Filho.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Sr. Presidente, Sr. Relator, quero parabenizá-los pelo trabalho realizado. Como membro suplente desta Subcomissão, quero dizer aqui que, do mínimo que pude acompanhar, foi tudo muito bem realizado, graças ao empenho notável de V.Exas., que se dedicaram basicamente a esta Subcomissão. Infelizmente, todo o procedimento não pôde ser acompanhado por nós devido ao foco estar na CPI mãe. Por isso, não pudemos acompanhar *pari passu* o trabalho realizado.

Mas podemos trocar algumas informações de forma bem rápida. Quanto ao relatório final, pude analisar que está bem apresentado, de forma didática, entendível. A metodologia utilizada de se ter uma Subcomissão ou uma Comissão Especial na Câmara dos Deputados nos dá a liberdade de aprofundar o tema. É lógico que — e acredito também que toda a Comissão compartilha — o atropelo dos fatos e dos prazos não nos permitiu ir tão a fundo quanto se desejaria. Apesar de termos avançado bastante, ainda há um campo a ser trilhado bem maior do que a área de escape do Aeroporto de Congonhas, um campo muito maior para se avançar.

Quero apenas, Sr. Presidente e Sr. Relator, se possível, um esclarecimento a respeito de algo que não ficou bem claro na minha análise. Acredito que houve aqui uma certa divergência de posicionamento, quando, por exemplo, na Recomendação nº 3, é sugerida a criação de regras para concessão de *slots*; na Recomendação nº 4, a busca pela liberdade tarifária; na Recomendação nº 6, o combate a práticas anticompetitivas. Tudo isso faz parte de uma vertente. De outro lado, a



Recomendação nº 5 refere-se à “prevalência da liberdade de organização das malhas pelas próprias empresas”.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Portanto, solicito um esclarecimento porque aqui não se define se somos a favor de uma regulação pelo Estado ou de uma liberdade às empresas, e aí sou contra.

Então, Sr. Relator, apenas para embasar meu raciocínio antes de ouvir a sua palavra, o que existe hoje, e foi verificado pela CPI, é um conluio entre a direção da ANAC e as empresas. Ou seja, elas fizeram o que bem desejavam. É lógico que a empresa privada vai buscar o lucro, vai buscar o campo favorável; ela vai buscar o retorno financeiro e exatamente por isso deve existir uma Agência Reguladora, para equilibrar o desenvolvimento privado, que é o objetivo da empresa privada — e não dizendo que isso é errado — e o interesse social, que deve ser preservado.

Portanto, há 3 recomendações no sentido de coibir as práticas anticompetitivas, como a da liberdade tarifária e a da regulação da concessão de *slots*, mas há uma outra que fala na prevalência da liberdade da organização das malhas.

Solicito ao Relator um esclarecimento a respeito dessas recomendações.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Primeiramente, informo a V.Exa. que a proposta do Deputado Miguel Martini quanto à Recomendação nº 5 foi acolhida por mim.

O texto ficaria da seguinte forma — e peço ao Deputado Martini que nos corrija se estiver errado: “*Prevalência da liberdade de organização das malhas pelas próprias empresas aéreas, resguardados o interesse público, considerações de segurança nacional, segurança do cidadão, desenvolvimento regional e universalização de serviços*”. Então, ali está preservado o interesse público.

O que se objetiva dizer aqui com a Recomendação nº 5 é que, ao fim e ao cabo, se propõe a manutenção do que já está dito na lei que criou a ANAC quanto a esse aspecto. E o que diz a lei nos seus arts. 48 e 49? Vale dizer que o *caput* do art. 48 que criou a ANAC foi vedado, mas foi mantido o §1º, quando da elaboração da lei. Então, o que está regulado na lei da ANAC?



“Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”

Aqui se quis dar liberdade às empresas, a tal liberdade de oferta e de serviços. Entretanto, a liberdade de oferta tem 2 restrições possíveis. A primeira delas refere-se à infra-estrutura aeroportuária, ou seja, se essa infra-estrutura, onde a empresa deseja operar, não comporta mais o serviço, devido a novas linhas, novos horários, novas freqüências, ou se, eventualmente, a prestação do serviço não se dê de forma adequada. Para isso, deve haver uma Agência Reguladora.

V.Exa. trouxe aqui uma preocupação pertinente: o risco potencial de ocorrer a captura da Agência Reguladora pelos regulados. Este é um risco geral que corre toda Agência Reguladora. Para isso há instrumentos, na regulamentação geral das Agências Reguladoras, para preservar o interesse público.

Agora, quanto à questão levantada por V.Exa. a respeito de uma liberdade mais geral de mercado, a legislação nacional sobre o sistema brasileiro de concorrência propõe-se a regular essa situação. E não me refiro aqui apenas à aviação civil, mas em geral.

Então, se alguma prática anticompetitiva estiver sendo praticada por algum segmento do setor, é óbvio que o órgão regulador, ou o Poder Executivo, ou o concorrente que está sendo prejudicado pelo sistema de concorrência anticompetitiva, por uma prática anticompetitiva, melhor dizendo, ele tem mecanismos, ele tem a quem recorrer dentro do sistema brasileiro de defesa de concorrência. Bom, se esse sistema demonstrar alguma insuficiência, cabe à sociedade brasileira e a este Parlamento, enfim, à sociedade em geral, propor alterações na lei que instituiu o sistema brasileiro de defesa de concorrência. Esse é o sentido geral do que se pretendeu colocar aqui. Se eventualmente há alguma redação imprecisa, obviamente que nós estamos abertos a corrigir isso. Mas é isso.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - V.Exa. me permite meu aparte depois? É só para também dizer o seguinte: é que no escopo do que está aí em torno dessa proposta legislativa — e essa é uma recomendação apenas, estamos resguardando o interesse público — há também que essa empresa, para voar, ela



vai depender de uma autorização, ela vai depender de uma concessão do Ministério. Ou seja, então, agora há uma... Não é somente a Agência que autoriza, agora tem uma concessão do Ministério da Defesa.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Bem lembrado.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Ou seja, quando a gente tem resguardado o interesse público, nós temos já os mecanismos para que isso aconteça, que agora é o Ministério da Defesa junto com ANAC, não é simplesmente a ANAC que autoriza, do jeito que era.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Isso. Bem lembrado, Deputado Martini.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Perfeito. Não sei se já chegou ao conhecimento desta Subcomissão especificamente, mas sobre o tema da defesa da concorrência, meu caro Relator, há também uma outra Comissão Especial que tem se debruçado sobre o tema. Não sei se houve essa interação entre as Comissões. O Relator é o Deputado Ciro Gomes.

Eu, por ser especialista no tema da defesa do consumidor e, portanto, também estudioso da defesa da concorrência, faço parte dessa outra Comissão, que tem por intuito — o relatório já foi apresentado — modificar o sistema de concorrência do País, a questão do CADE, com a Secretária de Desenvolvimento Econômico — SDE, do Ministério. Então, quer dizer, tudo isso vai ser modificado. Teremos — provavelmente isso irá a plenário ainda no final deste ano, provavelmente no início do ano que vem — alguma novidade, e avançando em muitos pontos quanto à questão da defesa da concorrência, e, com certeza, se aplicará de forma subsidiária também às questões envolvendo a regulação e a fiscalização da aviação civil no País. Então, isso é um resguardo.

Eu, particularmente, Presidente, não sei até que ponto nós podemos avançar aqui ou na Comissão Especial, mas, quando se fala aqui, na Recomendação nº 3, na criação de regras para a concessão de *slots*, o que eu defendo é que sejam criados, além de *slots*, lotes de trechos, porque, claro que para uma empresa é muito interessante pegar o trecho Brasília—São Paulo, mas já não interessa pegar o trecho, vamos botar aqui minha cidade, João Pessoa—Porto Alegre, que podia ser uma rota, mas hoje não traz interesse. Mais que isso, dentro de um plano nacional





aeroviário, como tem aqui, inclusive de desenvolvimento turístico, isso passa a ser interessante. E nós que estamos na Comissão...

A aviação civil tem de trazer essa regra, porque é o que acontece com o transporte urbano rodoviário, por exemplo. Não raro nós vemos nas nossas cidades um ônibus que passa à meia-noite, 1h da manhã, vazio. Se fosse dada a liberdade de as empresas retirarem aquele ônibus, porque aquele trecho é deficitário, elas o fariam. Mas há um regramento, porque há o interesse público, e o interesse público deve ser resguardado. Para a empresa ter o ônibus cheio de 6h da manhã às 10h da noite, ela tem de botar também linhas que vão atender a pequena parcela da população de meia-noite, de 11h, de 1h da manhã.

Então, na aviação civil, nós também temos de começar a implementar essa visão não só do lucro da empresa, mas também do interesse público, que deve ser regrado. Então, essa é uma idéia que eu deixo à disposição para que V.Exas., claro, se avançar e trabalhar em cima dela.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Já está ali.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Já está nesse sentido, não é? Porque aqui, na Recomendação, não havia basicamente esse sentido.

E também na Recomendação nº 9, do *overbooking*, a palavra “leilão” — e eu não sei se já foi discutido aqui — talvez não se adapte bem ao caso. Oferta seria... Leilão tem sentido pejorativo. E essa possibilidade já existe. Hoje, o nosso trabalho seria muito mais implementar essa prática, para evitar prejuízos maiores. Nada impede hoje, inclusive pelo Código de Defesa do Consumidor e pelo Código da Aeronáutica, que, havendo 105 passageiros para um vô de 100, a empresa possa conversar com os passageiros. Inclusive anunciar, como existe nos Estados Unidos, como eles anunciam. Eles abrem o jogo: *“Temos um excesso de 3 passageiros para o vô Brasília—São Paulo. Aqueles que aceitarem ceder o seu espaço para voar no vô que sairá duas horas depois, ganharão um crédito ou uma compensação monetária no valor de tal”*. Isso hoje é permitido, no Direito brasileiro. Não é proibido. Teríamos de fazer com que isso vigorasse, fosse implementado — e concordo com o Deputado Miguel Martini. O ideal é fazer com que não se tenha a regra do *no-show*, que também se impute aos consumidores alguma responsabilidade pela reserva e pelo não-comparecimento. Que não se deixe que isso cause prejuízo.



Basicamente, de forma bastante simplória, eram as poucas contribuições que eu tinha a ofertar. E só pediria, mais uma vez, um esclarecimento.

No projeto de lei preparado por V.Exa., Sr. Relator, a prática de que V.Exa. fala, do *overbooking*, não se reporta, necessariamente, ao *overbooking*. Pelo menos o art. 229, que acredito é o que está regravando a matéria, fala de atrasos, de cancelamentos...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - No art. 8º, que cria o art. 231-B?

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Art. 231-A...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - *“Caso se tenha precedido a venda de bilhetes de passagens...”*

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Perfeito!

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - É aquele artigo ali que trata do tema.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - É. Eu estava no art. 229 e não deu tempo de eu chegar ao art. 231.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Inclusive o termo usado é “ofertar”, como V.Exa. propõe.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Melhorou!

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Mas nós adequamos no corpo da recomendação também essa sua observação.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - *O.k.* Então, fico com esse entendimento de realmente apreciar o trabalho desenvolvido por esta Subcomissão, dentro do prazo que V.Exa. estabeleceu, ainda dentro das 12h. Ainda temos 10 minutos, Sr. Presidente.

Queria ter podido ter me debruçado mais sobre esse tema, que me apaixonou e para o qual sou vocacionado, especialmente a defesa do consumidor, tema em que tenho pós-graduação. Espero também participar da Comissão que se formará depois e, na elaboração da Lei da Aviação Geral, poder contribuir, especificamente quanto a esse tema.

Realmente, como costume dizer, o direito do consumidor — para encerrar e concluir — é um tema tão abrangente que começou como um ramo do Direito e hoje se equipara, por exemplo, ao Direito Civil ou Penal. Digo isso por quê? Porque nas nossas mínimas atitudes do cotidiano, estamos sendo consumidores. Já existe o



crime ao consumidor, ou seja, já entrou no Direito Penal. Na questão tributária, também estão as práticas ofensivas aos direitos do consumidor. No Direito Civil, há responsabilidade civil contratual referente ao consumidor. No Direito Administrativo, o que diz respeito ao direito dos usuários, no caso de concessão, como é o caso dos transportes e da telefonia, também os direitos do consumidor ganham cada vez mais importância. Realmente, tenho essa preocupação, que trouxe desde o começo para a Comissão e que foi absorvida nos seminários. Acompanhei as notícias e os programas.

Então, a Subcomissão está de parabéns. Fica a última ressalva quanto à questão das transferências da competência da ANAC para o Ministério da Defesa, mas acredito que não seja o momento de abordá-la aqui. Conseguimos um grande avanço, que foi levar para uma Agência competências que eram exclusivas do Estado, e retrocedermos nisso seria desvirtuar o desvirtuamento. Se está ocorrendo desvirtuamento nas Agências, a forma de combatê-lo não é reverter o seu processo, mas combater o desvirtuamento lá. Acredito que as competências da ANAC têm a sua razão de ser, basta que sejam tratadas com correção e com dignidade.

Agradeço a V.Exa. a tolerância e esse sorriso sempre presente no rosto; e ao Relator e ao Deputado Miguel Martini. Realmente, tenho essa ressalva que será feita *a posteriori*.

Muito obrigado.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Quero dizer, Deputado Efraim Filho, que várias das observações que V.Exa. faz têm a nossa concordância. Acolhemos a sugestão de V.Exa. de mudança da redação da recomendação. Creio que no texto da lei já está o termo que V.Exa. sugere.

Quero, então, agradecer as suas contribuições, sempre muito equilibradas, muito precisas. Obviamente, no debate democrático, eventualmente, tenhamos alguma nuance diferenciada, mas isso é da natureza da democracia, nem poderia ser diferente.

Permita-me ainda fazer um comentário. O problema da ligação João Pessoa—Porto Alegre é que não vai sair, porque foi uma captura dos mineiros e dos paulistas, que não querem que haja aquela ligação que havia antes da morte de João Pessoa, entre o Rio Grande e a Paraíba.



**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - As colunas revolucionárias.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Exatamente, que prestaram um grande serviço ao País. Desculpe a brincadeira, mas...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Para nós seria um prazer. E vamos lutar para passar por cima de Minas e de São Paulo e cair direto lá em Porto Alegre, pode ter certeza.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Não é à-toa, Deputado Efraim Filho, que o maior especialista hoje no campo do consumidor aplicado à questão aérea é do seu Estado. E não é por acaso que V.Exa. também, ao longo do trabalho da CPI, deu uma contribuição precisa, franca, sem deixar passar oportunidade, para que não houvesse por parte dos depoentes que aqui estiveram, não nesta Subcomissão, mas na principal, como escapar da qualidade da formulação que V.Exa. sempre fez, o que contribuiu para a CPI.

Então, eu também quero deixar claro que a contribuição de V.Exa. neste momento é muito oportuna, porque tem o foco no usuário do sistema, o consumidor. E tenho certeza, Deputado Efraim Filho, de que se pudermos efetivamente constituir a Comissão Especial, como é recomendação desta Subcomissão, V.Exa. estará lá, presente, e vai cumprir o seu papel. Então, meus parabéns.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Permite-me?

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

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Só para observar ao Relator uma coisa que, ao falarmos de Porto Alegre e João Pessoa, eu me lembrei. Nós poderíamos inserir aqui também o aproveitamento daquelas televisõezinhas, que passam gol atrás de gol, informações sobre *show* da Wanessa Camargo, a morte de um cachorro na Grã-Bretanha, que causou comoção etc. Quer dizer, talvez possamos usar de forma mais direcionada também aqueles espaços publicitários, para que sirvam de meio de informação ao consumidor quanto aos seus direitos, para que ele seja aclarado, principalmente no que diz respeito a essa prática do *overbooking*, em que nós queremos avançar. Que procuremos também avançar de forma paralela e colateral, para que o consumidor tenha conhecimento dessas recomendações que estamos fazendo. Por exemplo, que ele tem direito a uma recompensa pelo *overbooking*, qual o tempo de atraso — e eu vi aqui no regramento, que vai ser



modificado —, de 2 horas, de 3 horas, de 4 horas. Então, que essas informações passem a ser também geradas por aqueles espaços publicitários. Eu adoro futebol, mas não é preciso ver gol de 15 em 15 segundos, um pouco de informação será muito bem-vinda.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Rocha Loures) - Agradeço a V.Exa.

Não havendo mais quem queira discutir, coloco em votação o relatório final desta Subcomissão, com as devidas alterações de redação aqui produzidas.

Os Srs. Deputados que aprovam o relatório da Subcomissão permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Antes de encerrar os trabalhos, coloco em votação a ata da presente reunião.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Peço dispensa da leitura da ata, Sr. Presidente.

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

Aqueles que são favoráveis à ata permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovada a ata da presente reunião.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes comunicando que vamos submeter o relatório final desta Subcomissão ao Plenário da CPI, para apreciação, discussão e votação, em reunião que se realiza hoje, ao meio-dia — portanto, dentro de 4 minutos —, no Plenário 9 do Anexo II.

Está encerrada a presente reunião.