

**PARECER DO RELATOR, PELA COMISSÃO MISTA, À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 329,
DE 2006, E EMENDAS (PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO).**

O SR. ABELARDO LUPION (PFL-PR. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, o parecer é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória, uma vez atendidos os pressupostos constitucionais de relevância e urgência e adequação orçamentária e financeira e, no mérito, pela aprovação da Medida Provisória nº 329, de 2006, nos termos do Projeto de Lei de Conversão anexo, incorporando a alteração decorrente da Emenda nº 1, de 2006, da Deputada Perpétua Almeida, à qual ofereço parecer favorável e pela rejeição de todas as demais.

Significa a autorização da contratação de 60 técnicos controladores de voo para, emergencialmente, darmos uma resposta ao “apagão” aéreo que ora vivemos.

O meu voto é favorável, e a contratação será no máximo de 60 pessoas, com validade de 2 anos, podendo ser prorrogada por igual período.

É o parecer.

PARECER ESCRITO ENCAMINHADO À MESA

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR
PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 329, DE 1º DE
NOVEMBRO DE 2006**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 329, DE 2006
(MENSAGEM Nº 943, DE 2006)**

Autoriza o Ministério da Defesa a efetuar contratação de pessoal, por prazo determinado, imprescindível ao controle do tráfego aéreo.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado ABELARDO LUPION

I – RELATÓRIO

Com base no art. 62, combinado com o § 3º, do art. 167, da Constituição Federal, o Presidente da República encaminhou ao Congresso Nacional, por intermédio da Mensagem nº 943, de 1º de novembro de 2006, a Medida Provisória nº 329, de mesma data, que “autoriza o Ministério da Defesa a efetuar contratação de pessoal, por prazo determinado, imprescindível ao controle do tráfego aéreo”.

O art. 1º dessa Medida Provisória, nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituição Federal, autoriza o Ministério da Defesa a efetuar a contratação temporária, no âmbito do Comando da Aeronáutica, de pessoal imprescindível ao controle do tráfego aéreo.

O seu art. 2º reza que a contratação será de, no máximo, sessenta pessoas e não poderá perdurar além de 31 de dezembro de 2007; enquanto o art. 3º lista uma série de dispositivos da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, a serem aplicados ao pessoal contratado temporariamente nos termos da Medida Provisória em pauta, além de prescrever a aplicação integral da Lei nº 8.647, de 13 de abril de 1993.

Finalmente, o seu art. 4º diz que a contratação dar-se-á mediante processo seletivo simplificado; ou, no caso de a urgência impedir a realização do processo seletivo, mediante análise de *curriculum vitae* e à vista de notória capacidade técnica profissional.

Conforme a Exposição de Motivos Interministerial nº 512/MD/MP/CC-PR, de 1º de novembro de 2006, dos Senhores Ministros de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, da Defesa e da Casa Civil, que acompanha a referida Mensagem Presidencial, a urgência e a relevância da Medida Provisória em tela são justificadas por ser ela instrumento legal ágil e adequado para atender à premente necessidade de assegurar-se, à luz dos acontecimentos recentes que demonstram o estrangulamento e as necessidades derivadas da ampliação da demanda, o nível de capacidade de atendimento ao tráfego aéreo no país, com o adequado grau de segurança e controle do tráfego aéreo que constituem responsabilidade do Comando da Aeronáutica.

De forma mais minudente, a Exposição de Motivos afirma que a referida contratação temporária objetiva permitir, em caráter emergencial, a redução do déficit de pessoal do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, subordinado ao Comando da Aeronáutica, considerando a implantação e operação continuada dos novos Sistemas de Comunicação Navegação e Vigilância – CNS, do Gerenciamento de Tráfego Aéreo – ATM, e do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea CGNA, além da implementação de novos centros operacionais de controle do espaço aéreo e da ampliação daqueles já existentes, a fim de atender às crescentes demandas das aviações civil e militar, até que seja concluído o processo de recrutamento de servidores efetivos para

provimento de cargos de Técnico de Defesa e Controle do Tráfego Aéreo e Controlador de Tráfego Aéreo do Grupo-Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo.

A Exposição de Motivos ainda esclarece que pode ser considerado plenamente atendido o disposto nos arts. 16 e 17 da Lei Complementar nº 101, de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, uma vez que o impacto orçamentário-financeiro da proposta será da ordem de R\$ 1.100.000,00 em 2006 e R\$ 4.500.000,00 em 2007 e a contratação deverá respeitar a prévia existência de recursos orçamentário no Comando da Aeronáutica destinados a tal finalidade, de acordo com o disposto nos arts. 16 e 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

No prazo regimental, na Comissão, foram apresentadas 05 (cinco) emendas, conforme discriminação a seguir:

EMEN-DA	AUTOR	Resumo do teor de Emenda	Resumo da justificativa
1/2006	Deputada PERPÉTUA ALMEIDA	Dá nova redação ao art. 2º da presente Medida Provisória, passando a permitir o contrato por 2 anos com possibilidade de renovação por igual período.	O texto original prevê o contrato só até dezembro de 2007, sem perspectivas de resolução além daí. Com prazo de contratação mais longo, haverá tempo para a realização de concurso público.
2/2006	Deputada PERPÉTUA ALMEIDA	Dá nova redação ao inciso II do art. 4º da presente Medida Provisória, acrescentando a expressão “e comprovada experiência na função”.	Há grande número de técnicos em outras funções, além de dar prioridade de contratação aos que comprovarem experiência na função.

EMEN- DA	AUTOR	Resumo do teor de Emenda	Resumo da justificativa
3/2006	Deputado BETINHO ROSADO	Acrescenta, onde couber na Medida Provisória, artigo que reduz a zero a alíquota das contribuições para o PIS/PA-tes na importação e sobre a receita bruta de venda no mercado interno de sal, milho, rapadura e açúcar mascavo, destinados à alimentação humana; outro artigo, mandando acrescentar incisos com esses itens aos arts. 8º e 28 da Lei 10.865/2004.	Criação de mecanismos que estimularão a diminuição dos preços dos alimentos, especialmente os consumidos em larga escala pela população mais carente.
4/2006	Deputado BETINHO ROSADO	Acrescenta, onde couber na presente Medida Provisória, artigo que prorroga por mais 10 anos o prazo da isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante; outro artigo, modificando o caput do art. 17 da Lei 9.432/97, de modo a não incidir esse Adicional, por 20 anos, a contar de 8/1/07, sobre as mercadorias que tenha por destino ou origem os portos das Regiões Norte e Nordeste.	Os incentivos ajudam a diminuir o desequilíbrio entre o Norte/Nordeste e as outras regiões do país e a isenção em pauta será extinta 2007, apesar de persistirem os motivos que ensejaram essa isenção.
5/2006	Deputado RODRIGO MAIA	Acrescenta, onde couber na presente Medida Provisória, artigo que obriga à realização periódica de teste de dosagem de alcoolemia e de perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica em tripulantes de aeronaves e em integrantes do Grupo-Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo.	O álcool e outras drogas contribuem para diminuir a coordenação motora e os reflexos, comprometendo a capacidade de conduzir veículos, de operar outras máquinas e de realizar atividades mais complexas. A proposta preveniria falhas humanas que soem provocar acidentes aeronáuticos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

DA ADMISSIBILIDADE

Conforme determina o § 5º do art. 62 da Constituição Federal e o art. 5º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que dispõe sobre a apreciação das Medidas Provisórias, cabe a Congresso Nacional, no que toca a Medidas Provisórias, deliberar sobre o atendimento dos pressupostos constitucionais, nos quais se incluem a relevância e a urgência, bem como sobre a adequação orçamentária e financeira e o mérito.

O art. 62 da Constituição Federal dispõe que, em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar Medidas Provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional. O § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, determina que, na data da publicação da Medida Provisória no Diário Oficial da União, será enviado ao Congresso Nacional o seu texto, acompanhado da respectiva mensagem e documentos que revelem a motivação do ato.

A admissibilidade depende, dessa forma, da obediência aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência, bem como do atendimento ao mencionado dispositivo do Regimento Comum do Congresso Nacional.

A Exposição de Motivos Interministerial nº 512/MD/MP/CC-PR, de 2006, alinhou consistentemente as razões de justificativa para a adoção da Medida Provisória nº 329/2006.

- Da urgência e relevância

Sobre a urgência e relevância, estas se encontram configuradas pelas circunstâncias notórias que envolvem as condições da segurança e controle do tráfego aéreo no País, com a elevada demanda de vôos não sendo acompanhada pela ampliação e aperfeiçoamento de um sistema que

se encontra estrangulado, entre outros fatores, pela pequena quantidade de controladores de vôo civis e militares.

Portanto, sob esse viés e nos termos do que preceitua o art. 62 da Constituição Federal e porque satisfeito o § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que manda que o texto da Medida Provisória, no dia da sua publicação no Diário Oficial da União, seja enviado ao Congresso Nacional, acompanhado da respectiva Mensagem e de documento expondo a motivação do ato, somos pela admissibilidade da Medida Provisória, no que tange à urgência e relevância.

- **Da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa**

No que tange aos aspectos ligados à **constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa**, a matéria contida na Medida Provisória não se insere entre aquelas de competência exclusiva do Congresso Nacional (art. 49 da Constituição Federal), ou de qualquer de suas Casas (arts. 51 e 52 da Constituição Federal), da mesma forma que não se contrapõe aos temas cujo tratamento é vedado por intermédio desse instrumento normativo (art. 62, § 1º, da Constituição Federal).

Dessa forma, a Medida Provisória em tela se coaduna com o ordenamento jurídico vigente e foi redigida atendendo a todas as normas relativas à boa técnica legislativa, possuindo clareza, precisão e ordem lógica, em conformidade com a Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei nº 107, de 2001.

Há que se considerar, ainda, que, nos termos do art. 61, § 1º, inciso II, alínea "a", da Carta Magna, são da iniciativa privativa do Presidente da República as leis que disponham sobre a criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica.

Sobre as 5 (cinco) emendas apresentadas, a de nº 02/2006, que manda acrescentar a expressão "e comprovada experiência na função" ao inciso II do art. 4º da presente Medida Provisória, parece-nos desnecessária, pois a lógica entende que essa comprovada experiência estará embutida entre os

critérios a serem adotados no processo seletivo simplificado ou na contratação à vista de notória capacidade técnica profissional.

As Emendas nº 03/2006 e nº 04/2006 devem ser rejeitadas de plano por apresentarem vícios em virtude de tratarem de matérias completamente alheias à da tratada pela Medida Provisória em pauta.

A Emenda nº 05/2006 guarda alguma aproximação com a matéria em pauta, todavia, dadas às circunstâncias do momento e a especificidade da Medida Provisória em questão, julgamos não ser o caso trazer à discussão, por ora, a obrigatoriedade da realização periódica de teste de dosagem de alcoolemia e de perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica em tripulantes de aeronaves e em integrantes do Grupo-Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo.

Somente a Emenda de nº 01/2006, que dá nova redação ao art. 2º da presente Medida Provisória, permitindo o contrato por 2 anos com possibilidade de renovação por igual período, encontra-se em perfeita consonância com o espírito do ato do Poder Executivo e deve ser levada em consideração.

Diante disso, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 329, de 2006, com a alteração indicada pela Emenda nº 01/2006, e pela rejeição das demais emendas apresentadas.

- Da adequação financeira e orçamentária

Em relação à adequação financeira e orçamentária, a análise de adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 329, de 2006, deve seguir as disposições da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional. O § 1º do art. 5º dessa Resolução define que o exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou sobre a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº

101, de 4 maio de 2000, a Lei do Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária da União.

Nesse sentido, a própria exposição de motivos informa que “o impacto orçamentário-financeiro da proposta será da ordem de R\$ 1.100.000,00 em 2006 e R\$ 4.500.000,00 em 2007”, indicando, tacitamente, que o Poder Executivo conduziu a análise da repercussão sobre a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes.

DO MÉRITO

Entendemos essa Medida Provisória, que apenas contrata pessoal, e em número muito limitado, como um pequeno paliativo diante da grandeza dos problemas que atingem, em cheio, o sistema de segurança e controle do tráfego aéreo brasileiro, onde se nota falta de pessoal, salários aviltados, equipamentos obsoletos, insuficientes e sem manutenção adequada, falta de competência gerencial em todas as esferas do Poder Executivo, desde o nível operacional, na alçada do Comando da Aeronáutica e da Infraero, até a instância político-administrativa, pelas mãos da Anac e de outros agentes políticos de maior precedência.

Percebemos a Medida Provisória como necessária, mas muito pequena e de eficácia duvidosa diante da miríade de problemas, dos quais se consegue enxergar somente a ponta do “iceberg”. A cada dia os meios de comunicação social revelam problemas novos, até então sonegados pelas autoridades, demonstrando que há muita coisa por vir à tona escamoteada nos subterrâneos do Poder Executivo.

Verifica-se um clima de desencontros, desacertos e descontrole, bastando ver como se dão as falas das autoridades, divergindo não só entre elas, mas, por vezes, naquilo que é dito pela mesma autoridade, que desdiz aquilo que, anteriormente, ela própria havia afirmado.

Juntem-se a isso as notícias que pipocam nos meios de comunicação social, autênticas imputações de responsabilidade, e ficará fácil

discernir quem deveria sentar no banco dos réus pela morte das 154 pessoas do voo 1907 da Gol, em 29 de setembro corrente ano, no Estado do Mato Grosso.

A Medida Provisória e a Exposição de Motivos correspondente encerram uma confissão de culpa da Administração Pública federal, revelando o ponto a que esta deixou chegarem as coisas que dizem respeito ao controle do tráfego aéreo no País, ao mesmo tempo em que, agora, tenta, na ânsia do desespero, soluções remendadas.

A raiz dos problemas está em um Poder Executivo que, ora por razões econômico-financeiras, ora por questões políticas, não encontra os caminhos corretos para a boa gestão da coisa pública.

Há fatos que não estão sendo ditos pela imprensa, pelos Ministérios da Defesa e do Planejamento e pela Casa Civil, pelo Comando da Aeronáutica nem pelas outras autoridades que tem algum vínculo com os acontecimentos, mas que precisam ser trazidos à tona.

Diante de um "transponder" em pane ou desligado de uma das aeronaves acidentadas, como funcionava o braço do controle aéreo do SIVAM no momento do acidente?

Ora, se um voo, para ser detectado, precisa do seu "transponder" funcionando, para que serve um sistema de vigilância contra os voos que se pretendem clandestinos e que serão feitos, necessariamente, com os "transponders" desligados?

Não se deve esquecer que o controle dos voos clandestinos sobre a Amazônia foi um dos carros-chefe para implantação do SIVAM, ao preço de caríssimas aquisições sem procedimento licitatório e diante de graves suspeitas que, até hoje, não foram bem esclarecidas.

Seria o caso ressuscitar a CPI do SIVAM? concluída sem chegar a lugar algum.

Não é demais lembrar que os escândalos que envolveram a implantação do SIVAM derrubaram um ministro e dois assessores presidenciais, o vazamento de gravações de agentes políticos, defendendo os interesses da

empresa americana Raytheon, que, sem licitação, levou um contrato de US\$ 1,4 bilhão, enquanto ele era “vendido” ao povo brasileiro como sendo o sistema que permitiria o monitoramento do espaço aéreo e terrestre e o levantamento informações que possibilitariam, entre outras funções, combater o narcotráfico feito por aeronaves.

Sob essa ótica, é possível que o Parlamento também tenha de fazer seu “mea culpa” pelas vítimas do avião da Gol, na medida em que, quando da CPI do SIVAM, que deixou naufragar, não fez, quando podia e devia, a adequada fiscalização e controle dos atos Administração Pública.

Indo mais além, para exemplificar como as questões de segurança do tráfego aéreo ficam sujeitas aos espasmos de caráter político do Poder Executivo, faz-se aqui algumas colocações que passam por aspectos ligados à segurança de voo centradas apenas no Aeroporto Internacional de Brasília, o terceiro mais movimentado do País:

- a primeira: quando da inauguração da segunda pista aeroporto, construída com recursos da Infraero, a parte de controle do tráfego aéreo, a ser implementada com recursos da Aeronáutica, sempre parcos, ainda não estava pronta para operar aquela pista, com a inauguração tendo se dado por fins exclusivamente políticos, em evidente desvio de finalidade;

- a segunda: os aviões de grande porte que decolam de uma das pistas estão curvando para determinada proa e, dessa forma, entrando em conflito com as decolagens da outra pista e acarretando sérios problemas de segurança, apenas para evitar que figuras importantes se sintam incomodadas pelo sobrevôo por cima de suas residências; e

- a terceira: a nova pista do aeroporto tem 800 dos seus 3.400 metros de extensão proibidos de serem usados para pouso também por motivos de vizinhança notória, representando diminuição da segurança e má gestão dos recursos públicos ali investidos.

Vê-se, assim, que a questão da segurança de voo no País está bem além da falta de pessoal qualificado para operar os controles, passando por omissões e interferências indevidas no campo político.

Existe outra ótica que precisa ser trazida à baila e que explica a situação a que chegamos. A aviação comercial brasileira nasceu e cresceu à sombra da aviação militar pelas mais várias razões: a maioria dos grandes aeroportos brasileiros, por medida de economia, aproveitando pessoal, material e instalações, com a utilização conjunta dos recursos, foi construída ao lado de bases aéreas; a Aeronáutica foi a principal formadora – em algumas especialidades, talvez a única –, de pessoal qualificado, que depois migrava para a aeronáutica civil; a gestão da aviação comercial foi, até há pouco, da alçada do Comando da Aeronáutica; e assim por diante.

Em função disso tudo, é natural que hoje seja encontrado um percentual bastante elevado de controladores aéreos militares; o que até se justifica em termos de economia.

Todavia, as Forças Armadas brasileiras, por razões mais diversas, estão submetidas a uma intensa política que, por vezes, parece planejada, de sucateamento do seu material e de compressão salarial, do que, os problemas com o controle do tráfego aéreo tornaram-se, neste momento, a faceta mais visível.

De uma lado, as notícias apontam para a falta de equipamentos, de material em pane e sem recursos para a manutenção e de outros funcionando a dar indicações erradas. Ora, se este é o quadro no setor aéreo, mais visível para todos, dá para imaginar em que estado se encontram as nossas Forças Armadas brasileiras.

Do outro lado, há evidente desmotivação para com a carreira militar, não só pela situação material em que se encontram, obrigando os integrantes das Forças Armadas a todo o tipo de improviso para o cumprimento das poucas missões de que ainda conseguem desincumbir-se, como também pelas miseráveis condições salariais a que foram condenados pelos últimos Governos.

É patente as dificuldades por que passam as Forças Armadas para recrutar pessoal de carreira e para manter os seus melhores

quadros, atraídos que são por melhores condições salariais na iniciativa privada e em outros órgãos e entidades do Poder Público.

Ora, a “bomba-relógio” que estava armada e ninguém viu, ou fingia que não via – inclusive as autoridades militares, mais preocupadas em não serem abatidas no plano de vôo de suas carreiras do que com os problemas reais das suas instituições e dos seus comandados – explodiu, agora, pelas mãos dos controladores de vôo.

E o pior disso tudo é que o Governo, acuado, dispensou um tratamento sindical à crise, mostrando aos militares que a resolução de muitos de seus problemas, futuramente, passará por movimentos semelhantes, a despeito da quebra da hierarquia e disciplina.

A simples desmilitarização do controle do tráfego aéreo brasileiro, seguida do pagamento de salários não-aviltados – viável a longo prazo e sob outras circunstâncias – não é a solução a curto prazo. Há muitas injunções que não foram aqui consideradas. Quem formará esse pessoal na quantidade necessária? A Aeronáutica? Vai formá-los para os outros? E o que acontecerá com o controle militar do nosso espaço aéreo quando seus sargentos-controladores e oficiais desse segmento deixarem a Força Aérea em busca de melhores condições salariais no controle aéreo da aviação comercial? E como ficará o controle de vôo da aviação comercial brasileira diante das greves que são latentes entre os servidores e empregados civis da Administração Pública?

Especificamente sobre a Medida Provisória, que prevê a contratação de até sessenta controladores de vôo já formados, deve-se perguntar, inicialmente, de onde foi tirado esse número, pois tudo indica que a necessidade é muito maior.

Depois, poder-se-ia perguntar como serão encontrados tantos profissionais para preencher essas vagas.

Ao que se sabe, todos os controladores de vôo tiveram sua formação e desempenho de função vinculados ao serviço público e deixaram-no por terem passado para a inatividade (reserva ou aposentadoria) ou por melhores condições em outras atividades.

Os que deixaram por melhores condições, dificilmente retornarão. Os que passaram para a inatividade, encontrarão a barreira da cláusula constitucional que impede a percepção simultânea de proventos de aposentadoria com a remuneração de cargo, emprego ou função pública (CF, art. 37, § 10).

O Governo precisa dizer como pagará os inativos que retornarem.

Portanto, não enxergamos a Medida Provisória como a solução inteligente e definitiva para o problema que se apresenta, mas apenas como um paliativo, como já dissemos antes. De qualquer modo, já é alguma providência em relação ao estado em que as coisas se encontram.

CONCLUSÃO

Em síntese, cabe dizer que a Medida Provisória sob análise minora as precárias condições em que se encontra o sistema de controle de tráfego aéreo do País, pelo menos no que diz respeito a pessoal, e tem seus impactos orçamentários devidamente previstos no Orçamento da União.

Por conseguinte, sugiro o voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, uma vez que atendidos os pressupostos constitucionais de relevância e urgência, de adequação orçamentária e financeira, e, no mérito, pela aprovação da Medida Provisória nº 329, de 2006, nos termos do Projeto de Lei de Conversão anexo, incorporando a alteração decorrente da Emenda nº 1/2006, à qual ofereço parecer favorável, e pela rejeição de todas as demais.

Sala da Comissão, em de de 2006.


Deputado ABELARDO LUPION
Relator

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR
PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 329, DE 1º DE
NOVEMBRO DE 2006**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 329, DE 2006
(MENSAGEM Nº 943, DE 2006)**

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO

Autoriza o Ministério da Defesa a efetuar
contratação de pessoal, por prazo determinado,
imprescindível ao controle do tráfego aéreo.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado ABELARDO LUPION

O Congresso Nacional decreta:

- Art. 1** Nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituição, fica o Ministério da Defesa autorizado a efetuar contratação temporária, no âmbito do Comando da Aeronáutica, de pessoal imprescindível ao controle do tráfego aéreo.
- Art. 2** A contratação de que trata esta Lei será de, no máximo, sessenta pessoas, com validade de 2 anos, podendo ser prorrogada por igual período.
- Art. 3** Aplica-se ao pessoal contratado temporariamente nos termos desta Lei o disposto nos arts. 5º, 6º, 7º, inciso I, 9º a 12 e 16 da Lei no 8.745, de 9 de dezembro de 1993, e na Lei no 8.647, de 13 de abril de 1993.



2

Art. 4 A contratação de que trata esta Lei dar-se-á:

I - mediante processo seletivo simplificado; ou

II - caso a urgência impeça a realização do processo seletivo, mediante análise de *curriculum vitae* e à vista de notória capacidade técnica profissional.

Art. 5 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2006.


Deputado ABELARDO LUPION
Relator

2006.9791-CTRL VÔO.doc

md 329
PLV