



CÂMARA DOS DEPUTADOS

RECURSO N.º 422, DE 2010

(Do Sr. Pedro Fernandes)

Recorre contra o deferimento do Requerimento nº 6.490, de 2010, subscrito pelo deputado Marcelo Teixeira, em decorrência do qual foi determinada a apensação do Projeto de Lei nº 6.961, de 2010, ao Projeto de Lei nº 6.716, de 2009.

DESPACHO:

PUBLIQUE-SE. SUBMETA-SE AO PLENÁRIO, NOS TERMOS DO ART. 142, INCISO I DO RICD.

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

Senhor Presidente:

Nos termos do inciso I do art. 142 do Regimento Interno, recorro ao Plenário contra a decisão exarada por V. Exa. em relação ao Requerimento nº 6.490, de 2010, subscrito pelo deputado Marcelo Teixeira, tendo em vista que a proposição apensada, a despeito de afetar a mesma legislação, possui escopo bem mais abrangente que aquela à qual foi apensa e constitui praticamente um novo Código Brasileiro de Aeronáutica, razão pela qual é mais do que aconselhável que as duas matérias tramitem separadamente.

Sala das Sessões, em 5 de maio de 2010.

DEP. PEDRO FERNANDES
PTB-MA

REQUERIMENTO 6490/2010

Requer que o Projeto de Lei nº 6.961, de 2010, seja apensado ao Projeto de Lei nº 6.960, de 2010.

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 142 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, que o **Projeto de Lei nº 6.961, de 2010**, de autoria do Poder Executivo que “altera e acresce dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e dá outras providências”, seja apensado ao Projeto de Lei nº 6.960, de 2010, também de autoria do Poder Executivo, que “altera e acresce dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e dispõe sobre a proteção e defesa dos direitos do usuário de serviços de transporte aéreo público, e dá outras providências, uma vez que as proposições visam regular o mesmo tema.

Sala das Sessões, em 17 de março de 2010.

Deputado **Marcelo Teixeira**
PR/CE

REQ-6490/2010

Mesa Diretora da Câmara dos Deputados

15/04/2010

DEFIRO, nos termos do art. 142 do RICD, a solicitação de tramitação conjunta. Com efeito, determino a apensação do PL n. 6.961/10 ao PL n. 6.716/09, ao qual se acha apensado o PL n. 841/95, que tem, por sua vez, como apensado o PL n. 6.960/10. Oficie-se. Publique-se.

PROJETO DE LEI N.º 6.716, DE 2009

(Do Senado Federal)

PLS Nº 0184/2004**OFÍCIO Nº 3223/2009**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para ampliar a possibilidade de participação do capital externo nas empresas de transporte aéreo.

DESPACHO:

À COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 841, DE 1995.

APENSEM-SE A ESTE O PL 841/95 E SEUS APENSADOS. POR OPORTUNO, RETIFICO O ATO DE CONSTITUIÇÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 841, DE 1995, PARA DETERMINAR QUE ESTA SEJA CONSTITUÍDA COM O FIM DE APRECIAR O PROJETO DE LEI 6716, DE 2009, MANTENDO-SE AS COMISSÕES INDICADAS NO DESPACHO DE DISTRIBUIÇÃO QUE CONSTITUIU A COMISSÃO ESPECIAL NOS TERMOS DO ART. 34, II, DO RICD.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 181.

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

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do

capital a que se refere o inciso II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 49% (quarenta e nove por cento) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 23 de dezembro de 2009.

Senadora Serys Slhessarenko
Segunda Vice-Presidente do Senado Federal,
no exercício da Presidência

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.961, DE 2010 **(Do Poder Executivo)**

MENSAGEM Nº 115/2010
AVISO Nº 138/2010 – C. CIVIL

Altera e acresce dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 39.

IV - aos autorizatários e concessionários dos serviços aéreos públicos;
” (NR)

“Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos autorizatários e concessionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

.....” (NR)

“Art. 123.

I - a pessoa jurídica que tem a autorização ou concessão de serviços aéreos;
” (NR)

“Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos.” (NR)

“Art. 175-A. A exploração de serviços aéreos é sujeita à fiscalização e às normas fixadas pela autoridade de aviação civil.

Art. 175-B. Todo explorador de serviços aéreos deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. A exigência prevista no **caput** não se aplica aos serviços aéreos privados de que trata o inciso I do art. 177.

Art. 175-C. O explorador da aeronave, por meio de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer às autoridades aeronáuticas e de aviação civil os elementos relativos ao voo ou localização da aeronave.

Art. 175-D. A fiscalização será exercida pelos agentes públicos vinculados à autoridade de aviação civil ou à autoridade aeronáutica, no âmbito de suas competências, e por elas credenciados.

§ 1º Constituem atividades de fiscalização as inspeções, as vistorias e as verificações de proficiência.

§ 2º A atividade de fiscalização, fundada no poder de polícia, tem por objetivo verificar o cumprimento de obrigações e requisitos constantes desta Lei e em normas complementares.

§ 3º São passíveis de fiscalização, observadas as competências das respectivas autoridades, as aeronaves, os veículos aéreos, as empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes, as entidades aerodesportivas, as entidades de ensino e adestramento, os fabricantes de aeronaves e produtos

aeronáuticos, os aeronautas, os aeroviários, os exploradores de serviços aéreos públicos ou privados e seus prepostos, nacionais ou estrangeiros, os exploradores da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civis e suas instalações, as empresas auxiliares de serviços aéreos e demais agentes vinculados à exploração de serviços aéreos.

Art. 175-E. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todo explorador de serviços aéreos públicos deverá manter escrituração específica, que obedecerá a plano uniforme de contas estabelecido pela autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.

Art. 175-F. A autoridade de aviação civil poderá, quando julgar necessário, mandar proceder ao exame da contabilidade daqueles que explorem comercialmente serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 175-G. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos públicos que impliquem consórcio, **pool**, conexão, consolidação ou fusão de serviços, direitos ou interesses dependerão de prévia aprovação da autoridade de aviação civil, no que tange às suas competências, sem prejuízo das disposições contidas na Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994.” (NR)

“Art. 177. Consideram-se serviços aéreos privados, sujeitos à fiscalização e regulação da autoridade de aviação civil:

- I - os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador;
- II - os serviços aéreos especializados; e
- III - os serviços de táxi aéreo.

Art. 177-A. As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e às disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter, regularmente, seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

Art. 177-B. Os serviços aéreos privados dependem de prévia certificação da autoridade de aviação civil, mediante a comprovação do atendimento de requisitos por ela estabelecidos.

Parágrafo único. A exigência prevista no **caput** não se aplica aos serviços aéreos privados de que trata o inciso I do art. 177.

Art. 177-C. Os serviços aéreos especializados requerem homologação técnica específica das aeronaves utilizadas para cada tipo de serviço e serão definidos em regulamento da autoridade de aviação civil.

Art. 177-D. Os serviços de táxi aéreo constituem modalidade de transporte aéreo privado de pessoa, carga ou mala postal, caracterizados por proporcionar atendimento independentemente de horário, percurso ou escala.

§ 1º A remuneração dos serviços de táxi aéreo será convencionada entre o usuário e o transportador.

§ 2º É vedada a comercialização de espaços individuais ao público em geral, seja por meio da empresa de táxi aéreo, seja por meio de intermediário, exceto na exploração de linhas aéreas sistemáticas.

§ 3º A exploração de linhas aéreas sistemáticas pela empresa de táxi aéreo dependerá de aprovação da autoridade de aviação civil, conforme estabelecido em regulamento específico.

Art. 177-E. As aeronaves utilizadas na prestação dos serviços de que tratam os incisos I e II do art. 177 não poderão realizar serviços aéreos remunerados de transporte de pessoa, carga ou mala postal.” (NR)

CAPÍTULO III DOS SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I Das Disposições Gerais

Art. 180-A. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

Parágrafo único. No contrato de serviços aéreos públicos, o explorador obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos arts. 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.

Art. 180-B. A exploração de serviço de transporte aéreo público será realizada mediante autorização expedida pela autoridade de aviação civil.

§ 1º Para os fins desta Lei, entende-se por autorização de serviço de transporte aéreo público o ato administrativo vinculado que faculta a exploração, no regime privado, não sujeito a termo final, de modalidade de serviços de transporte aéreo público, quando preenchidas as condições estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

§ 2º Excepcionalmente e de acordo com o interesse público, linhas específicas poderão ser exploradas em regime público, mediante concessão, conforme disposto em lei.

Art. 180-C. Aplicam-se às autorizações de transporte aéreo regular e, no que couber, às de não regular, os princípios da eficiência, regularidade, pontualidade, responsabilidade e segurança das operações, segundo normas de serviço adequado expedidas pela autoridade de aviação civil e o disposto no art. 1º desta Lei.

Art. 180-D. As autorizações serão regulamentadas pela autoridade de aviação civil e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante sua aprovação.

Parágrafo único. Ainda que pertença ao mesmo grupo societário, é vedada a exploração de linha aérea atribuída a outra autorizatária ou concessionária.

Art. 180-E. Os serviços aéreos públicos domésticos são reservados às pessoas jurídicas brasileiras, observadas as condições dispostas neste Capítulo.

Seção II **Da Obtenção, Controle e Extinção da Autorização**

Subseção I **Das Condições para Obtenção da Autorização**

Art. 180-F. A autorização somente será conferida à pessoa jurídica:

I - constituída sob as leis brasileiras e com sede e administração no Brasil;

II - que possua no mínimo cinquenta e um por cento do seu capital social votante em poder de brasileiros;

III - que não esteja proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, não tenha sido declarada inidônea ou não tenha sido punida, nos dois anos anteriores, com a decretação da caducidade de outorga de serviço aéreo público;

IV - que disponha de qualificação técnica para bem prestar o serviço e capacidade econômico-financeira, segundo normas expedidas pela autoridade de aviação civil; e

V - em situação regular com a seguridade social e o fisco.

§ 1º Os atos constitutivos das pessoas jurídicas de que trata este artigo dependerão de prévia aprovação da autoridade de aviação civil para serem apresentados ao Sistema Nacional de Registro Mercantil.

§ 2º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de pessoa jurídica constituída sob a forma de sociedade anônima.

Art. 180-G. Observada a reciprocidade, os acordos sobre serviços aéreos celebrados pelo Brasil poderão prever limite de capital social votante em poder de brasileiros inferior ao mínimo estabelecido no inciso II do art. 180-F, sendo válido apenas entre as partes contratantes.

Art. 180-H. A inobservância das disposições contidas no art. 180-F sujeitará a autorizatária à imposição das sanções de multa, suspensão temporária ou caducidade pela autoridade de aviação civil, nos termos de seu regulamento.

Subseção II **Das Alterações no Estatuto ou Contrato Social**

Art. 180-I. As alterações no estatuto ou contrato social da autorizatária deverão ser levadas a protocolo e arquivo, conforme regulamentação específica da autoridade de aviação civil.

Art. 180-J. É exigida a aprovação prévia pela autoridade de aviação civil para:

I - transferência de quotas ou ações que:

a) assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade;

ou

b) levem o adquirente a possuir mais de vinte por cento do capital votante;

II - transferência de quotas ou ações com direito de voto a estrangeiro;

III - conversão de ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto;

IV - fusão, cisão ou incorporação, sem prejuízo das disposições contidas na Lei nº 8.884, de 1994; e

V - consorciação, associação e constituição de grupos societários, sem prejuízo das disposições contidas na Lei nº 8.884, de 1994.

Art. 180-K. A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão admitidas para os serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.

Art. 180-L. A autorizatária de serviços aéreos públicos deverá remeter, no primeiro mês de cada semestre, relação completa dos seus sócios com poder de voto, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social.

§ 1º No caso de sócio pessoa jurídica, deverá ser remetida a relação completa de seus respectivos sócios, na forma do **caput**, até que sejam identificadas as pessoas físicas detentoras das quotas ou ações.

§ 2º As transferências realizadas sem a observância dos requisitos previstos nesta Lei serão nulas de pleno direito.

Subseção III Da Extinção da Autorização

Art. 180-M. A autorização de serviço aéreo público não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por cassação, caducidade, decaimento, renúncia ou anulação.

Parágrafo único. A renúncia não será causa para punição da autorizatária, nem a desonerará de suas obrigações com terceiros.

Art. 180-N. A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

Seção III
Da Disciplina dos Serviços Aéreos Públicos em Espécie

Subseção I
Do Serviço Aéreo Público Regular Doméstico

Art. 180-O. Considera-se serviço aéreo público regular doméstico todo transporte não eventual em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em território nacional.

Parágrafo único. O serviço não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Art. 180-P. A autorização para exploração de serviço aéreo público regular doméstico é baseada nos princípios constitucionais da atividade econômica e nas disposições específicas desta Subseção.

Art. 180-Q. A disciplina da exploração do serviço aéreo público regular doméstico no regime privado terá por objetivo viabilizar o cumprimento das leis, em especial das relativas à navegação aérea, à ordem econômica e aos direitos dos consumidores, destinando-se a garantir:

- I - diversidade de serviços;
- II - incremento da oferta e da qualidade dos serviços;
- III - competição livre, ampla e justa;
- IV - respeito aos direitos dos usuários;
- V - equilíbrio das relações entre prestadoras e usuários dos serviços;
- VI - isonomia de tratamento às prestadoras;
- VII - uso eficiente das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civis;
- VIII - cumprimento da função social do serviço de interesse coletivo, bem como dos encargos dela decorrentes;
- IX - desenvolvimento tecnológico e industrial do setor; e
- X - permanente fiscalização.

Art. 180-R. A autorização para exploração de serviço aéreo público regular doméstico acarretará o direito de uso das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civis disponíveis, observada a regulamentação da autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. A eficácia da autorização dependerá da publicação de extrato no Diário Oficial da União.

Art. 180-S. A prestadora de serviço aéreo público regular doméstico em regime privado não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes

quando da expedição da autorização ou do início das atividades, devendo observar os novos condicionamentos impostos por lei e pela regulamentação.

Parágrafo único. As normas definirão prazos suficientes para adaptação aos novos condicionamentos.” (NR)

Subseção II

Do Serviço Aéreo Público Regular Internacional

Art. 203. O serviço aéreo público regular internacional é aquele prestado de forma não eventual, entre ponto no território nacional e outro em país estrangeiro, realizado por pessoas jurídicas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desse serviço sujeitar-se-á:

I - às disposições dos tratados ou acordos sobre serviços aéreos vigentes firmados com os respectivos Estados e o Brasil; e

II - ao disposto neste Código e nos regulamentos expedidos pela autoridade de aviação civil.

Da designação de pessoas jurídicas brasileiras

Art. 204. O Estado brasileiro designará as pessoas jurídicas para a prestação de serviço aéreo público regular internacional.

§ 1º A designação é ato entre países, pela via diplomática, decorrente de acordo sobre serviços aéreos.

§ 2º Cabe à designada providenciar o atendimento aos requisitos para o funcionamento junto aos países onde pretenda operar.

§ 3º Cabe à autoridade de aviação civil indicar a pessoa jurídica a ser designada, observado o processo administrativo específico, assegurada publicidade, segundo critérios estabelecidos em regulamento.

Da designação e autorização de pessoas jurídicas estrangeiras

Art. 205. Para operar no Brasil, a pessoa jurídica estrangeira deverá:

I - ser designada pelo respectivo país;

II - obter autorização da autoridade de aviação civil para funcionamento no Brasil; e

III - atender aos requisitos operacionais, técnicos e de segurança.

.....

Art. 206.

I - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;

II - relação de sócios ou detentores de seu capital, com a indicação do número de ações ou cotas, conforme a natureza da sociedade; e

III - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização.

Art. 207. Para expedição da autorização para funcionamento, a autoridade de aviação civil poderá estabelecer condições, as quais constarão de termo de aceitação, a ser assinado pelo representante legal.

Parágrafo único. As condições de que trata o **caput** contemplarão cláusulas de responsabilidade civil, intimações, citações, substituição do representante legal, entre outras que a autoridade de aviação civil julgar conveniente para a adequada prestação do serviço de transporte aéreo.

Art. 207-A. Estando em conformidade os documentos que instruem o pedido e, eventualmente, o termo de aceitação, a autoridade de aviação civil expedirá a autorização para funcionamento.

Art. 207-B O início das operações depende da aprovação, pela autoridade de aviação civil:

I - dos planos operacional, técnico e de segurança, na forma de regulamentação da espécie;

II - dos destinos, rotas e horários que pretende observar; e

III - das aeronaves, seus respectivos certificados de aeronavegabilidade, e apólices de seguro.

Art. 208. As pessoas jurídicas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela designada.

§ 1º A nomeação, substituição ou destituição do cargo de representante dependem de registro perante a autoridade de aviação civil, observado o **caput**, sob pena de nulidade.

§ 2º No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado e os bens e valores da designada estrangeira não serão liberados para transferência ao exterior enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.

Art. 209. As alterações feitas pela designada estrangeira em seus atos constitutivos deverão ser levadas a arquivamento no Brasil, sob pena de sua ineficácia no País.

Art. 210. A autorização outorgada à designada estrangeira poderá ser cassada:

I - em caso de falência;

II - se os serviços forem suspensos, pela própria designada, por período superior a seis meses;

III - nos casos previstos no termo de autorização ou no respectivo Acordo sobre Serviços Aéreos; e

IV - nos casos previstos em lei (art. 298).

Art. 210-A. Toda modificação que envolva equipamento, horário, frequência e escalas no território nacional, bem como a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de aprovação pela autoridade de aviação civil, se não for estabelecido de modo diverso em acordo sobre serviços aéreos.

Art. 211. A substituição da pessoa jurídica estrangeira que deixar de funcionar no Brasil dependerá de comprovação, perante as autoridades de aviação civil e aeronáutica, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela pessoa jurídica que vier a sucedê-la.

Parágrafo único. Em caso de nova designação, deverão ser observados os trâmites atinentes ao processo de designação e autorização, dispostos na presente Subseção.

Art. 211-A. Aplicam-se ao transporte aéreo regular internacional, no que couber, as disposições sobre os regimes de exploração do transporte aéreo regular doméstico.” (NR)

Da autorização de agência de pessoa jurídica estrangeira que não opere serviço aéreo público regular internacional no Brasil

Art. 214. As pessoas jurídicas estrangeiras de serviço aéreo público regular internacional que não operem no Brasil não poderão funcionar no território nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou escritório, salvo se possuírem autorização para a comercialização de passagens, carga ou mala postal, expedida pela autoridade de aviação civil.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

§ 2º Não será outorgada autorização a pessoa jurídica cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverá ter os mesmos poderes de que trata o art. 208 deste Código.” (NR)

Subseção III Do Serviço Aéreo Público não Regular

Art. 217-A. Considera-se serviço aéreo público não regular aquele realizado de forma eventual, admitida a comercialização dos assentos individuais ao público em geral.

Art. 217-B. O serviço aéreo público não regular doméstico é, observado o art. 217-A, aquele com pontos de origem, intermediários e de destino em território nacional executado por pessoas jurídicas brasileiras de transporte aéreo regular ou não regular.

Art. 217-C. O serviço aéreo público não regular internacional é, observado o art. 217-A, aquele realizado entre ponto no território nacional e outro em país estrangeiro executado por pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras de transporte aéreo regular ou não regular.

Art. 217-D. A operação dos serviços aéreos não regulares doméstico e internacional sujeita-se à autorização, nos termos de regulamentação específica da autoridade de aviação civil.

Art. 217-E. Aplicam-se ao serviço aéreo público não regular, no que couber, as disposições sobre o regime privado de exploração do serviço aéreo público regular doméstico.” (NR)

.....
Art. 302

III - infrações imputáveis à autorizatária ou concessionária de serviços aéreos:
.....

d) firmar acordo com outra autorizatária ou concessionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio, **pool** ou consolidação de serviços, direitos ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;
.....

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de sócios;
.....

.....” (NR)

Art. 2º Os contratos e termos firmados com o Poder Público, bem como os atos por ele editados, serão adaptados ao disposto nesta Lei.

Parágrafo único. Para cumprimento do disposto no **caput**, é fixado prazo de seis meses à autoridade de aviação civil, a contar da data de publicação desta Lei.

Art. 3º Ficam extintos os Capítulos IV, V e suas Seções, e VI do Título VI da Lei nº 7.565, de 1986.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Ficam revogados os arts. 175, 178 a 202, 212, 213, 215 a 221 e o inciso V do art. 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Brasília,

EM Nº 00326/MD

Brasília, 20 de outubro de 2009.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. No exercício da função de Presidente do Conselho de Aviação Civil (CONAC), conforme disposto na Resolução CONAC nº 005, de 8 de julho de 2009, submeto à superior deliberação de Vossa Excelência proposta de projeto de lei que altera disposições da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, (Código Brasileiro de Aeronáutica) e dispõe sobre o regime de exploração dos serviços aéreos.
2. A presente proposta tem por objetivo estabelecer novo paradigma ao modelo em que os serviços aéreos são organizados e prestados, de modo a garantir a segurança jurídica necessária para estímulo e desenvolvimento da aviação nacional e adequar o setor à realidade mundial.
3. Nesse sentido, observa-se que as atuais normas sobre classificação e regime de exploração dos serviços aéreos, contidas no Título VI do Código Brasileiro de Aeronáutica, mostram-se insuficientes para disciplinar as atividades e relações jurídicas desse segmento. Com disposições editadas anteriormente à Constituição Federal de 1988, verifica-se que aquele diploma necessita de atualização de seus conceitos a fim de acompanhar a expressiva mudança no quadro institucional-jurídico bem como a evolução técnica ocorridas nos últimos anos.
4. Especificamente no que toca ao transporte aéreo regular doméstico, segmento de maior expressão no conjunto dos serviços aéreos, constatou-se elevado grau de defasagem entre o modelo estabelecido pelas normas vigentes e o atual estágio da aviação no país e no mundo. Com efeito, em exame realizado pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 346/2008/Plenário, de 13 de março de 2008), chamou-se a atenção para os problemas que o regime de concessão tem gerado tanto no aspecto jurídico-institucional como econômico-regulatório, revelando-se pertinente a substituição das diretrizes que orientam esse segmento.
5. Estudos realizados no âmbito deste Ministério da Defesa levaram ao entendimento de que o instituto da autorização é, jurídica e economicamente, o mais adequado ao atendimento dos interesses do Estado - titular do serviço público de transporte aéreo -, das empresas que o ofertam e dos consumidores. A partir da experiência de outros setores, verificou-se que, por esse regime, o Poder Público diminui as barreiras à entrada no setor e estimula em maior grau a competição entre os agentes. Como resultado, eleva-se a eficiência do setor, diminuem-se os custos regulatórios e aumentam-se a oferta e a qualidade dos serviços à população.
6. Assim, pela presente proposta, a exploração de serviços aéreos passa a ser realizada em regime privado. Ademais, pela nova disciplina são definidos os princípios a que a autorização está sujeita e é conferida suficiente estabilidade às

relações advindas do instituto, a fim de que seja estimulado o investimento no setor. Em tempo, pelo Projeto de Lei, a exploração em regime público passa a ser admitida apenas excepcionalmente, conforme disposição de lei ordinária específica a ser editada sobre a matéria.

7. O Projeto de Lei em comento contempla a reorganização dos serviços aéreos. São mantidas as categorias de serviços aéreos públicos e privados, mas seus elementos são significativamente distintos em relação ao modelo vigente. A proposta ordena os serviços aéreos de modo a permitir a melhor regulação e fiscalização pela Agência Nacional de Aviação Civil e facilitar a compreensão do regime jurídico aplicável.

8. O novo texto traz ainda importantes mudanças relativamente aos limites do capital social estrangeiro votante. Nesse sentido, o Projeto de Lei busca elevar os atuais coeficientes, de forma a atrair e incrementar os investimentos no setor. Entende-se que com a medida haverá no curto prazo aumentos da oferta de serviços, da competição e da qualidade na prestação de serviços.

9. De modo a tornar mais previsível e estável o desenvolvimento das atividades desse setor, revelou-se necessário precisar e atualizar tanto quanto possível os conceitos afetos a esse regime. Com esse esforço, busca-se conferir máxima efetividade ao instituto da autorização, previsto na alínea "c", XII do art. 21 da Constituição da República.

10. Outro ponto relevante da proposta é a aproximação das normas do Código Brasileiro de Aeronáutica às diretrizes contidas na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e na Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005. Em razão das distorções e confusões que geram, propõe-se a revogação e a modificação de dispositivos que não mais se justificam no atual cenário.

11. Por fim, o Projeto de Lei prevê a extinção e substituição de todos os contratos, termos e atos que versem sobre a matéria e que não mais se adéquem às novas regras. Não se vislumbra qualquer impedimento constitucional para tanto, na medida em que os dispositivos tratam de normas de caráter público e dispõem sobre a nova conformação jurídica do regime de exploração dos serviços aéreos. Nesse sentido, revela-se imprópria a permanência de ajustes e atos formalizados sob paradigma que se considerará superado.

12. Cumpre esclarecer que as medidas que ora se apresentam seguem a tendência mundial de reformular e modernizar o transporte aéreo. Como resultados da aprovação da presente proposta, ter-se-á melhor definição do marco regulatório, empresas nacionais serão fortalecidas e consumidores mostrar-se-ão mais satisfeitos com os serviços prestados, colocando, dessa forma, o País em posição mais vantajosa no mercado de aviação.

13. O atual cenário do segmento requer que as medidas ora propostas sejam submetidas para aprovação legislativa em regime de urgência. A demanda por serviços de transporte aéreo tem crescido significativamente, na ordem de 14% ao

ano nos últimos cinco anos. Em 2008, esse modal transportou cerca de 63 milhões de passageiros. Atualmente, cerca de 10 milhões de pessoas utilizam esse tipo de modal de transporte no Brasil. Espera-se, para os próximos anos, aumento da demanda doméstica em 6,8%. Contudo, verifica-se que o atual modelo de delegação de serviços aéreos regulares encontra-se em descompasso com a realidade ante o rápido crescimento e a elevada complexidade experimentados pelo setor. Vislumbra-se o surgimento de grave quadro de insegurança jurídica, com comprometimento de investimentos, qualidade dos serviços e satisfação dos consumidores. Desse modo, urge que sejam adotadas medidas que adequem o ordenamento jurídico à realidade do ramo de aviação, sob pena de, no curto prazo, não se atender à altura a atribuição conferida à União no inciso "c", inciso XII do art. 21 da Constituição Federal.

14. Por fim, cabe informar que a aprovação da presente proposta não implicará em aumento de despesas no orçamento da União.

15. São essas, Senhor Presidente, as razões que me levam a propor a Vossa Excelência a edição do Projeto de Lei em questão.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Nelson Azevedo Jobim

FIM DO DOCUMENTO