



APENSADOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

AUTOR:
(DO SR. LEO ALCÂNTARA)

Nº DE ORIGEM:

EMENTA:

Acrescenta parágrafo ao art. 86 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre Código Brasileiro de Aeronáutica.

(COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES DE INVESTIGAÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS)

DESPACHO:

23/11/1999 - (ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

ENCAMINHAMENTO INICIAL:

À COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, EM 06/12/99

REGIME DE TRAMITAÇÃO
ORDINÁRIA

COMISSÃO	DATA/ENTRADA
CVT	06/12/99
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

PRAZO DE EMENDAS

COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
CVT	17 / 04 / 00	25 / 04 / 00
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a): Helma de Souza Presidente: [Assinatura]
Comissão de: Viação e Transportes Em: 12 / 04 / 00
A(o) Sr(a). Deputado(a): Chico da Princesa (VISTA) Presidente: [Assinatura]
Comissão de: Viação e Transportes Em: 06 / 06 / 04
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____ / ____ / ____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____ / ____ / ____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____ / ____ / ____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____ / ____ / ____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____ / ____ / ____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____ / ____ / ____

PROJETO DE LEI Nº 2.082 DE 1999

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.082, DE 1999
(DO SR. LEO ALCÂNTARA)



Acrescenta parágrafo ao art. 86 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre Código Brasileiro de Aeronáutica.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina a composição das Comissões de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, previstas na Lei N.º 7565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 2º O art. 86 da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

"Art. 86.

§ 3º As Comissões de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, criadas para investigar as causas dos acidentes ocorridos com aeronaves civis de transporte aéreo, deverão incluir em sua composição um representante do Ministério Público Federal e um representante da classe dos aeronautas."

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

4



JUSTIFICAÇÃO

Os acidentes aeronáuticos, neste final de século, com o espantoso aumento do movimento de passageiros e da capacidade dos aviões de transporte, têm provocado tragédias que chocam toda a humanidade pela brutalidade dos fatos.

Como uma consequência direta dos acidentes, as famílias das vítimas são tomadas por intensa apreensão com a demora na apuração efetiva das causas dos referidos acidentes, demora que, quase sempre, as deixa em instável situação financeira. Primeiro, em geral, pela extinção da fonte de renda familiar; depois, pelos transtornos advindos dos difíceis contatos com as próprias instituições seguradoras.

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, no seu art. 86, compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, do Ministério da Aeronáutica, planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes que envolvam aeronaves.

É compreensível que as investigações de acidentes aeronáuticos, geralmente, sejam complexas e demoradas, pelas dificuldades encontradas das verdadeiras causas, principalmente quando há perda total da aeronave, motivada pela sua destruição, quase sempre seguida de incêndio. Por outro lado, as autoridades do Ministério da Aeronáutica, muitas vezes, cercam as investigações sobre as causas do acidente com incompreensível sigilo, exatamente o oposto do que ocorre nos países mais desenvolvidos, que entendem a transparência na apuração das responsabilidades como vital para aumentar a segurança dos vãos.

LP



Sabidamente, os órgãos de segurança pública voltados para a política judiciária, formalmente encarregados da apuração das responsabilidades civis e criminais nos acidentes, não estão tecnicamente capacitados a realizar suas próprias investigações para as finalidades da Justiça. Embora possam sempre recorrer aos peritos da Aeronáutica e outros, estarão de mãos atadas quanto aos prazos de encerramento das investigações.

Assim é que, com o objetivo de abreviar o quanto mais os tempos de investigação, para fins de apuração de responsabilidades em relação a terceiros, normalmente as vítimas do acidente, estamos propondo a participação na comissão criada para a investigação das causas de acidentes aeronáutico de representante do Ministério Público Federal e de representante da classe dos aeronautas.

A participação desses dois representantes por certo provocará uma sensível agilização das providências burocráticas de todo o processo investigativo e uma redução do prazo final da investigação, trazendo previsíveis benefícios ao processo judicial e, em consequência, às famílias das vítimas do acidente.

Proposição nesse sentido, foi apresentada pelo deputado Tuga Angerami, tendo sido arquivada em decorrência do término da legislatura passada.

Convencido do grande alcance social da presente proposição, espero contar com o apoio dos ilustres Pares na sua apreciação.

Sala das Sessões, em 23-11-99


Deputado LEO ALCÂNTARA

PLENÁRIO - RECEBIDO
Em 23/11/99 às 14:10 hs
Nome Dedno
Ponto 3290



LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

DISPÕE SOBRE O CÓDIGO BRASILEIRO DE
AERONÁUTICA.

TÍTULO III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

CAPÍTULO VI
SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E
PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.

§ 1º (Vetado).

§ 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

§ 3º (Vetado).

§ 4º (Vetado).

§ 5º (Vetado).

§ 6º (Vetado).



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS
PROJETO DE LEI Nº 2.082/99

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 17/04/00, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 26 de abril de 2000



Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS
PROJETO DE LEI Nº 2.082/99

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 17/04/00, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 26 de abril de 2000



Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N.º 2.082, DE 1999.

“Acrescenta parágrafo ao art. 86 da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”.

Autor: Deputado LÉO DE ALCÂNTARA

PARECER VENCEDOR

Ao dar início ao meu Voto em Separado, devo salientar que a nobre iniciativa do autor, Deputado Léo de Alcântara, assim como o voto da nossa ilustre Deputada Telma de Souza nos dão a oportunidade de, uma vez mais, esclarecer aspectos de suma importância para elucidar o assunto de Segurança de Voo e suas peculiaridades junto aos componentes desta Comissão.

Como o projeto pretende a inclusão de um membro do Ministério Público Federal e um representante da classe dos aeronautas na Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos do SIPAER (Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), cumpre-me, primeiramente, informar aos nobres pares a “filosofia” do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e o propósito da investigação conduzida por aquele Sistema.

A Lei 7.565/86, em seu art. 86, assim dispõe:

“**Art. 86** Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.”



Complementando este artigo, o Decreto 87.249/82 dispõe, em seu art. 1º, § 1º, que:

“Art. 1º (...)

§ 1º - Para efeito deste Decreto, as atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos *são as que envolvem as tarefas realizadas com a finalidade de evitar perdas de vidas e de material decorrentes de acidentes aeronáuticos.*” (grifo nosso).

De acordo com o disposto nesses diplomas legais, dentre as atividades desenvolvidas pelo SIPAER não consta a de polícia judiciária. O SIPAER existe **unicamente** com a missão de prevenir acidentes aeronáuticos.

Para consolidar definitivamente esta situação, o Anexo 13 à Convenção da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, que trata exclusivamente da investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, determina o seguinte:

“Capítulo 5

(...)

Generalidades – Recomendação

5.4.1 Todo o procedimento judicial ou administrativo para determinar a culpa ou a responsabilidade deve ser independente de toda a investigação que se realize em virtude das disposições do presente anexo.”

Cabe enfatizar que este Tratado foi ratificado pelo Brasil, passando a integrar o ordenamento jurídico nacional, no nível de lei ordinária federal.

Dessa forma, percebe-se que a pretensão de incluir um membro do MPF na Comissão de Investigação de Acidente Aeronáutico do SIPAER não encontra amparo na legislação brasileira, uma vez que a investigação do SIPAER possui finalidade diversa daquela perseguida pela Polícia Judiciária e pelo Ministério Público.



O SIPAER investiga para prevenir. Os dados colhidos no curso da investigação são transformados em Relatório Final de Acidente Aeronáutico, que contém as Recomendações de Segurança de Voo que, por sua vez, são importantes instrumentos de prevenção. Essas recomendações têm caráter mandatório, sendo, portanto, de cumprimento obrigatório, e são divulgadas para os elos do SIPAER e para a comunidade aeronáutica em geral.

O acidente aeronáutico é uma ocorrência complexa que gera inúmeras consequências. Uma dessas é deixar as famílias de vítimas em situação financeira instável. O SIPAER reconhece esse fato, porém não pode desviar os trabalhos de prevenção para resolver este tipo de problema social, que é da competência do Judiciário. A demora na confecção do Relatório Final não justifica a demora da prestação jurisdicional às vítimas, neste caso, a indenização por danos morais e patrimoniais. Primeiro, porque o Relatório Final não tem caráter de laudo pericial e não segue os procedimentos e prazos estabelecidos nas leis processuais. Logo, a Justiça não deve estar pendente dos relatórios do SIPAER para cumprir o seu trabalho. Segundo, porque mesmo se o Judiciário estivesse adstrito aos dados gerados pelo SIPAER, a realidade comprova que a demora daquele independe do atraso das conclusões deste. A prova disto é o próprio acidente ocorrido com o voo 402 da TAM, citado pela nobre relatora em seu voto, cujo Relatório Final foi aprovado em dezembro de 1997, e até hoje, algumas famílias ainda não receberam a indenização devida e a responsabilidade pela demora processual não pode ser atribuída à Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

A Norma do Sistema do Ministério da Aeronáutica, NSMA 3-6, que dispõe sobre investigação de acidentes aeronáuticos, segue a orientação do Anexo 13 à Convenção de Aviação Civil Internacional quando estabelece, no item 5.7.2, que as investigações para outros fins que não os de Segurança de Voo são realizados em separado e em total independência da investigação realizada pelo órgão constitutivo do SIPAER. A competência, então, para conduzir uma



investigação que busque apurar culpa ou atribuir responsabilidades é, naturalmente, das polícias e dos órgãos que institucionalmente tenham essa função, como é o caso do Ministério Público, que, após receber os laudos periciais dos órgãos de segurança pública, promove sua denúncia para fins de julgamento e conseqüente atribuição de penas.

É sabido, entretanto, que os órgãos de segurança pública não estão tecnicamente capacitados a realizar suas próprias investigações para as finalidades de justiça, por isso recorrem aos documentos produzidos pelo SIPAER. Deve-se esclarecer, porém, que os órgãos de segurança pública não estão preparados porque não buscaram estar, já que o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) promove, anualmente, um Curso de Segurança de Voo que objetiva formar Oficiais e Agentes de Segurança de Voo. Deste curso participam oficiais da Marinha, Exército, Aeronáutica, Policiais Militares, Pilotos e Engenheiros da Aviação Civil e, inclusive, Agentes de Polícia Civil, em atendimento à solicitação de cada instituição.

A proposição do nobre autor também não encontra guarida no que se refere à abreviação do prazo das investigações SIPAER. Isso porque as investigações já são concluídas no menor tempo possível, ainda que, em face da complexidade da ocorrência, este tempo seja longo.

Mesmo assim, para os fins da prevenção, esse “longo tempo” tem importância secundária, já que as medidas de Segurança de Voo e ações preventivas começam a ser implementadas imediatamente após o acidente, e continuam a ser aplicadas mesmo antes do término da investigação, para que o nível excelente de Segurança de Voo que detemos hoje no Brasil seja mantido.

A presença de um membro do Ministério Público na Comissão de Investigação de Acidente Aeronáutico não só não seria capaz de diminuir o tempo de investigação, como talvez viesse a torná-lo mais extenso, por terem que



trabalhar os Oficiais de Segurança de Vôo e Elementos Credenciados do SIPAER junto com uma autoridade que nada conhece de Aviação ou de Segurança de Vôo.

É importante ressaltar que o sigilo com que se reveste a investigação do SIPAER é característica inerente a todo o tipo de investigação, visto que a divulgação incipiente de uma informação pode comprometer a validade de toda a investigação. O Relatório Final, contudo, depois de aprovado, é ostensivo e pode ser obtido por qualquer pessoa ou entidade que o solicite.

Ao contrário do que descreve o nobre autor, a investigação de acidentes aeronáuticos nos países “mais desenvolvidos” não é menos sigilosa do que a do SIPAER.

Apenas, para os casos de maior repercussão, o órgão investigador prepara documentos do tipo “press release” para divulgação de alguns aspectos.

Tal conduta seguramente informa a imprensa, a opinião pública e alimenta o sensacionalismo, mas não impede, porém, que nos Estados Unidos da América, por exemplo, haja um índice de Segurança de Vôo menos favorável do que o do Brasil.

Isso ocorre pelo simples fato de que aqueles que têm que estar a par dos dados obtidos pela investigação de um acidente aeronáutico são os elos do Sistema de Investigação e Prevenção Aeronáuticos e os membros da comunidade aeronáutica, e não a opinião pública. A transparência na apuração das responsabilidades pode ser desejável para satisfazer a curiosidade da população em geral, mas em nada contribui para a segurança de vôo.

Por fim, cabe-me salientar que o Projeto de Lei em apreço não produz alteração na realidade atual quando propõe a participação de um representante da classe dos aeronautas na CIAA, pois essa previsão já existe na NSMA 3-6, quando trata da constituição complementar da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, no item 2.6.4.2, seguinte:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

“2.6.4.2 Um representante, qualificado pelo CENIPA, de cada entidade de classe, desde que manifeste interesse, quando se tratar de aeronave civil brasileira”.

Por todos os motivos acima expostos, formulei este Voto em Separado e concito meus companheiros para que votemos pela **rejeição do Projeto de Lei n.º 2.082, de 1999.**

Sala da Comissão, em 26 de setembro de 2001.



Deputado CHICO DA PRINCESA
Relator do Vencedor



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.082-A, DE 1999


III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.082/99, nos termos do parecer vencedor do Deputado Chico da Princesa, contra os votos dos Deputados Eliseu Resende, Manoel Vitório e Telma de Souza, cujo parecer passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Philemon Rodrigues - Presidente, Robério Araújo e Ary Kara - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Chico da Princesa, Duílio Pisaneschi, Márcio Matos, Romeu Queiroz, Sérgio Reis, Aracely de Paula, Eliseu Resende, Ildefonso Cordeiro, Neuton Lima, Paulo Gouvêa, Pedro Fernandes, Asdrúbal Bentes, Damião Feliciano, João Henrique, Marcelo Teixeira, Norberto Teixeira, Pedro Chaves, Carlos Santana, Manoel Vitório, Telma de Souza, Albérico Filho, Almir Sá, Mário Negromonte, Gonzaga Patriota, Wanderley Martins, Lael Varella e José de Abreu – titulares, e Candinho Mattos, Carlos Dunga, Milton Barbosa, José Chaves, Marcos Lima, Simão Sessim e João Tota – suplentes.

Sala da Comissão, em 26 de setembro de 2001


Deputado PHILEMON RODRIGUES
Presidente



Projeto de Lei nº 2.082, de 1999

Acrescenta parágrafo do art. 86 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro da Aeronáutica.

Autor: Deputado LEO ALCÂNTARA

VOTO EM SEPARADO

A proposição em foco pretende acrescentar um parágrafo ao art.86, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, com o objetivo de prever a inclusão de representantes do Ministério Público Federal e da categoria dos aeronautas nas Comissões de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, criadas para investigar as causas dos acidentes ocorridos com aeronaves civis de transporte aéreo.

O ilustre Autor acredita que a medida deverá reduzir os prazos de investigação, para fins de apuração de responsabilidades em relação a terceiros, bem como trará mais transparência ao processo.

Distribuído a esta Comissão para exame de mérito, o projeto de lei não recebeu emendas durante o prazo regimental.

É o nosso relatório.



É fato inquestionável o aumento do movimento de tráfego aéreo em nosso País nos últimos anos. Além do registro de um maior número de operações nos grandes aeroportos, ainda podemos verificar um crescimento do próprio número de aeródromos. Hoje, com o adensamento das linhas de serviço aéreo regional, muitas cidades de médio porte possuem aeroportos com significativo movimento diário.

Entendemos que esse incremento do tráfego aéreo é extremamente benéfico. Num País de dimensões continentais como o nosso, o transporte aéreo é, sem dúvida, o melhor meio para o deslocamento de passageiros, por permitir ganhos de tempo e conforto. Por outro lado, ao crescimento do tráfego aéreo corresponde, infelizmente, um aumento do número de ocorrências de acidentes envolvendo aeronaves.

A experiência nos mostra que, nesses casos, ao acidente segue-se uma demorada investigação, particularmente difícil nos casos em que há a destruição total da aeronave. Além disso, os peritos da Aeronáutica, via de regra, cercam as investigações de sigilo, dificultando a apuração das responsabilidades para fins de reparação de dano. Finalmente, devemos ter em mente que existem providências burocráticas a serem tomadas nos casos de processos judiciais de indenização que, algumas vezes, vêm-se prejudicadas pelos prazos de investigação.

O resultado dessa situação, como bem lembrou o ilustre Deputado Léo Alcântara, é a instabilidade financeira em que são deixadas as famílias das pessoas envolvidas em acidentes. As dificuldades são muitas e advêm, muitas vezes, da própria perda da pessoa responsável pelo sustento da casa e dos transtornos decorrentes dos procedimentos judiciais e administrativos necessários para o recebimento de seguro e indenização.

Uma ilustração desse quadro, tantas vezes repetido, é o caso das famílias envolvidas no acidente com o



vôo 402, da TAM. Segundo a notícia veiculada recentemente na grande imprensa, somente recentemente algumas dessas famílias conseguiram um acordo de indenização e, para tanto, tiveram que recorrer à justiça nos Estados Unidos.

Assim, parece-nos indiscutível o mérito da proposição ora em exame. Concordamos que, com a presença de um representante do Ministério Público Federal e da categoria dos aeronautas entre os membros das Comissões de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, que têm a missão de investigar as causas dos acidentes ocorridos com aeronaves civis de transporte aéreo, poderá haver, por um lado, maior agilidade nos procedimentos judiciais para apuração de responsabilidade e, por outro, maior transparência do processo perante os interessados.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.082/99.

Sala da Comissão, em 25 de abril de 2001


Deputada TELMA DE SOUZA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.082-A, DE 1999

(DO SR. LEO ALCÂNTARA)

Acrescenta parágrafo ao art. 86 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre Código Brasileiro de Aeronáutica; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição, contra os votos dos Deputados Eliseu Resende, Manoel Vitorio e Telma de Souza (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA).

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

S U M Á R I O

● - Projeto Inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- termo de recebimento de emendas
- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- voto em separado



***PROJETO DE LEI Nº 2.082-A, DE 1999**
(DO SR. LEO ALCÂNTARA)

Acrescenta parágrafo ao art. 86 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre Código Brasileiro de Aeronáutica; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição, contra os votos dos Deputados Eliseu Resende, Manoel Vitorio e Telma de Souza (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA).

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

S U M Á R I O

I - Projeto Inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- termo de recebimento de emendas
- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- voto em separado



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ofício nº 141/01 CVT
Publique-se.
Em 04/10/01


AÉCIO NEVES
Presidente



Documento : 5085 - 1



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Of. P-141/01

Brasília, 26 de setembro de 2001

Senhor Presidente,

Em cumprimento ao disposto no art. 58, *caput*, do Regimento Interno, comunico a V. Ex^a que a Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, **rejeitou o Projeto de Lei nº 2.082/99** – do Sr. Léo Alcântara – que “acrescenta parágrafo ao art. 86 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre Código Brasileiro de Aeronáutica”.

Atenciosamente,


Deputado PHILEMON RODRIGUES
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado AÉCIO NEVES
Presidente da Câmara dos Deputados

Lote: 79 Caixa: 90

PL N° 2082/1999

21

SECRETARIA - GERAL DA MESA	
Recebido	
Orgão <i>C. C. P.</i>	n.º <i>3338/01</i>
Data: <i>05/10/01</i>	Hora: <i>2:20</i>
Ass: <i>[Signature]</i>	Ponto: <i>2951</i>