

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 3.846, DE 2000, DO PODER EXECUTIVO, QUE "DISPÕE SOBRE A ORDENAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL, CRIA A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

PROJETO DE LEI Nº 3.846, DE 2000

Dispõe sobre a Ordenação da Aviação Civil, cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: DEPUTADO LEUR LOMANTO

I – RELATÓRIO

I.1 - APRESENTAÇÃO

Temos a honra de submeter a esta Comissão Especial o presente Parecer, resultado da análise do Projeto de Lei nº 3.846, de 2000, das cento e setenta e sete emendas que lhe foram apresentadas, das sugestões propostas ao Substitutivo preliminar e das recomendações expostas pelos convidados a participar das reuniões de audiência pública.

Todo esse trabalho deriva de previsão contida na Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, cujo art. 21 dispunha, *verbis*: “*Lei criará a Agência Nacional de Aviação Civil, vinculada ao Ministério da Defesa, órgão regulador e fiscalizador da Aviação Civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, estabelecendo, entre outras matérias institucionais, quais, dentre as atividades e procedimentos referidos nos incisos I e IV do art. 18, serão objeto de sua responsabilidade*”.

A criação de uma agência reguladora voltada para as atividades de aviação civil, determinação incorporada à mencionada lei complementar, vinha sendo tese defendida por amplos segmentos do setor produtivo, com apoio contido do Governo Federal, em razão dos valerosos trabalhos desenvolvidos há décadas pelo Comando da Aeronáutica, mais especificamente pelo Departamento de Aviação Civil.

Em que pese o reconhecimento pela atuação elogiável da Autoridade Aeronáutica, finalmente o Poder Executivo decidiu abraçar a idéia da existência de um órgão regulador sob direção civil, cujas atribuições e estrutura organizacional fossem mais adequadas ao presente cenário político-econômico, sendo acompanhado pelo Congresso Nacional.

Esperamos que os desdobramentos dessa decisão, aqui exibidos, estejam à altura das expectativas da sociedade brasileira e possam dar testemunho do afincamento e interesse demonstrado pelos Deputados, em especial pelo Presidente desta Comissão, Deputado Nelson Marchezan, na avaliação e no aperfeiçoamento da matéria.

I.2 – A COMPOSIÇÃO DA COMISSÃO

TITULARES

SUPLENTES

Bloco PSDB, PTB

ALBERTO GOLDMAN (SP) - 5324
ANIVALDO VALE (PA) - 5570
CHICO DA PRINCESA (PR) - 5633
CHIQUINHO FEITOSA (CE) - 5708
EDUARDO SEABRA (AP) - 5303
FEU ROSA (ES) - 5960
NELSON MARCHEZAN (RS) - 5963
NELSON TRAD (MS) - 5452

ANTONIO FEIJÃO (AP) - 5738
FERNANDO GONÇALVES (RJ) - 5256
IRIS SIMÕES (PR) - 5948
LUIZ PIAUHYLINO
4 VAGAS

Bloco PFL, PST

ELISEU RESENDE (MG) - 5204
FRANCISCO RODRIGUES (RR) - 5304
HERÁCLITO FORTES (PI) - 5414
JOSÉ MENDONÇA BEZERRA (PE) - 5314
PAULO MAGALHÃES (BA) - 5903
ROBSON TUMA (SP) - 5834

LUIS BARBOSA (RR) - 5340
PAES LANDIM (PI) - 5560
PAULO GOUYÊA (SC) - 5755
PAULO OCTÁVIO (DF) - 5446
RICARDO FIUZA (PE) - 5918
VIC PIRES FRANCO (PA) - 5519

PMDB

ALBÉRICO FILHO (MA) - 5740
EUNÍCIO OLIVEIRA (CE) - 5441
JOÃO HENRIQUE (PI) - 5617
LEUR LOMANTO (BA) - 5927
OLAVO CALHEIROS (AL) - 5907
WAGNER ROSSI (SP) - 5323

JOSÉ CHAVES (PE) - 5436
JOSÉ PRIANTE (PA) - 5752
MARÇAL FILHO (PA) - 5752
ROLÁND LAVIGNE (BA) - 5550
2 vagas

JAIR MENEGUELLI (SP) – 5358 CARLOS SANTANA TELMA DE SOUZA (SP) - 5467	PT	JOSÉ GENOÍNO (SP) – 5272 – ORLANDO FANTAZZINI (SP) - 5579 PAULO DELGADO (MG) - 5268
CUNHA BUENO (SP) - 5520 HERCULANO ANGHINETTI (MG) - 5241 IBERÉ FERREIRA (RN) - 5609	PPB	AUGUSTO NARDES (RS) - 5530 PEDRO CORRÊA (PE) - 5415 SIMÃO SESSIM (RJ) - 5709
EDUARDO CAMPOS PEDRO VALADARES (SE) - 5338	Bloco PSB, PC do B	JANDIRA FEGHALI GONZAGA PATRIOTA (PE) - 5430
AIRTON DIPP (RS) - 5556 JOÃO HERRMANN NETO (SP) - 5637	Bloco PDT,PPS	2 VAGAS
LUCIANO BIVAR (PE) - 5717	Bloco PL,PSL	CABO JÚLIO
JOSÉ DE ABREU (SP) - 5331	PTN	1 vaga

Modificações ocorridas na composição da Comissão:

- Em 10.04.01 – O Deputado Dr. Hélio passa a ser suplente pelo Bloco PDT/PPS.
- Em 17.04.01 – O Deputado Nelo Rodolfo passa a ser membro suplente pelo PMDB. O Deputado Ronaldo Vasconcellos passa a ser membro suplente, em substituição ao Deputado Cabo Júlio, pelo Bloco PL/PSL.
- Em 09.05.01 – O Deputado Ricardo Berzoini passa a titular da Comissão em substituição ao Deputado Carlos Santana, pelo PT.
- Em 10.05.01 – Os Deputados Léo Alcântara, Márcio Fortes e Alexandre Santos passam a ser membros suplentes pelo Bloco PSDB/PTB.
- Em 15.05.01 – O Deputado Airton Cascavel passa a ser membro suplente pelo Bloco PDT/PPS.
- Em 16.05.01 – O Deputado Luiz Carlos Hauly passa a ser membro suplente pelo Bloco PSDB/PTB.

- Em 04.06.01 – Os Deputados Pedro Valadares e Jandira Feghali passam a membros titulares e Gonzaga Patriota e Eduardo Campos a membros suplentes pelo Bloco PSB/PC do B.

I.3 – AS REUNIÕES

1ª Reunião - 17/04/01 – Instalação da Comissão e Eleição do Presidente e dos Vice-Presidentes.

Presidente: Deputado Nelson Marchezan (PSDB)

1º Vice-Presidente: Deputado Paulo Magalhães (PFL)

2º Vice-Presidente Deputado Jair Meneguelli (PT)

3º Vice-Presidente Deputado Cunha Bueno (PPB)

Relator – Deputado Leur Lomanto (PMDB)

O Projeto de Lei recebeu novo despacho da Presidência, tornando-o conclusivo na Comissão. O prazo de recebimento de emendas foi de 2/5/01 a 16/5/01, por dez sessões (prorrogado por decisão da Presidência).

2ª Reunião - 25/04/01 – Definição da agenda de trabalho da Comissão e deliberação de requerimentos.

3ª Reunião - 02/05/01 - Deliberação de requerimentos para realização de audiências públicas, constantes no roteiro dos trabalhos apresentado pelo Relator.

4ª Reunião - 08/05/01 – Para tratar da prorrogação do prazo de recebimento de emendas.

5ª Reunião - 09/05/01 – Para deliberação de requerimentos.

6ª Reunião - 15/05/01 – Audiência Pública. Convidados: Geraldo Magela da Cruz Quintão, Ministro da Defesa; Carlos de Almeida Baptista, Comandante da Aeronáutica e Venâncio Grossi, Diretor-Geral do Departamento da Aviação Civil.

7ª Reunião - 16/05/01 – Audiência Pública. Convidado: Fernando Perrone, Presidente da INFRAERO.

8ª Reunião - 22/05/01 – Audiência pública. Convidados: Caio Luiz de Carvalho, Presidente da EMBRATUR, Goiaci Alves Guimarães, Presidente da Associação Brasileira de Agentes de Viagens – ABAV e Francisco Leme da Silva, Presidente do Fórum de Agentes de Viagens Especializadas em Contas Comerciais – FAVECC.

9ª Reunião - 23/05/01 – Audiência Pública. Convidados: George Ermakoff, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas, José Afonso Assumpção, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo e Graziella Baggio, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

10ª Reunião - 29/05/01 – Deliberação de requerimentos e Audiência Pública. Convidados: Pedro Azambuja, Presidente da Federação Nacional de Aeroviários e Aeronautas, Norival Costa de Souza, Coordenador-Geral da Federação Nacional dos Trabalhadores Aéreos e Selma Balbina, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

11ª - Reunião - 30/05/01 – Audiência Pública. Convidados: Alfredo Rodrigues, Presidente da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais, Rui Aquino, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral, José Gomes de Alencar, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroportuários e Sandra Assaly, Presidente da Associação Nacional de Vítimas de Acidentes Aéreos.

12ª Reunião - 05/06/01 – Audiência Pública. Convidados: Mário Bittencourt Sampaio, Presidente da Multiplan Projetos Técnicos, Jorge Carlos Botelho, Presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Vôo, e Cláudio Toledo, Consultor Econômico da Federação Nacional de Aeroviários e Aeronautas.

13ª Reunião - 06/06/01 – Audiência Pública. Convidados: Wagner Canhedo Azevedo, Presidente da Viação Aérea São Paulo, VASP e Ozires Silva, Presidente da VARIG.

14ª Reunião - 12/06/01 – Audiência Pública. Convidados: Antonio Celso Cipriani, Presidente da TRANSBRAZIL, Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da GOL e Percy Lourenço Rodrigues, Presidente da RIO SUL.

15ª Reunião - 19/06/01 – Deliberação de requerimentos e Audiência Pública. Convidado: José Augusto Varanda, Secretário da Organização Institucional do Ministério da Defesa e Secretário Executivo do Conselho de Aviação Civil – CONAC.

16ª Reunião - 20/06/01 – Audiência Pública. Convidados: Embaixador Valdemar Carneiro Leão, Diretor Geral do Departamento Econômico do Ministério das Relações Exteriores, representando o Ministro Celso Lafer e Everardo Maciel, Secretário da Receita Federal, que, não podendo comparecer à reunião nesta data, teve sua participação adiada para o próximo dia 27.06.01.

17ª Reunião - 26/06/01 – Audiência Pública. Convidados: Rolim Adolfo Amaro, Presidente da TAM, Walter Bartels, Presidente da Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil e Carlos Heitor Belleza, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola.

18ª Reunião - 27/06/01 – Audiência Pública. Convidados: Ulrich Schulte-Strathaus, Vice-Presidente da LUFTHANSA, Patrício Sepúlveda, Diretor da IATA e Everardo Maciel, Secretário da Receita Federal.

19ª Reunião – 07/08/01 – Assuntos Internos.

20ª Reunião – 09/08/01 – Audiência Pública. Convidado: Renato Cláudio Costa Pereira, Secretário-Geral da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI.

21ª Reunião – 21/08/01 – Assuntos Internos.

22ª Reunião – 22/08/01 – Apreciação de Requerimento.

23ª Reunião – 29/08/01 – Audiência Pública. Convidados: Ozires Silva, Presidente da VARIG; Wagner Canhedo, Presidente da VASP; Antônio Celso Cipriani, Presidente da TRANSBRAZIL; Constantino Júnior, Presidente da GOL; Marco Bologna, Vice-Presidente da TAM; e George Ermakoff, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas e da RIO SUL.

24ª Reunião – 04/09/01 – Assuntos Internos com o Sr. Relator, para apresentar o relatório preliminar.

I.4 – AS VISITAS

Dia 16/08/01 – visita às instalações industriais da EMBRAER.

Dia 23/08/01 – visita ao Departamento de Aviação Civil – DAC e às instalações industriais da VARIG.

I.5 – O PROJETO

Foi constituída esta Comissão Especial, nos termos do art. 34, II, do Regimento Interno, integrada pelas Comissões de Viação e Transportes, de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, de Economia, Indústria e Comércio, de Trabalho, Administração e Serviço Público, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça, para examinar e proferir parecer quanto ao mérito, à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa e à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 3.846, de 2000, de autoria do Poder Executivo.

O conteúdo da proposta em tela foi distribuído em nove capítulos, a saber: (i) dos princípios fundamentais, (ii) da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, (iii) da estrutura organizacional da ANAC, (iv) do processo decisório, (v) dos serviços aéreos comerciais, (vi) do patrimônio aeroportuário, (vii) da taxa, dos preços e da suplementação tarifária, (viii) das receitas e (ix) das disposições finais e transitórias.

No Capítulo I, diz-se que compete à União, por intermédio da ANAC, promover a ordenação da aviação civil, nos termos das políticas estabelecidas pelo Poder Executivo. Relacionam-se os objetivos a serem atingidos com a ordenação da aviação civil. Lançam-se, por fim, os princípios que deverão reger o disciplinamento e os serviços do setor.

No Capítulo II, cria-se a ANAC, estabelecendo-se sua sede e foro no Distrito Federal. Confere-se à Agência a natureza de autarquia especial, determinando-se que atue como autoridade administrativa. Incumbe-se o Poder Executivo de instalar a ANAC. Arrolam-se as competências do órgão regulador, relativas à aviação civil, à infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária e ao seu próprio gerenciamento. Dentre elas, destacam-se *"implementar a política de aviação civil"*, *"regular e fiscalizar a operação dos serviços aéreos prestados por empresas nacionais e estrangeiras no país"*, *"controlar e fiscalizar as aeronaves civis"*, *"elaborar o plano geral de outorgas"*, *"regular e controlar a infra-estrutura*

aeronáutica e aeroportuária, à exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de proteção ao voo, "homologar, registrar e cadastrar os aeródromos" e "reprimir infrações à legislação".

No Capítulo III, estatui-se que a ANAC contará com uma Diretoria, órgão de deliberação máxima, uma Procuradoria, uma Corregedoria e uma Ouvidoria, além de unidades especializadas. Define-se que a Diretoria será composta por cinco membros, atuando em regime colegiado, todos brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito na área fim. Fixa-se em cinco anos o mandato dos dirigentes. Dão-se as competências da Diretoria. Prevêem-se as hipóteses de afastamento de Diretor, bem como de impedimento de acesso ao cargo. Trata-se da nomeação do Ouvidor, assim também de suas atribuições e das do Corregedor. Disciplinam-se, enfim, os empregos públicos, cargos efetivos e comissionados e as gratificações a serem criados no âmbito da Agência.

No Capítulo IV, ordena-se que o processo decisório da ANAC obedeça aos princípios da legalidade, impessoalidade, eficiência, moralidade e publicidade, assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa. Ainda, que as iniciativas de projeto de lei ou alterações de atos normativos sejam precedidos de audiência pública.

No Capítulo V, dispõe-se sobre as concessões, permissões e autorizações de serviços aéreos comerciais, os dois primeiros institutos reservados à prestação de serviço de transporte aéreo regular e, o terceiro, à prestação de serviço de transporte aéreo não-regular ou de serviços aéreos especializados. Define-se que as concessões sejam onerosas, quando assim disser o edital, e não tenham caráter de exclusividade. Estipula-se que as concessões e permissões sejam outorgadas mediante processo licitatório específico e simplificado, e que obedeçam a vários critérios, entre eles, o interesse público e dos usuários, a segurança de voo, a capacitação técnico-operacional e a competição. Lançam-se regras para a licitação, sendo seu objeto - a prestação de serviço público - definido por linha aérea, conjunto de linhas aéreas, região ou sub-região ou qualquer outro critério que julgar pertinente a ANAC. Prevê-se a possibilidade da inexigibilidade da licitação, quando a disputa for considerada inviável, por só haver um interessado, ou desnecessária, em razão de todos os interessados poderem prestar o serviço. Faculta-se a transferência da concessão, preenchidos alguns requisitos, desde que autorizada pela ANAC. Firma-se em dez anos o prazo das concessões, deixando-se o prazo das permissões para ser estipulado em regulamento. Mencionam-se as cláusulas

essenciais dos contratos de concessão e as hipóteses de extinção desta, especificando-se os casos em que poderá ser declarada a caducidade, aplicável ao todo ou a parte do serviço aéreo concedido. Assinalam-se as sanções aplicáveis aos delegatários, bem assim, critérios para sua imposição. Por último, confere-se à ANAC o poder de estabelecer, regular, fiscalizar, acompanhar e controlar o regime tarifário para prestação de serviços públicos de transporte aéreo regular, permitindo-se à Agência impor o regime de liberdade tarifária, quando verificada a existência de ampla e efetiva competição entre os prestadores dos serviços.

No Capítulo VI, institui-se, como direito real resolúvel, a concessão de uso remunerada de imóveis da União localizados em aeroportos, da qual poderão ser beneficiários os delegatários de serviços de transporte aéreo, para fins de instalação de escritórios, depósitos, terminais oficinas e abrigos de aeronaves. Determina-se que a concessão de uso seja precedida de licitação, outorgada mediante contrato e transferível sob autorização da ANAC. Proíbe-se que se dê ao imóvel concedido destinação diversa da estabelecida em contrato. Diz-se que o valor da remuneração da concessão será de, no mínimo, dois por cento ao ano sobre o valor de avaliação do imóvel, e, no mínimo, de cinco por cento sobre o valor de transferência. Ao final, delega-se à entidade que explora o aeroporto a responsabilidade de representar a União na celebração dos contratos de concessão de uso dos imóveis, que passará a administrar, efetuando as cobranças e os recebimentos necessários.

No Capítulo VII, institui-se, para custeio da ANAC, a Taxa de Fiscalização, Homologação e Registro, devida por empresas que explorem serviços ligados à aviação civil, em decorrência de atividades de fiscalização, homologação e registro exercidas pela Agência. Definem-se, no caso de atraso no recolhimento da Taxa, os acréscimos devidos. Ordena-se que a concessão, permissão ou autorização para a exploração de serviços de infra-estrutura aeroportuária seja onerosa, constituindo o produto da arrecadação receita da ANAC. Cria-se a Suplementação Tarifária, adicional de até dois por cento sobre o valor de todos os bilhetes referentes a linhas aéreas regulares domésticas. Manda-se que os recursos provenientes da arrecadação da Suplementação Tarifária sejam destinados, por prazo determinado, às linhas de médio e baixo tráfego que não apresentem viabilidade econômica e atendam localidades de interesse estratégico, econômico ou turístico.

No Capítulo VIII, relacionam-se as fontes de receita da Agência, como, por exemplo, os recursos que lhe forem consignadas no Orçamento

Geral da União, os repassados do Fundo Aeroviário, os provenientes do processo de concessão, permissão e autorização, os oriundos da Suplementação Tarifária e os advindos da cobrança da Taxa de Fiscalização, Homologação e Registro.

No Capítulo IX, inserem-se dispositivos de natureza diversa, a maior parte deles concernente à gestão de pessoal. Autoriza-se a extinção do Departamento de Aviação Civil - DAC e, por derradeiro, revalidam-se, por cinco anos, e por linhas aéreas, as concessões das empresas de transporte aéreo regular que, em 31 de julho de 2000, estivessem operando efetivamente tais linhas.

Acompanham, o projeto, três anexos.

O primeiro deles apresenta o quadro demonstrativo dos empregos e cargos efetivos da ANAC, que totalizariam mil oitocentos e trinta e cinco postos. Também, o quadro demonstrativo dos cargos comissionados da Agência, num total de seiscentos e cinqüenta e dois. Finalmente, o quadro resumo dos custos de cargos comissionados da ANAC, que alcançariam um milhão e trezentos e setenta e dois mil reais por mês, aproximadamente.

O segundo contém o quadro de gratificações de exercício em cargo de confiança da ANAC, para oficiais-generais e oficiais. Prevêem-se duzentos e setenta e nove cargos, a um custo total de quase cento e sessenta e nove mil reais por mês. Contém, ainda, o quadro das gratificações de representação pelo exercício de função do Ministério da Defesa, para graduados. Prevêem-se trezentos e sessenta e oito gratificações, com custo avaliado de cento e cinqüenta e sete mil reais por mês.

No terceiro anexo, estipula-se o valor da Taxa de Fiscalização, Homologação e Registro para cada um dos serviços executados pela Agência.

Na sucinta Exposição de Motivos que acompanha a iniciativa, assinada pelos Ministros de Estado da Defesa e do Planejamento, Orçamento e Gestão, afirma-se que a proposta obedece à premissa, determinada pela Presidência da República, de que o Estado, "*ao invés de prestar serviços, resguarde e garanta a prestação dos mesmos, nos moldes das agências federais reguladoras criadas recentemente, delegando ao setor privado a execução de determinados serviços públicos e a exploração de atividades, em regime de concorrência.*"

À proposição, foram apresentadas cento e setenta e sete emendas.

I.6 – AS EMENDAS

A relação descritiva das emendas encontra-se anexada a este parecer. Resumidamente, doze delas incidiram sobre o capítulo dos princípios fundamentais, trinta e nove sobre o capítulo da Agência Nacional de Aviação Civil, trinta e três sobre o capítulo da estrutura organizacional da ANAC, três sobre o capítulo do processo decisório, trinta e oito sobre o capítulo dos serviços aéreos comerciais, nove sobre o capítulo do patrimônio aeroportuário, onze sobre o capítulo da taxa, dos preços e da suplementação tarifária, quatro sobre o capítulo das receitas e vinte e oito sobre o capítulo das disposições finais e transitórias.

Apresentaram emendas ao projeto os Deputados Herculano Anghinetti, Nelson Trad, Paes Landim, Pedro Corrêa, Luiz Piauhyllino, Gilberto Kassab, Léo Alcântara, Eunício Oliveira, Cláudio Cajado, Pedro Valadares, Heráclito Fortes, Ney Lopes, Eliseu Resende, João Herrmann Neto, Ricardo Fiúza, Francisco Rodrigues, Alberto Goldman, Albérico Filho, Paulo Magalhães, Dr. Hélio, Airton Dipp, Anivaldo Vale, Jandira Feghali, Paulo Otávio, Jair Meneguelli, Telma de Souza, José Genoio, Ricardo Berzoini, Eduardo Campos e Gonzaga Patriota.

II - VOTO DO RELATOR

II.1. Quadro Institucional

Antes de passarmos à análise do projeto e das emendas que lhe foram apresentadas, convém traçar um breve panorama sobre a situação institucional do setor de aviação civil no país.

Reza a Constituição Federal que é competência da União explorar, diretamente ou mediante concessão, permissão ou autorização, a navegação aérea e a infra-estrutura aeroportuária.

Como vem ocorrendo desde os seus primórdios, a navegação aérea comercial brasileira é explorada por empresas privadas, concessionárias de serviço público de transporte aéreo.

Atua como poder concedente o Comando da Aeronáutica, por intermédio do Departamento de Aviação Civil, também encarregado de controlar a prestação dos serviços e editar normas infralegais para regulação do setor. O processo de licitação, conforme previsto na própria lei geral de licitações e contratos, é específico para o setor, de acordo com as diretrizes definidas no Código Brasileiro de Aeronáutica.

Resumidamente, o rito hoje exigido para que uma empresa opere serviços de transporte aéreo inicia-se com a autorização para funcionamento jurídico, outorgada pelo DAC à pessoa jurídica que tenha sede no Brasil, com pelo menos quatro quintos do capital com direito a voto pertencente a brasileiros e direção confiada exclusivamente a brasileiros. A par dessas condições, deve ainda a pessoa jurídica interessada na autorização em foco comprovar sua capacidade econômico-financeira, técnico-operacional e administrativa. Efetivada a autorização para funcionamento jurídico, a empresa estará habilitada a importar aeronaves, registrá-las no Registro Aeronáutico Brasileiro e obter o Certificado de Homologação da Empresa. Cumpridos esses passos, pode o interessado dirigir à Autoridade Aeronáutica pedido de concessão para exploração de serviço de transporte aéreo, devidamente instruído. A celebração do contrato dá-se com o DAC, ali fixando-se os direitos e obrigações do concessionário, seu objeto, a rede de linhas a ser operada, o prazo da concessão e demais condições gerais.

Já no que concerne à exploração dos serviços da infraestrutura aeroportuária, também monopólio da União, a participação de entes privados, por delegação, é insignificante. Os principais aeroportos brasileiros encontram-se sob a administração da INFRAERO, empresa pública especialmente criada para explorar a infra-estrutura aeroportuária que lhe foi atribuída pela Autoridade Aeronáutica. Ao lado dos aeroportos administrados pela INFRAERO, há os mantidos diretamente pela União, por intermédio do Comando da Aeronáutica, os explorados por Estados e Municípios, mediante convênios, e os de natureza privada, utilizados para uso exclusivo de seus proprietários.

Tem-se, assim, que a União atua como poder concedente e regulador, no que se refere à navegação aérea, e como administrador, direto ou indireto, nos aeroportos mais relevantes.

II.2 – Política de Criação de Agências Reguladoras

A regulação da infra-estrutura, nos seus mais diversificados setores, por intermédio de autarquias especiais, as Agências, tem sido política adotada pelo Governo desde meados da década passada. Ela é consequência visível da crise financeira que se abateu sobre o setor público nas décadas dos oitenta e noventa, a qual asfixiou a capacidade de investimento do Estado na expansão e manutenção de setores estratégicos da economia. Sem condições para manter-se à frente de negócios cuja complexidade, inovação tecnológica e demanda por capital exigiam instrumentos de atuação não disponíveis no setor público, a Administração passou a desconstituir seus monopólios, concedendo a agentes privados serviços que não conseguia mais explorar eficientemente. Exemplos dessa situação podem ser colhidos nos setores petrolífero, de energia elétrica, telecomunicações, saneamento e transportes.

Nem sempre o ingresso de agentes privados nestes campos da atividade econômica foi precedido de adequada estruturação do setor público e da legislação setorial, com vistas a resguardar os interesses dos consumidores, a garantir a eficiência produtiva e alocativa e a atenuar as incertezas dos investidores. Esses objetivos, inerentes à atuação das agências reguladoras, ora delimitaram efetivamente a passagem de um modelo de exploração da infra-estrutura a outro, ora tiveram que ser adequados às circunstâncias, em face da investida precoce de capital privado em setor carente de regulação nos moldes hoje praticados.

Em que pese esse problema congênito, ainda é pouca a experiência brasileira para se avaliar o comportamento das agências reguladoras e dos mercados a elas submetidos. Por princípio, preocupou-se o legislador em garantir-lhes independência legal, bem como fornecer-lhes instrumentos de regulação que possam incentivar a eficiência da indústria posta sob esquadro. No entanto, a independência legal, caracterizada pela independência decisória, autonomia financeira, liberdade na escolha dos instrumentos de regulação e desvinculação da formulação de políticas de Estado, ainda que essencial, não é capaz de garantir por si só a independência real da agência, condicionada a fatores menos visíveis, tais como o relacionamento da agência com o Governo e os entes regulados, a qualidade de seu corpo técnico, inclusive diretores, a disponibilidade efetiva de recursos para seu exercício e o grau de maturidade dos agentes sociais, mais ou menos compreensíveis em relação às finalidades da regulação.

No que respeita à criação de uma agência específica para o setor de aviação civil, uma peculiaridade salta aos olhos. Trata-se de setor que, ao contrário dos demais colocados sob regência das novas autarquias, não passou nem passa por mudanças relativas à personalidade dos exploradores dos serviços que lhe concernem. A navegação aérea comercial era e continuará a ser serviço prestado por empresas privadas. A exploração dos maiores aeroportos era e continuará a ser, pelo menos por algum tempo, atividade desenvolvida pela empresa estatal.

O fato de a criação da Agência Nacional de Aviação Civil não vir acompanhada do fenômeno do afastamento estatal da prestação de serviços públicos ou de interesse público poderia suscitar a idéia de que se trata de medida dispensável, como chegou a ser aventado em pronunciamento nesta Comissão Especial. Nada mais incorreto. Em realidade, o DAC não apresenta as características que modernamente se exigem de um órgão regulador, especialmente no que se refere à independência de atuação. Ademais, muito prudente que, antes de qualquer processo de engajamento do setor privado na exploração da infraestrutura aeroportuária, esteja o setor público suficientemente aparelhado para exercer as funções de regulação e fiscalização, hoje eclipsadas pela função de planejamento e administração de aeroportos. Importa dizer, ainda, que o fato de a INFRAERO ser empresa estatal não a torna, absolutamente, imune a desvios que comprometam o interesse público, a qualidade dos serviços, o desenvolvimento tecnológico ou os direitos dos usuários. A presença de uma agência reguladora, nesse sentido, parece ser de extrema valia para garantir que as atividades da empresa obedeçam a parâmetros de excelência estatuídos na legislação que regula a concessão de serviços públicos.

II.3 – ANAC e Código Brasileiro de Aeronáutica

Um aspecto que julgamos relevante abordar neste Parecer foi a forma de encaminhamento das normas legais que, pretende-se, configurem o cerne do marco regulatório do setor de aviação civil no país. Quer nos parecer que a alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica, já em formulação, mas ainda não proposta ao Poder Legislativo, deveria preceder ou pelo menos acompanhar a iniciativa que esta Comissão ora analisa, nos moldes do que se fez, por exemplo, na área de telecomunicações, em que uma única proposição criava a ANATEL e disciplinava as atividades do setor. Por muitas vezes, percebemos que matérias

contidas no projeto de lei em exame e nas emendas a ele propostas estariam melhor abrigadas em diploma legal de caráter mais genérico, como é o caso do CBA. Houvesse um entendimento na direção de se apreciar um novo Código simultaneamente à proposta de criação da agência reguladora, teríamos, certamente, a oportunidade de produzir um trabalho mais sistêmico, capaz de evitar incoerências ou dificuldades decorrentes do processo de adaptação de normas, umas às outras.

II.4 – Substitutivo

Feitas as observações preliminares desse voto, gostaríamos de passar à exposição mais pormenorizada das razões que nos levaram a produzir o Substitutivo em anexo, evolução da proposta preliminar encaminhada há poucos dias para debate nesta Comissão.

O texto que estamos submetendo ao exame desta Comissão, todos verão, diverge, em alguns aspectos, da proposta submetida à apreciação desta Casa. Em outros, complementa os dispositivos originais ou os simplifica. Tratam-se, em gênero, de alterações que têm por finalidade garantir que o poder normativo e fiscalizador da Agência seja exercido com menos discricionariedade, respeitados princípios e determinações que nos parecem de capital importância para a construção de um marco regulador mais liberal para o setor, no qual o dinamismo do ente privado seja colocado a serviço do interesse público.

Tal motivação, como demonstraram as audiências públicas, encontra eco não apenas entre a maioria dos especialistas em aviação civil no país, como também, salvo raras exceções, tem conduzido as políticas e orientado a elaboração das legislações estrangeiras relacionadas ao tema.

Ao abraçarmos o senso comum, em detrimento de teses que não encontram espaço na experiência setorial, esperamos estar concedendo aos agentes econômicos o ambiente necessário para que robusteçam sua capacidade competitiva, interna e externamente, não obstante saibamos ser preciso contornar diversas circunstâncias que, a par das obsolescências da legislação, têm contribuído para fragilizar a aviação civil brasileira.

Ao Substitutivo.

O Capítulo I trata dos princípios fundamentais, mesmo tema do Capítulo I do projeto de lei. Nosso texto foi ampliado em relação ao original no

sentido de abrigar dois artigos que contemplam os direitos e os deveres dos usuários, sugestões do Deputado Pedro Correia que nos mostraram convenientes em razão de se poder delimitar, antes mesmo do estabelecimento da ANAC, princípios pelos quais esta Agência deverá zelar no que respeita ao comportamento dos consumidores. Por sugestão do Deputado Gilberto Kassab, promovemos alterações na ementa e nos arts 1º e 2º do projeto, procurando melhor explicitar o caráter regulador e fiscalizador da agência, tanto no âmbito da navegação aérea como no das infra-estruturas aeroportuária e aeronáutica.

O Capítulo II do Substitutivo traz matéria não prevista no projeto. Por adotarmos nomenclatura sugerida pelo Deputado Ricardo Fiúza, entendemos necessário apresentarmos algumas definições que facilitarão a compreensão do texto proposto. Importante destacar que, em lugar de nos referirmos a serviços aéreos comerciais e outros termos similares que aparecem ao longo do projeto, incorporamos ao Substitutivo o conceito de serviços aéreos prestados em regime público, onde fatores como rota, frequência, tarifas e horários dos vôos são previamente disponibilizados para os usuários, e de serviços aéreos prestados em regime privado, no qual os fatores citados podem ser objeto de acordo entre o explorador da aeronave e os usuários.

O Capítulo III do Substitutivo, como o Capítulo II do projeto, trata basicamente da criação e das competências da ANAC. Digna de nota, inicialmente, foi a menção, proposta pelo Deputado Alberto Goldman, à ausência de subordinação hierárquica como uma das características da natureza de autarquia especial conferida à Agência, à semelhança do que foi previsto em outras agências reguladoras. De fato, é na lei que devem estar previstos os limites de atuação do órgão, não podendo a vinculação ao Ministério ser confundida com ascendência deste sobre os trabalhos da ANAC.

Em relação às competências, basicamente, foram mantidas as previstas no projeto de lei, incorporando-se ao texto sugestões dos Deputados Luiz Piauhyllino, Eliseu Resende, Alberto Goldman, Francisco Rodrigues, Jandira Feghali e deste Relator. Importante destacarmos, aqui, que a regulação e o controle sobre a indústria aeronáutica deixaram de fazer parte das competências da ANAC, passando esta tão somente a expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos. Também, que o estabelecimento do regime tarifário e a fixação de tarifas dos serviços aéreos prestados em regime público passaram a ser competências condicionais, ou seja, só podem ser exercidas nas hipóteses previstas na lei. De relevância notar, ainda, que a elaboração de um plano de outorga de

exploração da infra-estrutura aeroportuária também passou a constar do rol de competências da ANAC, posto que a existência de uma empresa pública atuando no setor não descarta a necessidade da definição dos aeródromos que devam ser explorados diretamente pela União e dos que devam ser explorados mediante delegação. Por fim, cremos ser conveniente ressaltar que, ao longo dos dispositivos relacionados às competências da ANAC, procurou-se deixar bem claro que a regulação e a fiscalização são as atividades fim da Agência, não competindo à ANAC exercer ações de controle que poderiam denotar a existência de responsabilidade executivas ou gerencias da autarquia, o que não condiz com sua natureza.

O Capítulo IV do Substitutivo dispõe sobre a estrutura organizacional da ANAC, tópico abordado no Capítulo III do projeto. Por sugestão do Deputado Paes Landim, nossa proposta prevê que não apenas as decisões da Diretoria sejam fundamentadas mas também a de cada Diretor, individualmente. Ainda por recomendação do Deputado Paes Landim, bem como do Deputado Eliseu Resende, promovemos algumas poucas modificações no que concerne às competências da Diretoria da ANAC, ajustando-as às alterações propostas nas competências da Agência.

Quanto à nomeação dos Diretores, adotamos a postura presente na chamada lei geral das agências, que prevê a escolha e nomeação dos Diretores diretamente pelo Presidente da República, não sendo necessária, como incluída no projeto, a indicação dos nomes pelo Ministro de Estado da Defesa. Outra providência adota em relação aos Diretores, sugestão dos Deputados Alberto Goldman e Gonzaga Patriota, foi a proibição da recondução, a fim de preservar a independência dos nomeados, que poderia ser comprometida diante da expectativa de nova indicação para o cargo. Estabelecemos, também, que apenas o Presidente da República, e não o Ministro da Defesa, terá poder para determinar o afastamento preventivo de Diretor, quando instaurado processo administrativo disciplinar. Acatamos emenda do Deputado Ricardo Berzoini que propõe a criação do voto de desconfiança, a ser proferido pelo Senado Federal, configurando-se esse mecanismo em mais uma forma de afastamento dos Diretores.

No tocante aos impedimentos para exercício de cargo de direção na ANAC, adotamos a sugestão dos Deputados Dr. Hélio e Eduardo Campos no sentido de se proibir o ingresso de cidadãos que nos últimos doze meses anteriores à indicação tenham mantido relação, nas formas previstas no projeto, com empresas ou instituições com interesse no setor de aviação civil. A

chamada “pré-quarentena” já é instituto previsto em outras agências reguladoras e tem por finalidade evitar ou pelo menos diminuir a possibilidade de se nomear alguém que possa representar interesses específicos.

Acatando sugestão dos Deputados João Herrmann Neto, Jandira Feghali e Eduardo Campos, introduzimos na estrutura organizacional da ANAC o Conselho Consultivo, órgão de participação institucional da sociedade na Agência, como já previsto na ANATEL. Espera-se que a existência do conselho facilite o diálogo entre todas as partes interessadas no desenvolvimento do setor. As derradeiras modificações nesse capítulo foram propostas pelos Deputados Pedro Valadares e Telma de Souza. Têm como objetivo melhor definir as atribuições do Ouvidor e permitir que as Casas do Congresso Nacional possam convocar os Diretores da Agência, providência sensata sob nosso ponto de vista dado que, em virtude da independência que goza a autarquia, de pouco adiantaria a manifestação do Ministro da Defesa no Parlamento a respeito de assuntos relacionados à aviação civil.

No Capítulo V do Substitutivo, correspondente ao Capítulo IV do projeto, trata-se do processo decisório da ANAC. Pequenos ajustes no texto original foram realizados, fruto de contribuições das Deputadas Jandira Feghali e Telma de Souza. De se destacar, a inclusão de dispositivo que prevê a realização de sessões públicas da Diretoria quando a matéria a ser tratada representar conflito entre agentes econômicos e entre estes e usuários dos serviços. Idêntico mandamento encontra abrigo na lei que criou a agência reguladora do setor de telecomunicações.

No Capítulo VI, aborda-se a remuneração dos serviços da ANAC e a suplementação tarifária, matérias presentes no Capítulo VII do projeto. Originalmente, previu-se a existência de Taxa de Fiscalização, Homologação e Registro, sendo os fatos geradores e os valores correspondentes especificados no Anexo III do projeto. Julgamos que essa sistemática não se mostra conveniente pois qualquer alteração dos valores propostos ou dos serviços ali previstos somente seria alcançada mediante alteração da lei, o que, evidentemente, não corresponde à tarefa corriqueira. Eis porque propomos que, em lugar de taxa, a Agência seja remunerada por intermédio de emolumentos, sendo os serviços e os valores correspondentes fixados pela própria Diretoria, ficando assim excluído o referido Anexo III do projeto.

No que tange à suplementação tarifária, consideramos que sua previsão é plenamente justificável, desde que os recursos que a sustentem sejam fruto de contribuição de toda a sociedade, não somente, como previu o projeto, de parcela dos usuários de um meio de transporte, a quem se pretende imputar o encargo de fomentar o desenvolvimento regional, tarefa típica de Estado. Eis porque em nosso Substitutivo, conforme sugestão do Deputado Nelson Trad, o Orçamento Geral da União e as verbas repassadas por Estados e Municípios beneficiados passam a constituir a fonte de financiamento da suplementação, como já ocorre em outros países.

O Capítulo VII do Substitutivo versa acerca das receitas da ANAC, assunto reservado ao Capítulo VIII do projeto. Alterações pontuais, fruto de intervenções deste Relator e do Deputado Heráclito Fortes, foram promovidas para aperfeiçoar a matéria. Gostaríamos de destacar a supressão do inciso V do art. 60 original, que incluía entre as receitas da ANAC os recursos provenientes da Taxa de Fiscalização, Homologação e Registro que, como já esclarecemos, dará lugar a emolumentos definidos pela Diretoria da Agência.

O Capítulo VIII do Substitutivo cuida da organização dos serviços de aviação civil, tema objeto do Capítulo V do projeto. Não foram poucas as modificações aqui introduzidas. Além das propostas deste Relator, vários Deputados intervieram no sentido de melhorar o texto. Necessário ressaltar, além das contribuições dos Deputados Anivaldo Vale, Eliseu Resende, Jair Meneguelli e Albérico Filho, as diversas e pertinentes sugestões do Deputado Ricardo Fiúza.

Importante apontar, de início, que promovemos uma reestruturação no Capítulo, destacando seções para a apreciação de disposições gerais, dos serviços aéreos prestados em regime público, dos serviços aéreos prestados em regime privado, do transporte aéreo internacional e das demais atividades de aviação civil.

Na seção referente às disposições gerais, arrolamos dispositivos que definem as modalidades de delegação dos serviços aéreos e algumas condições indispensáveis para sua prestação. Explicitamos que o transporte de passageiros ou cargas sem fins comerciais é atividade que independe de autorização ou concessão da Agência. Incluímos, ainda, mandamento que estipula ser privativo de tripulação pertencente ao quadro de pessoal próprio do operador de serviços aéreos o exercício de função a bordo de aeronave, evitando-se a terceirização de atividades cruciais para a segurança de vôo.

Como já mencionado anteriormente, definimos dois regimes de prestação de serviços aéreos: o público e o privado. No primeiro, a exploração poderá se dar mediante concessão ou permissão, esta somente em caráter transitório. O objeto da concessão para exploração de serviços aéreos em regime público será a prestação dos respectivos serviços em todo o território nacional e, quando aplicável, no exterior. Isso contraria o disposto no projeto em análise, que abria a possibilidade da Agência outorgar os serviços por linha aérea, conjunto de linhas aéreas, região, sub-região ou critérios outros, à escolha da ANAC. A definição do objeto da concessão já em lei, aparentemente uma limitação ao poder regulador da Agência, mostrou-se necessária em razão dos variados sinais emitidos pelo Poder Executivo, inclusive no próprio projeto, de que o sistema de concessão por linha aérea teria ampla utilização. Cumpre lembrar que a absoluta maioria dos Deputados e dos convidados que participaram das audiências públicas manifestaram-se contra tal espécie de outorga. Ficou caracterizado que se trata de modelo atípico, que não encontra paralelo em qualquer outro país. Como salientaram os presidentes de companhias aéreas e, mais especialmente, o Brigadeiro Renato Costa Pereira, Secretário Geral da Organização de Aviação Civil Internacional, não é sensato comprometer-se a composição de uma malha aérea, fruto de cuidadoso processo de planejamento por parte da empresa. Rupturas nessa malha desencadeariam custos operacionais mais elevados, queda nos índices de ocupação das aeronaves, diminuição da rentabilidade e burocratização do sistema. Para evitar toda essa sorte de problemas, parece-nos, de fato, que a melhor solução é permitir aos concessionários da exploração de serviços aéreos em regime público operar no país sem restrições concernentes a linhas, áreas de atuação, frequências, horários e tarifas. Na eventualidade da ocorrência de limitações operacionais em determinados aeroportos, o que hoje se verifica, por exemplo, em Congonhas, lança-se mão do sistema de oferta de eslots - prática que encontra respaldo na experiência internacional, principalmente na européia -, nos moldes que a Agência vier a definir.

Os procedimentos licitatórios para a outorga dos serviços também sofreram alteração em relação aos previstos no projeto. Diferentemente da proposta do Poder Executivo, nosso Substitutivo fixa que o objetivo da licitação é a escolha de tantos prestadores quantos entender conveniente a Agência, para oferecer serviços de transporte aéreo no território nacional. Observados os pré-requisitos de habilitação jurídica, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira e regularidade fiscal, a ANAC poderá escolher, de acordo com o edital, as empresas que apresentarem melhores propostas técnicas, critério específico que o

Substitutivo, de antemão, define para o julgamento das licitações. A escolha de tal critério, que substitui outros como a melhor oferta pela concessão ou a menor tarifa, deve-se às especificidades do setor de transporte aéreo. Importa, para a coletividade, que estejam operando aqueles que disponham de melhor planejamento para a prestação dos serviços, que contem com equipamentos e pessoal qualificado, que apresentem estratégias de crescimento e diversificação das operações, que contribuam, enfim, para o fortalecimento da indústria brasileira do transporte aéreo. Por seu turno, o critério da melhor oferta para o Poder Público só iria descapitalizar agentes produtivos já em dificuldades, sem ganhos diretos para os usuários, e o da menor tarifa perde sentido na medida em que se visa à implantação do regime de liberdade tarifária.

No tocante à inexigibilidade de licitação, retiramos a possibilidade de se dispensar o certame na hipótese, contemplada no projeto, de todos os interessados poderem executar os serviços. Trata-se, a nosso ver, de avaliação subjetiva, capaz de comprometer a seriedade do processo. Melhor que permaneça, somente, a hipótese de inexigibilidade por existência de somente um interessado na prestação do serviço, o que pode ser apurado com objetividade.

Embora já tenhamos nos referido ao modelo de concessão, não fizemos menção ao prazo da outorga. Também aqui, propomos modificação no projeto de lei. O prazo de até dez anos a todos pareceu extremamente curto, incapaz de viabilizar a estruturação de um serviço tão complexo como o transporte aéreo, no qual há emprego intensivo de capital. O prazo de dez anos, evidentemente, foi sugerido pensando-se no sistema de concessão por linhas. À medida que a empresa perderia algumas licitações, iria ganhado outras, mantendo assim em operação sua frota de aeronaves. Já explicitamos, no entanto, as enormes inconveniências dessa espécie de outorga. Restou-nos, portanto, rever o prazo estabelecido, aumentando-o para vinte e cinco anos, com possibilidade de prorrogação por igual período. Cumpre lembrar que em diversos países não é fixado prazo para a prestação dos serviços pelas empresas, ficando autorizadas as operações por tempo indefinido, devendo apenas o prestador resguardar as condições que lhe permitiram obter a outorga.

Com respeito às tarifas, o Substitutivo ordena ter primazia o regime de liberdade tarifária, há pouco implantado, não custa ressaltar, pelo próprio DAC, o que nos dá a certeza de que a proposta somente reforça entendimento já pacífico entre os estudiosos do setor.

Os demais aspectos relacionados à outorga dos serviços, disciplinados no projeto, foram suprimidos por entendermos que a legislação própria já deles cuida com propriedade, caso da extinção da concessão ou dos encargos do poder concedente e do concessionário.

O Capítulo IX do Substitutivo traz à baila matéria relacionada à infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, tema que não mereceu capítulo próprio no projeto. Embora atualmente haja diferenças institucionais consideráveis entre a exploração dos serviços aéreos e dos serviços aeronáuticos e aeroportuários, não nos afigura justificável a omissão do assunto na proposta governamental. Apesar de haver sido dito nas reuniões de audiência pública que amplo estudo para remodelagem do setor aeroportuário começa a ser empreendido pelas autoridades do Poder Executivo, cremos que alguns princípios precisam constar dessa proposta legislativa. Para a sua formulação, contribuíram sugestões dos Deputados Eliseu Resende, Ricardo Fiúza, e Eunício Oliveira. Resumidamente, primeiro relacionamos aqueles que devem ser observados no gerenciamento e operação da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, e, depois, os que dispõem sobre os tipos de exploração a que estão sujeitos os aeródromos. Bom registrar que, diferentemente do que hoje estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica, estamos propondo que um aeródromo privado, construído e administrado por seu proprietário, possa ser utilizado com fins comerciais, mediante autorização da Agência. Temos certo que isso constitui mais um recurso, com alcance limitado, é verdade, para a ampliação da oferta de serviços aeroportuários, especialmente em localidades hoje ainda não atendidas por um aeroporto. Ainda nesse capítulo, gostaríamos de consignar a criação de um conselho de administração para os aeroportos, à semelhança do que existe nos portos organizados, a fim de que as administrações aeroportuárias passem a interagir com a comunidade diretamente interessada.

O Capítulo X do Substitutivo dispõe sobre a gestão do patrimônio aeroportuário, assunto presente no Capítulo VI do projeto. Iniciamo-lo com dispositivo, não abrigado no projeto, que define ser da administração do aeroporto, mediante anuência do Conselho de Administração do Aeroporto, a incumbência de fixar as tarifas aeroportuárias e demais remunerações relativas ao uso de áreas, instalações e facilidades do complexo aeroportuário. A medida tem por finalidade adequar o valor das tarifas e preços praticados às reais necessidades do aeroporto, ajudando a competitividade no setor, como foi feito no setor portuário.

As alterações que se seguirem, fruto de sugestões dos Deputados Herculano Anghinetti, Ney Lopes, Albérico Filho, Paulo Magalhães e

Ricardo Berzoini, não foram numerosas, concentrando-se no objetivo de permitir que outros agentes, além dos delegatários de serviço de transporte aéreo, usufruam do direito de participar de licitações para a obtenção de concessão de uso de imóveis da União localizados em aeroportos. De importância destacar, ainda, que reduzimos o valor da remuneração devida pela concessão que, de “no mínimo dois por cento ao ano”, passará a ser de um por cento, bem como o valor pela transferência que, de cinco por cento, passará a dois por cento do valor do imóvel. Por último, permitimos que os recursos advindos da cobrança pela concessão de uso possam ser empregados em quaisquer aeroportos que estejam sob domínio de uma mesma administração, facilitando o trabalho de gerenciamento.

O Capítulo XI do Substitutivo traz as disposições finais e transitórias, presentes no Capítulo IX do projeto. Quase todo o conteúdo desse capítulo foi absorvido da proposição original. As inovações cruciais dizem respeito à previsão de extinção do Adicional de Tarifa Aeroportuária, proposta pelo Deputado Heráclito Fortes e de adaptação dos atuais instrumentos de delegação relativos à exploração de aeroportos aos ditames da futura lei, sugestão do Deputado Eliseu Resende. Pensamos ser conveniente estabelecer-se um cronograma para a extinção do ATAERO por se tratar de mecanismo de financiamento aeroportuário que acaba por gravar as empresas de aviação civil e induzir ao relaxamento na obtenção de metas de produtividade mais ambiciosas pelos que administram os aeroportos. Ao lado disso, devemos lembrar que a limitação de capital para investimento pode ser superada com a abertura do setor à participação de agentes privados, como começa a acontecer mundo afora.

Digno de comentário, também, julgamos ser a supressão do dispositivo presente no projeto que permitia a revalidação das outorgas das empresas aéreas por cinco anos, contados da data de publicação do regulamento da ANAC. No lugar desse instrumento de apoio às companhias, que poderia ter sua constitucionalidade questionada, preferimos adotar a sugestão do Deputado Heráclito Fortes, segundo a qual o poder concedente fica autorizado a prorrogar os contratos existentes, quando prevista tal cláusula, mediante adaptação dos mesmos às disposições da futura lei.

Essas, as observações que imaginamos indispensáveis para a compreensão do Substitutivo.

II.5 – Exame de adequação financeira e orçamentária

Cabe a esta Comissão Especial o exame dos “aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilização ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual”, conforme estabelece o art. 53, inciso IV, combinado com o art. 32, inc. IX, letra h, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Relativamente à adequação do projeto e das emendas apresentadas ao Plano Plurianual para o quadriênio 2000/2003 (Lei nº 9.989, de 2000) e à Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO para o exercício de 2001 (Lei nº 9.995, de 2000), não há restrição explícita ao seu objetivo nos referidos documentos legais. No que concerne à adequação à lei orçamentária anual (Lei nº 10.171, de 2001), o projeto prevê a transferência de dotações orçamentárias do Ministério da Defesa para a Agência a ser criada (art. 71) e o preenchimento dos novos empregos à medida que vagarem os cargos a serem transferidos da estrutura daquele Ministério para a ANAC (art. 64, § 1º). As emendas apresentadas têm caráter eminentemente normativo, não afetando os dispêndios previstos no funcionamento da Agência.

Assim, opinamos pela adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 3.846, de 2000 e pela não implicação das emendas apresentadas em aumento de despesa pública, não cabendo a este Colegiado realizar exame de adequação quanto aos aspectos financeiro e orçamentário públicos das mesmas.

II.6 – Exame de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

O projeto em exame trata da criação de órgão da administração pública federal, vindo à apreciação desta Casa por iniciativa do Presidente da República, em respeito ao disposto no art. 61, § 1º, e, da Constituição Federal.

A proposição traz à luz, além de seu objeto principal - a constituição de órgão regulador, matérias a respeito das quais compete somente à União legislar: direito aeronáutico, art. 22, I, da C.F, regime da navegação aérea, art. 22, X, da C.F, e trânsito e transporte, art. 22, XI, da C.F.

Não se vislumbra inconstitucionalidade nos dispositivos que dão forma ao projeto. Há que se apontar, todavia, a existência de mandamentos já previstos em outras normas legais, como as leis gerais de concessão e de licitações e contratos, o que caracteriza injuridicidade. Nesses casos, houve-se por bem eliminar os dispositivos redundantes, fazendo-se menção, quando necessário, às legislações específicas que ora regulam a matéria.

Com relação às emendas, cabem as seguintes observações.

A emenda nº 04/01 foi considerada injurídica por prever a existência de contrato de autorização, figura incompatível com esse instituto.

A emenda nº 06/01 foi considerada injurídica posto que a autorização é ato precário, não se justificando compará-la ao instituto da concessão.

A emenda nº 20/01 foi considerada injurídica por contrariar a Lei Complementar nº 97, de 2000, já que o conceito de autoridade aeronáutica é ali definido.

A emenda nº 29/01 foi considerada inconstitucional por tratar de matéria cuja iniciativa pertence exclusivamente ao Poder Executivo.

A emenda nº 31/01 foi considerada inconstitucional por tratar de matéria cuja iniciativa pertence exclusivamente ao Poder Executivo.

A emenda nº 53/01 foi considerada inconstitucional por tratar de matéria cuja iniciativa pertence exclusivamente ao Poder Executivo.

A emenda nº 62/01 foi considerada injurídica por contrariar a Lei Complementar nº 97, de 2000, na qual estabelece-se a vinculação do órgão regulador ao Ministério da Defesa.

A emenda nº 88/01 foi considerada inconstitucional por pretender dispensar a realização de licitação prevista no art. 175 da Constituição Federal.

A emenda nº 96/01 foi considerada injurídica por pretender privilegiar a participação da iniciativa privada na exploração de serviço de infraestrutura aeroportuária.

A emenda nº 98/01 foi considerada injurídica por prever a existência de contrato de autorização, figura incompatível com esse instituto.

A emenda nº 109/01 foi considerada inconstitucional por prever fixação de taxa pelo órgão regulador, o que somente pode ocorrer por intermédio de lei.

A emenda nº 112/01 foi considerada inconstitucional por facultar ao órgão regulador modificar os valores da Taxa, sem valer-se do processo legislativo.

A emenda nº 141/01 foi considerada injurídica por desprezar a possibilidade da restrição de direitos individuais em função do interesse público.

A emenda nº 150/01 foi considerada inconstitucional por tratar de matéria administrativa, de competência do Poder Executivo.

A emenda nº 151/01 foi considerada inconstitucional por tratar de matéria cuja iniciativa pertence exclusivamente ao Poder Executivo.

A emenda nº 156/01 foi considerada inconstitucional por não observar o princípio federativo.

A emenda nº 160/01 foi considerada injurídica por contrariar a Lei Complementar nº 97, de 2000, na qual estabelece-se a vinculação do órgão regulador ao Ministério da Defesa.

A emenda nº 170/01 foi considerada inconstitucional por ferir o princípio de separação dos poderes.

II.7 – Assuntos expostos na comissão mas não diretamente relacionados ao projeto

Além dos tópicos discorridos no decorrer do presente Parecer, todos certamente com grande interesse para a finalidade de criação da ANAC como órgão regulador da aviação civil, algumas matérias tratadas nas audiências públicas e nas visitas realizadas, embora não voltadas exatamente para a referida criação, parecem-nos de fundamental importância para a aviação civil, como um todo, e merecem aqui uma referência. Entre essas matérias, algumas foram mencionadas com maior frequência: a influência da variação cambial e a incidência dos impostos e encargos fiscais na composição de custos das empresas; o controle tarifário imposto pelos planos econômicos, como causa de endividamento das empresas; algumas

deficiências do sistema de proteção ao vôo quanto à segurança de vôo; a previsível futura privatização dos aeroportos e de instalações aeroportuárias.

Vários palestrantes foram bastante incisivos em demonstrar as graves conseqüências das amplas variações cambiais sobre os custos incorridos pelas empresas, pelo simples motivo de que tanto os próprios aviões, como suas peças de reposição e mesmo os preços dos combustíveis estão atrelados às aquisições externas, em moedas fortes, enquanto que as tarifas internas são sempre referidas à moeda nacional. Assim, às variações cambiais que chegaram a cerca de cem por cento nos últimos dois anos não é propriamente possível de se tomarem medidas de pleno resguardo, pelos agentes econômicos que operam com taxas de lucro bastante reduzidas. A conseqüência mais imediata é o crescimento rápido do endividamento das empresas.

Outro fator que foi muito discutido nas audiências é o da alta incidência dos impostos e outros encargos fiscais, também, nos custos das empresas: o Imposto de Produto Industrializado (IPI) e o Imposto de Renda sobre os aviões importados, mesmo no sistema de arrendamento (leasing); o Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), que chega a trinta e três por cento do preço final dos combustíveis de aviação, enquanto que na Europa não chega a doze por cento e nos Estados Unidos fica em torno de oito por cento. Na composição dos custos finais das empresas nacionais esse fator tem um peso próximo a dezoito por cento do total.

As empresas mais antigas em operação foram categóricas em afirmar as suas dificuldades diante do controle governamental exercido sobre as tarifas aéreas, por ocasião dos diversos planos econômicos lançados na tentativa de conter o antigo grave processo inflacionário. No afã de debelar a inflação, as tarifas permaneceram fixadas em níveis muito baixos, deteriorando os ativos das empresas, que na realidade tiveram que se descapitalizar para sobreviver no mercado.

Especificamente sobre o sistema de proteção ao vôo, atividade que permanecerá com o Comando da Aeronáutica, mas que é vital para as operações da aviação civil, tivemos relato de graves situações de insegurança que existem, exatamente nos trechos mais movimentados da aviação nacional: a região compreendida entre as áreas terminais do Rio de Janeiro e de São Paulo, por conta de graves deficiências nos controle de tráfego devidas aos atuais equipamentos de radar em operação. Esses equipamentos seriam de uma geração já obsoleta, com

apresentação visual enganosa para o controlador. Esse, aliás, foi o tema de uma importante reportagem televisiva levada ao ar recentemente.

Outro tema, ainda sobre a proteção ao vôo, que também suscitou muitas discussões é a falta de equipamentos de aproximação de última geração, a exemplo dos ILS (sistema de aproximação e pouso por instrumentos) de categoria mais avançada, em alguns dos principais aeroportos nacionais, principalmente na região nordestina, onde nos últimos tempos têm operado diversas transportadoras européias.

Vale aqui lembrar, também, um tema que não foi tratado no Projeto de Lei enviado pelo Executivo: a privatização dos aeroportos. Embora essa matéria não tivesse sido considerada, vários palestrantes e debatedores se referiram a ela com ênfase. Digna de se considerar foi a opinião do Brigadeiro Renato Cláudio Costa Pereira, que alertou para os cuidados que se devam tomar ao conduzir esse processo, no futuro, em termos de planejamento efetivo, quanto ao resguardo dos interesses nacionais e dos usuários, de modo a se evitem os desastres econômicos que têm ocorrido em diversos países próximos a nós. Nesse campo já existem exemplos de processos aparentemente bem sucedidos.

II.8 – Conclusão

Votamos pela adequação financeira e orçamentária, pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.846, de 2000, na forma do Substitutivo a seguir.

Quanto às emendas, encaminhamos nosso voto:

a) pela adequação financeira e orçamentária de todas as emendas;

b) pela rejeição, por inconstitucionalidade ou injuridicidade, das emendas de nº 04, 06, 20, 29, 31, 53, 62, 88, 96, 98, 109, 112, 141, 150, 151, 156, 160 e 170;

c) pela rejeição, quanto ao mérito, das emendas nº 02, 03, , 05, 07, 08, 10, 15, 16, 21, 26, 30, 32, 35, 36, 39, 43, 50, 51, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 63, 64, 69, 70, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 85, 87, 89, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 113, 114, 115, 117, 118, 119, 120,

123, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 152, 153, 154, 158, 159, 161, 162, 164, 165, 167, 169, 174, 175 e 177;

d) pela aprovação, na forma do Substitutivo, das emendas nº 01, 09, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 33, 34, 37, 38, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 52, 54, 60, 65, 66, 67, 68, 71, 73, 82, 84, 86, 90, 110, 111, 116, 121, 122, 124, 127, 136, 137, 138, 155, 157, 163, 166, 168, 171, 172, 173 e 176.

Sala da Comissão, em 18 de setembro de 2001.

DEPUTADO LEUR LOMANTO
RELATOR

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.846, DE 2000.

Dispõe sobre a ordenação dos serviços da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Art. 1º Compete à União, por intermédio do órgão regulador e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

Art. 2º A ordenação da aviação civil e da infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica visa:

- I - preservar o interesse nacional;
- II - contribuir para o desenvolvimento econômico e a integração nacional;
- III - garantir a segurança, eficiência, economicidade e regularidade dos serviços aéreos;
- IV - assegurar a prestação de serviço adequado;
- V – dotar o País de uma infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária adequada;
- VI – promover a competição e a diversidade na prestação dos serviços aéreos, incrementar a sua oferta e proporcionar padrões de qualidade compatíveis com as exigências dos usuários;
- VII – incentivar e criar oportunidades de investimentos e estimular o desenvolvimento tecnológico e industrial, em ambiente competitivo;
- VIII – evitar os danos econômicos decorrentes de congestionamentos de tráfego aéreo;

IX – promover a integração física e operacional do transporte aéreo com os demais modais de transporte;

X – ampliar a competitividade do setor de transporte aéreo nacional no mercado internacional.

Art. 3º O usuário de serviços aéreos em regime público tem direito:

I – de não ser discriminado quanto às condições de acesso e de fruição do serviço;

II – à informação adequada sobre as condições de prestação de serviços, suas tarifas e preços;

III – de respostas às suas reclamações pela prestadora do serviço;

IV – de peticionar contra a prestadora do serviço perante o órgão regulador e organismos de defesa do consumidor;

V – à reparação dos danos causados pela violação de seus direitos.

Art. 4º O usuário de serviços aéreos tem o dever de:

I – utilizar, adequadamente, os serviços, instalações e equipamentos de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

II – respeitar os bens públicos;

III – comunicar às autoridades irregularidades ocorridas e atos ilícitos cometidos por prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

Art. 5º No disciplinamento das relações econômicas no setor de aviação civil, observar-se-ão os princípios constitucionais da soberania nacional, liberdade de iniciativa, livre concorrência, defesa do consumidor, repressão ao abuso do poder econômico e continuidade da prestação dos serviços em regime público.

Art. 6º Os serviços aéreos prestados em regime público serão organizados com base no princípio da livre competição entre todas as prestadoras, devendo o Poder Público atuar para promovê-lo, bem como corrigir os efeitos da competição imperfeita e reprimir as infrações à ordem econômica.

§ 1º Os atos envolvendo prestadora de serviços que visem a qualquer forma de concentração econômica, inclusive mediante fusão ou incorporação de empresas, constituição de sociedade para exercer o controle de empresas ou qualquer forma de agrupamento societário, ficam submetidos aos controles, procedimentos e condicionamentos previstos nas normas gerais de proteção à ordem econômica.

§ 2º Os atos de que trata este artigo serão submetidos à apreciação do órgão de defesa da concorrência, por meio do órgão regulador.

§ 3º Praticará infração da ordem econômica a prestadora de serviços aéreos que, na celebração de contratos de fornecimento de bens e serviços, adotar práticas que possam limitar, falsear ou, de qualquer forma, prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 7º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – serviços aéreos os relativos ao transporte de passageiros, cargas e mala postal, doméstico ou internacional, bem como aqueles realizados em benefício do proprietário ou operador da aeronave;

II – serviços aéreos em regime público, os prestados por concessionárias e permissionárias de serviços de transporte aéreo público de passageiros, cargas e mala postal, doméstico ou internacional, por sua conta e risco, caracterizando-se pela regularidade de rota, frequência e horário, e remuneração mediante tarifas praticadas na forma desta Lei;

III – serviços aéreos em regime privado, os realizados por empresas autorizadas a prestar serviços de transporte aéreo de passageiros, cargas e mala postal, doméstico ou internacional, por sua conta e risco, em caráter não-regular, ou quaisquer outros serviços com fins comerciais nos quais a rota, o horário, a finalidade e a remuneração são livremente pactuados entre o usuário e o prestador;

IV – aeroportos, os aeródromos civis abertos ao tráfego e dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas, explorados em regime público, diretamente pela União ou mediante concessão;

V – aeródromos civis privados, os aeródromos civis abertos ao tráfego e dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas, explorados em regime privado, mediante autorização ao seu proprietário, nos quais a remuneração pelo uso das suas instalações e facilidades é livremente pactuado entre o seu proprietário e o usuário;

VI – aeródromos de uso privativo, os aeródromos de uso privativo de seu proprietário, não sujeitos à exploração comercial;

VII – heliportos, os heliportos civis dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas, explorados diretamente pela União ou mediante concessão, sob regime público, ou pelo seu proprietário, por intermédio de autorização, sob regime privado, ou, ainda, de uso privativo do seu proprietário, neste caso vedada a sua exploração comercial.

CAPÍTULO III DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC

Art. 8º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.

Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 9º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 10. A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Art. 11. O Poder Executivo instalará a ANAC, mediante a aprovação de seu regulamento e estrutura organizacional, por decreto, em até cento e oitenta dias, contados a partir da data da publicação desta Lei.

Parágrafo único. A edição do regulamento investirá a ANAC no exercício de suas atribuições.

Art. 12. Compete à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, imparcialidade, legalidade, impessoalidade e publicidade, cabendo-lhe, especialmente:

- I – implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil;
- II – representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, exceto nos assuntos relativos ao controle e gerenciamento de tráfego aéreo;
- III – elaborar relatórios e emitir pareceres sobre acordos, tratados e convenções e outros atos de transporte aéreo internacional, celebrados ou a serem celebrados com outros países ou organizações internacionais;
- IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação de padrões e recomendações internacionais de aviação civil, observadas as normas de acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;
- V – conduzir as negociações para o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional;
- VI – regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados por empresas estrangeiras no País, observadas as normas de acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;
- VII – regular as condições e expedir a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior;
- VIII – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal, os serviços auxiliares, a proteção da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil;
- IX – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves, porte e transporte de armamento, explosivos, material bélico ou quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os

tripulantes ou passageiros ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

X – elaborar o plano geral para outorga de serviços aéreos em regime público;

XI – conceder ou permitir a exploração de serviços aéreos em regime público, mediante celebração de contrato de concessão ou permissão;

XII – autorizar, expedindo os respectivos atos, a exploração de serviços aéreos em regime privado;

XIII – estabelecer o regime tarifário dos serviços aéreos prestados em regime público, nos termos desta Lei;

XIV – promover a apreensão de bens e produtos que estejam em desacordo com as especificações;

XV – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de vôo;

XVI – proceder a homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações relativos às atividades de competência do Sistema de Segurança de Vôo, bem como licenças de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física;

XVII – administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro;

XVIII – regular a expedição de autorizações de horários de pouso e decolagem nos aeroportos públicos;

XIX – promover a suplementação das tarifas de serviços aéreos prestados em regime público, nos termos previstos nesta Lei;

XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, a exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle e gerenciamento de tráfego aéreo;

XXII – aprovar os planos diretores dos aeroportos;

XXIII – propor ao Presidente da República, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive para instalação de aeródromos civis privados;

XXIV – elaborar o plano geral para outorga de exploração da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

XXV – conceder e autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária;

XXVI – elaborar e publicar os editais e promover as licitações para a outorga de concessão de exploração de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

XXVII – celebrar contratos de concessão para a exploração de aeroportos ou terminais de passageiros;

XXIII – expedir atos de autorização para a exploração de aeródromos civis privados e aeródromos de uso privativo;

XXIX – expedir normas uniformes para a elaboração dos regulamentos dos aeroportos pelas respectivas administrações aeroportuárias;

XXX – estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

XXXI – estabelecer as tarifas relativas aos controles e gerenciamento do tráfego aéreo;

XXXII – homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

XXXIII – arrecadar, administrar e suplementar recursos para o funcionamento de aeroportos civis públicos deficitários, de interesse nacional ou regional;

XXXIV – aprovar e fiscalizar a construção e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego;

XXXV – expedir normas e padrões que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeroportos, abrangendo inclusive equipamentos de pátio;

XXXVI – expedir normas e padrões mínimos de desempenho e eficiência a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, quanto aos equipamentos que utilizarem;

XXXVII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XXXVIII – reprimir infrações à legislação, inclusive aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XXXIX – arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;

XL – contratar pessoal por prazo determinado, de acordo com a legislação aplicável;

XLI – adquirir, administrar e alienar seus bens;

XLII – apresentar ao Ministro de Estado da Defesa proposta de orçamento;

XLIII – elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades ao Ministério da Defesa e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional;

XLIV – aprovar o seu regimento interno;

XLV – administrar os empregos públicos, os cargos comissionados e as gratificações de que trata esta Lei;

XLVI – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência, sempre admitido recurso à Diretoria;

XLVII – deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação sobre serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos;

XLVIII – editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

XLIX – 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;

L – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, tendo em vista a descentralização e fiscalização eficiente dos setores de aviação civil e infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

LI – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, em cooperação com as instituições dedicadas à cultura nacional, orientando e incentivando a participação das empresas do setor.

§ 1º A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em regulamento específico, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, para a expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.

§ 2º A ANAC observará as prerrogativas específicas do Comando da Aeronáutica e atuará sob sua orientação em assuntos de aviação civil que interessarem à defesa nacional, devendo ser previamente consultada sobre a edição de normas e procedimentos de segurança de voo que tenham repercussão econômica e operacional na prestação de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária

§ 3º Para os efeitos previstos nesta Lei, o sistema de controle e gerenciamento de tráfego aéreo será explorado diretamente pela União, por intermédio de órgão da administração direta ou indireta.

CAPÍTULO IV

DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANAC

Seção I

Da Estrutura Básica

Art. 13. A ANAC terá como órgão de deliberação máxima a Diretoria, contando, também, com uma Procuradoria, uma Corregedoria, uma Ouvidoria e um Conselho Consultivo, além das unidades especializadas.

Art. 14. A Diretoria atuará em regime de colegiado e será composta por um Diretor-Presidente e quatro Diretores, que decidirão por maioria absoluta, cabendo ao Diretor-Presidente, além do voto ordinário, o de qualidade.

§ 1º A Diretoria reunir-se-á com a maioria de seus membros.

§ 2º A matéria sujeita à deliberação da Diretoria será distribuída ao Diretor responsável pela área para apresentação de relatório.

§ 3º As decisões da Diretoria, bem como de cada Diretor, serão fundamentadas.

§ 4º As sessões deliberativas da Diretoria que se destinem a resolver pendências entre agentes econômicos ou entre estes e usuários da aviação civil serão públicas, permitida a sua gravação por meios eletrônicos e assegurado aos interessados o direito de obter transcrições.

Art. 15. Compete à Diretoria:

I – propor, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, ao Presidente da República:

a) modelo de concessão de exploração da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

b) alterações do regulamento da ANAC;

c) diretrizes para a suplementação tarifária para linhas aéreas;

d) plano geral de outorga de serviços aéreos explorados em regime público e plano geral de outorga para a exploração de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

II – aprovar procedimentos administrativos de licitação, observados os preceitos desta Lei;

III – conceder ou permitir prestação de serviços aéreos em regime público;

IV – autorizar a prestação de serviços aéreos em regime privado;

V – conceder a exploração da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

VI – exercer o poder normativo da Agência;

VII – aprovar minutas de editais de licitação, homologar adjudicações, bem como decidir pela prorrogação, transferência e extinção de contratos de concessão e permissão, na forma do regimento interno;

VIII – decidir sobre a aquisição e a alienação de bens;

IX – autorizar a contratação de serviços de terceiros, na forma da legislação em vigor;

X – aprovar o regimento interno da ANAC;

XI – apreciar, em grau de recurso, as penalidades impostas pela ANAC.

Parágrafo único. É vedado à Diretoria delegar, a qualquer órgão ou autoridade, as competências previstas neste artigo.

Art. 16. Os diretores serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados, devendo ser escolhidos pelo Presidente da República e por ele nomeados, após aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea "f" do inciso III do art. 52 da Constituição Federal.

Art. 17. O mandato dos dirigentes será de cinco anos, vedada a recondução.

§ 1º Os mandatos dos primeiros membros da Diretoria serão, respectivamente, um diretor por três anos, dois diretores por quatro anos e dois diretores por cinco anos, a serem estabelecidos no decreto de nomeação.

§ 2º Em caso de vacância no curso do mandato, este será completado por sucessor investido na forma prevista no artigo anterior.

Art. 18. Os integrantes da Diretoria somente perderão o mandato em virtude de renúncia, de condenação judicial transitada em julgado, de pena demissória decorrente de processo administrativo disciplinar ou de voto de desconfiança do Senado Federal.

§ 1º Sem prejuízo do que prevêm a lei penal e a lei de improbidade administrativa, será causa da perda do mandato a inobservância, por Diretor, dos deveres e proibições inerentes ao cargo, inclusive no que se refere ao cumprimento das políticas estabelecidas para a aviação civil pelos Poderes Executivo e Legislativo.

§ 2º Cabe ao Ministro de Estado da Defesa instaurar o processo administrativo disciplinar, que será conduzido por comissão especial constituída por servidores públicos federais estáveis, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir julgamento.

§ 3º O voto de desconfiança referido no caput deste artigo poderá ser proposto pelo Presidente da República ou por vinte por cento dos Senadores, em face de conduta incompatível com o desempenho do cargo, e aprovado por maioria absoluta dos membros do Senado Federal.

Art. 19. O regulamento disciplinará a substituição dos dirigentes em seus impedimentos.

Art. 20. Ficam impedidas de exercer cargo de direção na ANAC pessoas que, nos últimos dozes meses, tenham mantido qualquer um dos seguintes vínculos com empresa que explore serviços aéreos, empresa autorizada ou concessionária de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária ou com suas instituições controladoras:

I – participação direta como acionista ou sócio, com interesse superior a dois por cento do capital social;

II – administrador, gerente ou membro de conselho de administração ou fiscal;

III – empregado, ainda que com contrato de trabalho suspenso, inclusive da empresa ou de outra instituição controladora, ou de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora.

Parágrafo único. Também está impedido de exercer cargo de direção na ANAC, observado o prazo disposto no caput, membro de conselho ou de diretoria de

associação representativa de interesses patronais ou trabalhistas, ligado ao setor de serviços aéreos ou de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

Art. 21. Cabe ao Diretor-Presidente a representação da ANAC, o comando hierárquico sobre o pessoal e o serviço, exercendo todas as competências administrativas correspondentes, bem como a presidência das reuniões da Diretoria.

Art. 22. A representação judicial da ANAC, com prerrogativas processuais de Fazenda Pública, será exercida pela Procuradoria.

Art. 23. O Ouvidor será nomeado pelo Presidente da República para mandato de dois anos.

§ 1º Cabe ao Ouvidor receber pedidos de informações, esclarecimentos, reclamações e sugestões, respondendo diretamente aos interessados e encaminhando, quando julgar necessário, seus pleitos à Diretoria da ANAC.

§ 2º O Ouvidor poderá participar de todas as reuniões da Diretoria da ANAC, terá acesso a todos os documentos da Agência e contará com o apoio administrativo de que necessitar, competindo-lhe produzir, semestralmente ou quando oportuno, relatórios sobre a atuação da Agência, encaminhando-os à Diretoria, ao Presidente da República e ao Congresso Nacional, e fazendo-os publicar no Diário Oficial da União.

Art. 24. A Corregedoria fiscalizará a legalidade e a efetividade das atividades funcionais dos servidores e das unidades da ANAC, sugerindo as medidas corretivas necessárias, conforme disposto em regulamento.

Art. 25. O Conselho Consultivo da ANAC é o órgão de participação institucional da comunidade do transporte aéreo na respectiva Agência e tem como objetivo principal fornecer à Diretoria subsídios para estabelecer os princípios, as diretrizes e o plano de ação da autarquia, entre outras atribuições a serem definidas em regimento interno.

§ 1º O Conselho Consultivo será integrado por representantes indicados pelo Poder Executivo, pelas entidades de classe das empresas prestadoras de serviços aéreos, pelas entidades de classe das empresas prestadoras de serviços aeroportuários, por entidades de classe representativas dos trabalhadores em aviação civil e por entidades representativas dos usuários, nomeados pelo Diretor-Presidente da ANAC por dois anos, devendo a implantação e funcionamento do Conselho ser estabelecidos em regulamento.

§ 2º A participação como membro do Conselho Consultivo não ensejará remuneração de qualquer espécie.

Art. 26. Os diretores e o ouvidor da ANAC poderão ser convocados pela Câmara dos Deputados ou pelo Senado Federal ou, ainda por qualquer das suas Comissões, para prestar pessoalmente informações sobre assuntos previamente determinados, importando em crime de responsabilidade a ausência sem justificação prévia.

Seção II

Dos Cargos Efetivos e Comissionados e das Gratificações

Art. 27. Ficam criados, para exercício exclusivo na ANAC, os empregos públicos de nível superior de Regulador, de Analista de Suporte à Regulação, os empregos públicos de nível médio de Técnico em Regulação e de Técnico de Suporte à Regulação, os cargos efetivos de nível superior de Procurador Federal, os Cargos Comissionados de Direção - CD, de Gerência Executiva - CGE, de Assessoria - CA e de Assistência - CAS, e os Cargos Comissionados Técnicos – CCT, constantes do Anexo I a esta Lei.

Art. 28. Ficam criadas as Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança e de Representação pelo Exercício de Função, privativas de militar, nos quantitativos e valores previstos no Anexo II a esta Lei.

Art. 29. O Poder Executivo poderá dispor sobre a alteração dos quantitativos e da distribuição dos Cargos Comissionados de Gerência Executiva, de Assessoria e de Assistência, dos Cargos Comissionados Técnicos, das Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança e de Representação pelo Exercício de Função, observados os níveis hierárquicos, os valores de retribuição correspondentes e o respectivo custo global estabelecidos nos Anexos I e II a esta Lei.

Art. 30. Na estrutura dos cargos da ANAC, o provimento por um servidor civil, de Cargo Comissionado de Gerência Executiva, de Assessoria, de Assistência e de Técnico, implicará o bloqueio, para um militar, da concessão de uma correspondente Gratificação de Exercício em Cargo de Confiança e de Gratificação de Representação pelo Exercício de Função, e vice-versa.

Art. 31. Os Cargos Comissionados Técnicos são de ocupação privativa de servidores e empregados do Quadro de Pessoal Efetivo, do Quadro de Pessoal Específico e de requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública.

Parágrafo único. Ao ocupante de Cargo Comissionado Técnico será pago um valor acrescido ao salário ou vencimento, conforme tabela constante do Anexo I a esta Lei.

CAPÍTULO V DO PROCESSO DECISÓRIO

Art. 32. O processo decisório da ANAC obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, eficiência, moralidade e publicidade, assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa.

Art. 33. As iniciativas ou alterações de atos normativos que impliquem afetação de direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços aéreos serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC.

Parágrafo único. As sessões deliberativas do Conselho Diretor que se destinem a resolver pendências entre agentes econômicos e entre estes e usuários dos serviços aéreos serão públicas, permitida a sua gravação por meios eletrônicos e assegurado aos interessados o direito de obter transcrições.

Art. 34. Ressalvados os documentos e autos cuja divulgação possa violar a segurança do País, o segredo protegido ou a intimidade de alguém, todos os demais permanecerão abertos à consulta pública.

CAPÍTULO VI

DA REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS DA ANAC E DA SUPLEMENTAÇÃO TARIFÁRIA

Art. 35. A ANAC fica autorizada a cobrar pela prestação de serviços decorrentes das atividades inerentes à sua missão institucional, destinado o produto da arrecadação ao seu custeio e funcionamento.

§ 1º A cobrança prevista no caput recairá sobre as empresas concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviços aéreos, demais operadores de serviços aéreos, empresas exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, agências de carga aérea, pessoas jurídicas que explorem atividades de fabricação, manutenção, reparo ou revisão de produtos aeronáuticos e outros usuários de aviação civil.

§ 2º Os serviços e seus respectivos valores serão definidos e fixados pela Diretoria da ANAC.

Art. 36. A ANAC, observada a política de aviação civil, regulará o regime da suplementação tarifária para assegurar o funcionamento de linhas aéreas regionais de interesse estratégico para a integração nacional, que comprovadamente não apresentem viabilidade econômica.

§ 1º A suplementação prevista neste artigo será objeto de metas periódicas, conforme plano específico proposto pela ANAC e aprovado pelo Poder Executivo.

§ 2º O plano detalhará as fontes de financiamento da suplementação.

§ 3º Os recursos de suplementação não poderão ser destinados à cobertura de custos dos serviços que, nos termos do contrato de concessão, a própria prestadora deva suportar.

Art. 37. No financiamento para a suplementação tarifária serão observadas as seguintes fontes de subsídios, conforme o caso:

I – dotações consignadas no Orçamento Geral da União, do Distrito Federal, dos Estados e dos Municípios;

II – créditos especiais.

§ 1º A ANAC estabelecerá a estrutura da tarifa a ser suplementada, o valor estimado da suplementação tarifária, o valor máximo de referência da tarifa, o prazo da suplementação e as frequências e horários das respectivas linhas, promovendo, entre as empresas concessionárias de serviços aéreos em regime público, licitação

específica para a exploração da linha, declarando-se vencedora a proposta que ofertar o maior desconto da verba de suplementação.

§ 2º A ANAC definirá, para cada linha sujeita ao regime de suplementação tarifária, a contribuição mínima devida por Estados e Municípios para a composição da verba de suplementação.

CAPÍTULO VII DAS RECEITAS

Art. 38. Constituem receitas da ANAC:

I - as dotações, os créditos adicionais e especiais e os repasses que lhe forem consignados no Orçamento Geral da União;

II - os recursos provenientes de convênios, acordos ou contratos celebrados com órgãos ou entidades federais, estaduais e municipais, empresas públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, e organismos internacionais;

III - recursos repassados do Fundo Aeroviário;

IV - recursos provenientes de pagamentos por prestação de serviços, ou pelo fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação;

V - valores apurados no aluguel ou alienação de bens móveis ou imóveis;

VI - o produto da arrecadação de multas, previstas na legislação ou em contrato;

VII - recursos provenientes do processo de concessão, permissão ou autorização para a exploração de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

VIII - recursos provenientes da suplementação tarifária;

IX - recursos provenientes da cobrança de indenizações de despesas, referentes a licenças, certificados, certidões, vistorias, homologações, registro e outras atividades correlatas de aviação civil;

X - o produto das operações de crédito que contratar, no País e no exterior, e os rendimentos de operações financeiras que realizar;

XI - doações, legados e subvenções;

XII – rendas eventuais; e

XIII - outros recursos que lhe sejam destinados.

Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANAC, relativo aos incisos II a XII, deverá ser incorporado ao seu orçamento no exercício seguinte, de acordo com o inciso I do Art. 43 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no Art. 1º da Lei n.º 9.530, de 10 de dezembro de 1997.

CAPÍTULO VIII

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE AVIAÇÃO CIVIL

Seção I

Disposições Gerais

Art. 39. A exploração de serviços aéreos depende de outorga pela ANAC, representando a União como poder concedente, mediante concessão ou permissão, precedida de licitação, ou de autorização, conforme disposto nesta Lei.

§ 1º As concessões, permissões e autorizações não terão caráter de exclusividade.

§ 2º Incumbe à concessionária, permissionária ou autorizatória a execução dos serviços, por sua conta e risco, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários e a terceiros.

§ 3º O transporte aéreo de passageiros ou cargas sem fins comerciais ou em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave, é atividade de aviação civil não sujeita à prévia concessão, permissão ou autorização da ANAC.

Art. 40. Todo operador de serviços aéreos deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela ANAC.

§ 1º Em qualquer caso, a concessionária, permissionária ou autorizatória continuará responsável, nos termos do § 2º do art. 39 desta Lei.

§ 2º O contrato entre o outorgado e terceiros reger-se-á pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre terceiros e o poder concedente.

§ 3º A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas regulamentares do serviço concedido, permitido ou autorizado.

§ 4º O exercício de função a bordo de aeronave é privativo de tripulação habilitada, pertencente ao quadro de pessoal próprio do operador de serviços aéreos.

Seção II

Dos Serviços Aéreos Prestados em Regime Público

Subseção I

Disposições Gerais

Art. 41. O objeto da concessão ou permissão para a exploração de serviços aéreos em regime público é a prestação dos respectivos serviços em todo o território nacional e no exterior, observadas as normas desta Lei e dos acordos, tratados e convenções internacionais aplicáveis.

Parágrafo único. A permissão será outorgada em caráter transitório, para a realização de serviço que em virtude de suas peculiaridades não possa ser atendido, de forma conveniente ou em prazo adequado, por empresa concessionária.

Art. 42. O prazo de vigência das concessões é de vinte e cinco anos, admitida a prorrogação por igual período, e o das permissões será estabelecido em regulamento, observado o disposto no parágrafo único do artigo anterior.

Art. 43. É assegurada às empresas concessionárias e permissionárias de serviços aéreos em regime público, mediante comunicação prévia à ANAC, a exploração de quaisquer linhas aéreas, em frequências e horários de livre escolha pela prestadora do serviço, observada, exclusivamente, a capacidade operacional de cada aeroporto.

Art. 44. Sempre que constatada a ocorrência de restrições operacionais advindas de alta densidade de tráfego aéreo em determinado horário, será implantado, pela administração do aeroporto, o sistema de oferta de eslots, nas condições que forem estabelecidas em regulamento da ANAC.

Subseção II

Da Licitação

Art. 45. As concessões e permissões para a prestação de serviços aéreos em regime público serão outorgadas mediante licitação, observados os princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos, e da vinculação ao instrumento convocatório, e de acordo com as normas de habilitação previstas na lei geral de licitações.

Parágrafo único. A finalidade do procedimento licitatório é, por meio de disputa entre os interessados e considerando as vagas disponíveis, escolher aqueles que, comprovando ter habilitação jurídica, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira e regularidade fiscal, possam executar serviços aéreos em regime público com eficiência, segurança, economicidade e a tarifas razoáveis.

Art. 46. No julgamento da licitação serão considerados exclusivamente critérios técnicos, selecionando-se os interessados que apresentarem as melhores propostas, conforme o número de vagas previsto em edital.

§ 1º Para fins de aplicação do critério de julgamento previsto neste artigo, o edital de licitação conterá parâmetros e exigências para formulação de propostas técnicas, permitida a utilização de notas técnicas.

§ 2º A ANAC poderá utilizar nas licitações para a outorga de concessão ou permissão, o sistema de pré-qualificação dos interessados.

§ 3º É vedada a utilização de outro tipo de licitação que não a prevista neste artigo, ressalvado o caso da exploração de linhas aéreas regionais de interesse estratégico para a integração nacional e que comprovadamente não apresentem viabilidade econômica.

Art. 47. Não poderá participar da licitação ou receber outorga de concessão ou permissão a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, ou que tenha sido declarada inidônea, bem como aquela que tenha sido punida nos dois anos anteriores com a decretação de caducidade de concessão ou de permissão de serviços aéreos.

Art. 48. A licitação será inexigível quando, mediante processo administrativo conduzido pela ANAC, a disputa for considerada inviável.

§ 1º Considera-se inviável a disputa quando apenas um interessado puder realizar o serviço, nas condições estabelecidas.

§ 2º O procedimento para verificação da inexigibilidade compreenderá chamamento público para apurar o número de interessados.

Art. 49. Na hipótese de inexigibilidade de licitação, a outorga de concessão ou permissão dependerá de procedimento administrativo, sujeito aos princípios da publicidade, moralidade, impessoalidade e contraditório, destinado a verificar o preenchimento, pela pessoa jurídica interessada, dos requisitos de habilitação jurídica, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira e regularidade fiscal exigidos pela Agência.

Parágrafo único. A qualificação técnica e a qualificação econômico-financeira exigidas pela ANAC devem ser compatíveis com os serviços a serem prestados e proporcionais à sua dimensão.

Art. 50. As concessões e permissões para a prestação de serviços aéreos em regime público sujeitam-se a regime jurídico estabelecido na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações, especialmente no que se refere aos encargos do poder concedente e da concessionária, à intervenção na concessão e extinção do correspondente contrato, naquilo que não contrariar esta Lei.

Subseção III

Das Tarifas

Art. 51. Na prestação de serviços aéreos em regime público prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º. No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º. Ocorrendo aumento abusivo das tarifas ou práticas prejudiciais à competição, a ANAC poderá estabelecer tarifas máximas de referência para as linhas onde verificar irregularidade, sem prejuízo das sanções cabíveis.

§ 3º. A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Seção III

Dos Serviços Prestados em Regime Privado

Art. 52. A exploração de serviços aéreos prestados em regime privado depende de prévia autorização, sendo outorgada mediante ato administrativo unilateral, observado o disposto em regulamento da ANAC.

Art. 53. A remuneração dos serviços prestados em regime privado será livremente pactuada entre o usuário e o prestador do serviço.

Seção IV

Do Transporte Aéreo Internacional

Art. 54. Os serviços de transporte aéreo público internacional de passageiros, cargas e mala postal, explorados com fins comerciais, sujeitar-se-ão às disposições dos tratados ou acordos bilaterais celebrados entre os respectivos Estados e a República Federativa do Brasil ou, na falta desses, às disposições desta Lei e à política nacional de aviação civil.

§ 1º A exploração dos serviços por empresa aérea nacional depende de sua prévia designação pela ANAC.

§ 2º A exploração dos serviços por empresa aérea estrangeira depende de autorização para operação, concedida pela ANAC.

Art. 55. A ANAC acompanhará as atividades das empresas estrangeiras que atuam no transporte aéreo internacional com o Brasil, visando identificar práticas operacionais, legislação e procedimentos, adotados em outros países, que

prejudiquem empresas brasileiras ou restrinjam ou conflitem com acordos ou tratados ou convenções firmados pela República Federativa do Brasil.

Seção V

Das Demais Atividades da Aviação Civil

Art. 56. É livre o exercício de atividades de aviação civil realizadas sem fins comerciais, desde que atendidas as normas legais e regulamentares aplicáveis à navegação aérea em geral.

CAPÍTULO IX

DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA E AEROPORTUÁRIA

Seção I

Disposições Gerais

Art. 57. A infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária é o conjunto de órgãos, instalações e estruturas de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência.

Parágrafo único. Constituem diretrizes gerais de gerenciamento e operação da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária:

I – descentralizar as ações, mediante convênios de delegação e outorgas de concessão e autorização para a exploração de serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, conforme previsto no art. 21, inciso XII, da Constituição Federal;

II – aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes tipos de transporte, promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações, para movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens;

III – dar prioridade aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de desenvolvimento e integração nacional e regional;

IV – promover a pesquisa e a adoção de melhores tecnologias aplicáveis aos transportes aéreos;

V – promover a adoção de práticas adequadas de conservação e preservação do meio ambiente;

VI – estabelecer que os subsídios incidentes sobre tarifas e preços da prestação de serviços aeronáuticos e aeroportuários constituam ônus ao governo que os imponha ou conceda.

Art. 58. Os aeroportos, em sua totalidade ou em parte, serão construídos, administrados, operados e explorados diretamente pela União ou mediante concessão, sempre precedida de licitação.

Parágrafo único. Os aeroportos poderão ser explorados também por entidade da administração federal indireta ou, ainda, por Estado, pelo Distrito Federal ou por Município, mediante convênio de delegação celebrado com a União, por intermédio da ANAC.

Art. 59. Os aeródromos civis privados serão construídos, mantidos, operados e explorados por seus proprietários, mediante autorização, obedecidas as normas de apoio à navegação aérea, de proteção ao meio ambiente e de zoneamento urbano.

Parágrafo único. As regras relativas à expedição e extinção da autorização serão estabelecidas pela ANAC em regulamento.

Art. 60. A construção de aeródromos de uso privativo depende de autorização, subordinando-se sua utilização à homologação ou registro da ANAC.

Art. 61. Aplicam-se aos heliportos civis as disposições desta Lei relativas às concessões e autorizações de aeroportos e aeródromos civis privados e de uso privativo, conforme seja o regime de sua exploração.

Art. 62. As concessões para a exploração de aeroportos ou terminais aeroportuários explorados em regime público sujeitam-se ao regime jurídico estabelecido na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações, especialmente no que se refere aos encargos do poder concedente e da concessionária, à intervenção na concessão e extinção do correspondente contrato, naquilo que não contrariar esta Lei.

Seção II

Do Conselho de Administração do Aeroporto

Art. 63. Nos aeroportos classificados pela Agência como de primeira ou de segunda categorias será instituído um Conselho de Administração do Aeroporto.

Art. 64. Compete ao Conselho:

I – submeter à Agência o regulamento de administração e exploração do aeroporto

II – aprovar a proposta de orçamento do aeroporto;

III – homologar, por proposta da administração do aeroporto e observadas as regras gerais baixadas pela ANAC, os valores das tarifas aeroportuárias, bem como os preços específicos pertinentes à utilização de áreas e instalações aeroportuárias para o comércio de bens e serviços no aeroporto;

IV- emitir parecer sobre os programas e projetos de obras e serviços de reforma, modernização e expansão da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, acompanhando a sua execução;

V – promover a elaboração do plano diretor do aeroporto, submetendo-o à ANAC;

VI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano diretor do aeroporto com os programas federais, estaduais e municipais de transportes, incentivando a intermodalidade;

VII – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

VIII – acompanhar as atividades de conservação e manutenção de bens e instalações aeronáuticas e aeroportuárias;

IX – adotar medidas para assegurar, sempre que possível, que os usuários das instalações e equipamentos de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;

X – atuar para evitar os danos econômicos decorrentes de congestionamentos de tráfego aéreo, promovendo a modernização e a expansão da capacidade operacional dos aeroportos;

XI - promover medidas para a adequada capacitação e treinamento do pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares à operação das instalações e serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

XII - baixar seu regimento interno;

XIII – pronunciar-se sobre quaisquer outros assuntos de interesse do aeroporto.

Art. 65. O Conselho de Administração do Aeroporto será constituído pelos seguintes representantes titulares e respectivos suplentes:

I - um representante da ANAC, que o presidirá;

II - um representante do Município onde se localiza o aeroporto;

III - um representante da associação comercial do Município onde se localiza o aeroporto;

IV - um representante da administração do aeroporto;

V - um representante das empresas concessionárias de serviços aéreos em regime público;

VI - um representante das empresas autorizadas da prestação de serviços aéreos em regime privado e das empresas aéreas de aviação geral;

VII - um representante dos trabalhadores aeroportuários.

§ 1º Os membros do Conselho serão indicados, conforme o caso, pela Agência, pelo Prefeito Municipal, pela associação comercial do Município, pela administração do aeroporto e pelas respectivas entidades de classe das respectivas categorias econômicas e profissionais.

§ 2º Os membros do Conselho serão designados pelo Diretor-Presidente da ANAC, para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do Conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas por maioria de votos dos conselheiros presentes, cabendo ao Presidente o voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu Presidente.

CAPÍTULO VIII

DA GESTÃO DO PATRIMÔNIO AEROPORTUÁRIO

Art. 66. A utilização dos aeroportos, compreendendo suas áreas, instalações, equipamentos e serviços, está sujeita ao pagamento de tarifas aeroportuárias, preços específicos e remunerações, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, o custo operacional do aeroporto e a adequada remuneração do administrador ou explorador.

Parágrafo único. As tarifas aeroportuárias, os preços específicos e as demais remunerações pertinentes à utilização de áreas, instalações e facilidade aeroportuárias, inclusive as destinadas ao comércio de bens e serviços no aeroporto serão fixadas pela administração do aeroporto, mediante prévia homologação dos respectivos valores pelo Conselho de Administração do aeroporto, observadas as normas estabelecidas pela ANAC.

Art. 67. Fica instituída a concessão de uso remunerada, como direito real resolúvel, de imóveis da União ou de entidade sob seu controle direto ou indireto, localizados em áreas de aeroportos, destinados a empresas:

- I – concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviços aéreos;
- II – de serviços auxiliares de transporte aéreo;
- III – de abastecimento de combustíveis;
- IV – de comissarias aéreas;
- V – que explorem instalações sujeitas a regimes aduaneiros especiais e atípicos.

§ 1º Os imóveis de que trata o caput serão utilizados para fins específicos de instalação de escritórios, terminais de cargas, oficinas e depósitos, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

§ 2º A administração do aeroporto, ouvido o Conselho de Administração do Aeroporto, estabelecerá as áreas passíveis de concessão de uso.

§ 3º Caso a entidade responsável pela administração e exploração do aeroporto venha a necessitar da área sob concessão de uso para fins de reforma ou ampliação de instalações aeroportuárias, poderá retomá-la, desde que autorizada pela ANAC, mediante indenização, considerado o valor de avaliação das benfeitorias.

§ 4º A concessão de uso será outorgada mediante contrato e será inscrita e cancelada em livro especial do órgão que administra e registra o patrimônio da União, com força de escritura pública.

§ 5º Desde a inscrição da concessão de uso, o outorgado usufruirá plenamente do imóvel para os fins estabelecidos no contrato e responderá por todos os encargos civis, administrativos e tributários que venham a incidir sobre a área e suas rendas.

§ 6º É permitida, na concessão de uso, a hipoteca do domínio útil do imóvel e das benfeitorias eventualmente aderidas, registrando-se a mesma.

§ 7º Extingue-se a concessão se o outorgado der ao imóvel destinação diversa da estabelecida no contrato, ou descumprir cláusula resolutória do ajuste, perdendo, neste caso, as benfeitorias de qualquer natureza.

§ 8º A concessão de uso, bem como os demais direitos reais sobre coisas alheias, pode ser transferida pelo outorgado, mediante autorização da ANAC, desde que para outras empresas entre as referidas neste artigo, registrando-se a alienação.

§ 9º O valor da remuneração da concessão, considerando-se sua destinação específica, é de um por cento ao ano sobre o valor de avaliação do domínio útil do imóvel, e de dois por cento sobre o valor da transferência.

§ 10. A entidade responsável pela administração e exploração do aeroporto aplicará as receitas oriundas da remuneração de que trata o parágrafo anterior em investimentos em aeroportos.

Art. 68. A outorga de concessão de uso será precedida de licitação.

Art. 69. A entidade que administra e explora o aeroporto representará a União na celebração dos contratos de concessão de uso de imóveis localizados em áreas aeroportuárias, cabendo-lhe administrá-los, efetuando as cobranças e os recebimentos necessários.

CAPÍTULO XI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 70. São transferidos à ANAC o acervo técnico, as obrigações e os direitos de organizações do Comando da Aeronáutica, correspondentes às atividades a ela atribuídas por esta Lei.

Art. 71. Fica criado o Quadro de Pessoal Específico, integrado por servidores regidos pela Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990.

§ 1º O Quadro de que trata o caput tem caráter temporário, ficando extintos os cargos nele alocados, à medida que ocorrerem vacâncias.

§ 2º O ingresso no quadro de que trata este artigo será feito mediante redistribuição, sendo restrito aos servidores que, em 31 de maio de 2001, encontravam-se em exercício nas unidades do Ministério da Defesa, cujas competências foram transferidas para a ANAC.

Art. 72. A ANAC poderá requisitar, com ônus, servidores e empregados de órgãos e entidades integrantes da Administração Pública.

Parágrafo único. Durante os primeiros vinte e quatro meses subseqüentes a sua instalação, a ANAC poderá complementar a remuneração do servidor ou empregado público requisitado, até o limite da remuneração do cargo efetivo ou emprego permanente ocupado no órgão ou na entidade de origem, quando a requisição implicar redução dessa remuneração.

Art. 73. O quantitativo de servidores ocupantes dos cargos ou empregos do Quadro de Pessoal Específico, acrescido dos servidores ou empregados requisitados, não poderá exceder o número de empregos efetivos fixados no Anexo I a esta Lei.

§ 1º À medida que forem extintos os cargos ou empregos do Quadro de Pessoal Específico, é facultado à ANAC o preenchimento de empregos de pessoal concursado para o Quadro de Pessoal Efetivo.

§ 2º Se o quantitativo de cargos ou empregos do Quadro de Pessoal Específico for inferior ao do Quadro de Pessoal Efetivo, é facultada à ANAC a realização de concurso para preenchimento dos empregos excedentes.

Art. 74. Nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituição Federal, fica a ANAC autorizada a efetuar a contratação temporária do pessoal imprescindível à implantação de suas atividades, por prazo não excedente a trinta e seis meses, a contar de sua instalação.

§ 1º A contratação de pessoal temporário poderá ser efetivada à vista de notória capacidade técnica ou científica do profissional, mediante análise de *curriculum vitae*.

§ 2º As contratações temporárias serão feitas por tempo determinado, observado o prazo máximo de doze meses, podendo ser prorrogadas, desde que sua duração não ultrapasse o termo final da autorização de que trata o caput deste artigo.

§ 3º A remuneração do pessoal contratado temporariamente terá como referência os valores definidos em ato conjunto da ANAC e do órgão central do Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal – SIPEC.

§ 4º Aplica-se ao pessoal contratado temporariamente pela ANAC o disposto nos arts. 5º e 6º, no parágrafo único do art. 7º, nos arts. 8º, 9º, 10, 11, 12 e 16 da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993.

Art. 75. Fica a ANAC autorizada a custear as despesas com remoção e estada dos profissionais que, em virtude de nomeação para Cargos Comissionados de Direção, de Gerência Executiva e de Assessoria dos níveis CD I e II, CGE I e II, CA I e II, e para os Cargos Comissionados Técnicos, nos níveis CCT IV e V e correspondentes Gratificações Militares, vierem a ter exercício em cidade diferente de seu domicílio, conforme disposto em regulamento da ANAC, observados os limites de valores estabelecidos para a Administração Pública Federal direta.

Art. 76. Os Procuradores Federais, regidos pela Lei nº 8.112, de 1990, poderão ser redistribuídos para a ANAC, sem integrar o Quadro de Pessoal Específico, desde que respeitado o número de cargos efetivos de Procurador.

Art. 77. Instalada a ANAC, fica o Poder Executivo autorizado a extinguir o Departamento de Aviação Civil – DAC e demais organizações do Comando da

Aeronáutica que tenham tido a totalidade de suas atribuições transferidas para a ANAC, devendo remanejar para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão todos os cargos comissionados e gratificações alocados aos órgãos extintos e atividades absorvidas pela Agência.

Art. 78. Aprovado seu regulamento, a ANAC passará a ter o controle sobre todas as atividades, contratos de concessão e permissão, e autorizações de serviços aéreos, celebrados por órgãos ou entidades da Administração direta ou indireta da União.

Art. 79. Fica o Poder Executivo autorizado a remanejar, transpor, transferir e utilizar as dotações orçamentárias do Ministério da Defesa, em favor da ANAC, relativas às funções por ela absorvidas, mantida a mesma classificação funcional programática, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definida nos artigos 4º e 5º da Lei nº 9.995, de 25 de julho de 2000, inclusive os títulos, descritores, metas e objetivos, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesas, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso.

Art. 80. Os servidores civis de quadro de pessoal efetivo de unidades no âmbito do Ministério da Defesa, cujas competências forem transferidas para a ANAC, poderão ser a ela redistribuídos, desde que tenham estado em exercício naquelas unidades em 31 de maio de 2001.

Parágrafo único. Aos servidores da Carreira de Ciência e Tecnologia, redistribuídos na forma do caput, será devida a Gratificação de Desempenho de Atividade de Ciência e Tecnologia de que trata a Lei nº 9.638, de 20 de maio de 1998, como se em exercício estivessem nos órgãos ou entidades a que se refere o § 1º do artigo 1º da Lei nº 8.691, de 28 de julho de 1993.

Art. 81. Aplicam-se aos militares em exercício na ANAC as normas vigentes para os militares em exercício na Presidência da República, em especial as referidas no art. 20 da Lei nº 8.216, de 13 de agosto de 1991, e nos arts. 11 e 13 da Lei nº 8.460, de 17 de setembro de 1992, sendo estes considerados como em serviço de natureza militar.

Art. 82. As concessões, permissões, autorizações e licitações relativas a serviços aéreos regem-se por esta Lei e, quanto aos aspectos por ela não disciplinados, pelas Leis nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nº 8.666, de 21 de junho de 1993, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 9.648 de 27 de maio de 1998.

Art. 83. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:

I – os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídas por regulamentação a ser editada pela ANAC, em cumprimento a esta Lei;

II - enquanto não for editada a nova regulamentação, as concessões, permissões e autorizações pertinentes à prestação de serviços aéreos e à exploração de áreas e instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras;

III – com a aquiescência do interessado, poderá ser realizada a adaptação dos instrumentos de concessão, permissão e autorização a que se refere o inciso anterior aos preceitos desta lei;

IV – quando prevista nos respectivos instrumentos, a prorrogação de contratos de concessão e permissão em vigor, referentes à exploração de serviços aéreos, será feita após a adaptação desses contratos às disposições desta Lei, devendo o prazo de prorrogação ser igual ao prazo neles estabelecidos.

Art. 84. A alíquota do Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO), criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, fica reduzida para:

I - trinta por cento, em 2003;

II - vinte por cento, em 2004;

III - dez por cento, em 2005.

Parágrafo único. O ATAERO fica extinto em 2006.

Art. 85. Os atuais termos, contratos ou quaisquer outros títulos de ocupação de áreas e instalações aeroportuárias destinadas ao comércio de bens e serviços, não mencionadas no art. 67 desta Lei, devem ser adaptados, no prazo de cento e vinte dias contado da data de instalação da ANAC, às disposições desta Lei, mantidas as cláusulas econômicas vigentes e os respectivos prazos contratuais.

Art. 86. As empresas referidas no art. 67 desta Lei, que detenham a posse direta ou indireta de área, benfeitoria, instalação ou imóvel em área aeroportuária, com fundamento em termo de autorização ou qualquer outro título de ocupação expedido pela entidade responsável pela administração do aeroporto, terão preferência na concessão de uso das áreas e instalações aeroportuária ocupadas.

§ 1º O titular da preferência de que trata este artigo deverá requerer a concessão de uso do imóvel, no prazo de noventa dias, contados da data de publicação, sob pena dos direitos que porventura lhe assistam.

§ 2º Exercida a preferência, o contrato de concessão de uso do imóvel e das benfeitorias a ele incorporadas será celebrado mediante transformação dos títulos de ocupação, referidos neste artigo

Art. 87. Os atuais contratos de concessão, convênios de delegação ou delegações legislativas, relativos à administração e exploração de aeroportos, celebrados pela União com órgãos ou entidades da Administração Federal, direta ou indireta, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios devem ser adaptados no prazo de cento e vinte dias contado da data de instalação da ANAC, ao regime desta Lei.

Parágrafo único. O disposto neste artigo se aplica, também, às atividades de administração e exploração de aeroportos exercidas pela INFRAERO, que passarão a ser reguladas em contrato de concessão celebrado com a ANAC, dispensada a licitação.

Art. 88. Os membros dos Conselhos de Administração dos Aeroportos deverão ser designados e empossados no prazo de noventa dias contado da data de instalação da ANAC.

Art. 89. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

Art. 90. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 91. Revogam-se os incisos VI e VII do art. 2º da Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973.

Sala da Comissão, em 18 de setembro de 2001.

DEPUTADO LEUR LOMANTO

RELATOR

ANEXO I

a) QUADRO DEMONSTRATIVO DOS EMPREGOS E CARGOS EFETIVOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

EMPREGO	QUANTITATIVO
Regulador	534
Analista de Suporte à Regulação	115
Técnico de Regulação	888
Técnico de Suporte à Regulação	218
TOTAL	1.755
Cargo de Procurador	80

b) QUADRO DEMONSTRATIVO DOS CARGOS COMISSIONADOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

UNIDADE	CARGOS Nº	DENOMINAÇÃO CARGO	CD/CGE/CA/ CAS/CCT
DIRETORIA	1	Diretor Presidente	CD I
	4	Diretor	
	5	Assessor Especial	
	2	Auxiliar	
	4	Auxiliar	
GABINETE	1	Chefe de Gabinete	CD II
	4	Auxiliar	CA I
ASSESSORIA DE RELAÇÕES COM USUÁRIOS	1	Chefe	CAS I
	1	Assessor	
ASSESSORIA PARLAMENTAR	1	Chefe	
	1	Assessor	
ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL	1	Chefe	CAS II
	1	Assessor	CGE II
ASSESSORIA TÉCNICA	1	Chefe	CAS II
	3	Assessor Técnico	
	3	Auxiliar	CGE III
OUVIDORIA	1	Ouvidor	CA III
	1	Auxiliar	CGE III
CORREGEDORIA	1	Corregedor	CA III
	1	Assessor Técnico	
	1	Auxiliar	CGE III
PROCURADORIA	1	Procurador	CA III
	6	Assessor Técnico	CGE II
	2	Auxiliar	CA II
			CAS II
			CGE II
			CAS II
			CGE II
			CA II
			CAS II
			CGE II
			CA II
			CAS II

UNIDADE	CARGOS Nº	DENOMINAÇÃO CARGO	CD/CGE/CA/ CAS/CCT
SUPERINTENDÊNCIA GERÊNCIA GERAL GERÊNCIA REGIONAL Gerência Técnico-operacional Serviço de atendimento ao usuário	6 12 6 22 22 44 8 8 16 8 84 123 23 178 44	Superintendente Assessor Técnico Auxiliar Gerente Geral Assistente Gerente Gerente Auxiliar Gerente Técnico Chefe Chefe	CGE I CA II CAS II CGE II CAS I CGE III CGE III CAS II CGE IV CA III CAS II CCT-V CCT-IV CCT-III CCT-II

c) QUADRO RESUMO DOS CUSTOS DE CARGOS COMISSIONADOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
CD I	8.000,00	1	8.000,00
CD II	7.600,00	4	30.400,00
CGE I	7.200,00	6	43.200,00
CGE II	6.400,00	27	172.800,00
CGE III	6.000,00	55	330.000,00
CGE IV	4.000,00	16	64.000,00
CA I	6.400,00	5	32.000,00
CA II	6.000,00	22	132.000,00
CA III	1.800,00	11	19.800,00
CAS I	1.500,00	24	36.000,00
CAS II	1.300,00	113	146.900,00
SUBTOTAL 1		284	1.015.100,00
CCT-V	1.521,00	123	187.083,00
CCT-IV	1.111,50	23	25.564,50
CCT-III	669,50	178	119.171,00
CCT-II	590,20	44	25.968,80
SUBTOTAL 2		368	357.787,30
TOTAL (1 + 2)		652	1.372.887,30

ANEXO II

a) QUADRO DAS GRATIFICAÇÕES DE EXERCÍCIO EM CARGO DE CONFIANÇA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – OFICIAIS-GENERAIS E OFICIAIS

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
Grupo 0001 (A)	757,00	38	28.776,00

Grupo 0002 (B)	688,00	77	52.976,00
Grupo 0003 (C)	625,00	16	10.000,00
Grupo 0004 (D)	568,00	11	6.248,00
Grupo 0005 (E)	517,00	137	70.829,00
TOTAL		279	168.819,00

b) QUADRO DAS GRATIFICAÇÕES DE REPRESENTAÇÃO PELO EXERCÍCIO DE FUNÇÃO DO MINISTÉRIO DA DEFESA – GRADUADOS

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
Nível II	337,74	44	14.860,56
Nível III	395,17	178	70.340,26
Nível IV	450,49	23	10.361,27
Nível V	504,54	123	62.058,42
TOTAL		368	157.620,51

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 3.846, DE 2000, DO PODER EXECUTIVO, QUE "DISPÕE SOBRE A ORDENAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL, CRIA A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS" (AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC).

ANEXO I AO PARECER

ÍNDICE DE EMENDAS APRESENTADAS

EMENDAS Nº	AUTOR
1	HERCULANO ANGHINETTI
2	“
3	“
4	“
5	“
6	“
7	“
8	NELSON TRAD
9	“
10	“

11	PAES LANDIM
12	“
13	“
14	“
15	“
16	“
17	PEDRO CORRÉA
18	“
19	LUIZ PIAUHYLINO
20	“
21	“
22	“
23	GILBERTO KASSAB
24	“
25	“
26	LÉO ALCANTARA
27	“
28	EUNICIO OLIVEIRA
29	“
30	“
31	CLAUDIO CAJADO
32	“
33	PEDRO VALADARES
34	“
35	“
36	“
37	HERÁCLITO FORTES
38	“
39	“
40	“
41	NEY LOPES
42	“
43	“
44	“
45	“
46	ELISEU RESENDE
47	“
48	“
49	“
50	“
51	“
52	“
53	ELISEU RESENDE
54	“
55	JOÃO HERRMANN NETO
56	“
57	“
58	“
59	“
60	RICARDO FIUZA
61	PEDRO CORREA
62	“
63	FRANCISCO RODRIGUES
64	“
65	ALBERTO GOLDMAN
66	“
67	“
68	“
69	“
70	“
71	“
72	FRANCISCO RODRIGUES
73	“
74	“

75	“
76	“
77	“
78	“
79	“
80	“
81	ELISEU RESENDE
82	ALBERICO FILHO
83	“
84	“
85	“
86	“
87	“
88	“
89	“
90	“
91	“
92	“
93	“
94	“
95	“
96	“
97	“
98	“
99	“
100	“
101	“
102	“
103	“
104	“
105	“
106	“
107	“
108	“
109	“
110	PAULO MAGALHÃES
111	“
112	“
113	DR. HÉLIO
114	“
115	“
116	“
117	AIRTON DIPP
118	“
119	“
120	“
121	ANIVALDO VALE
122	“
123	“
124	JANDIRA FEGHALI
125	“
126	“
127	“
128	“
129	“
130	“
131	“
132	“
133	“
134	“
135	“
136	“
137	“
138	“

139	PAULO OCTÁVIO
140	“
141	“
142	“
143	“
144	“
145	“
146	“
147	“
148	JAIR MENEGUELLI
149	“
150	“
151	“
152	“
153	“
154	“
155	“
156	“
157	TELMA DE SOUZA
158	“
159	“
160	“
161	“
162	JOSÉ GENOÍNO
163	RICARDO BERZOINI
164	“
165	JOSÉ GENOÍNO
166	JOÃO HERRMANN NETO
167	RICARDO BERZOINI
168	“
169	JOÃO HERRMANN NETO
170	EDUARDO CAMPOS
171	“
172	“
173	GONZAGA PATRIOTA
174	“
175	“
176	TELMA DE SOUZA
177	“

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 3.846, DE 2000, DO PODER EXECUTIVO, QUE "DISPÕE SOBRE A ORDENAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL, CRIA A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS" **(AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC)**.

ANEXO II AO PARECER

**QUADRO DAS EMENDAS AO PROJETO DE LEI Nº 3.846, DE 2000,
QUE CRIA A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

<p>EMENTA: Dispõe sobre a Ordenação da Aviação Civil, cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.</p>	<p>Emenda nº23/01 – GILBERTO KASSAB EMENTA: Dispõe sobre a organização dos serviços de aviação civil, infra-estrutura aeronáutica e infra-estrutura aeroportuária, cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.</p>	<p>AS</p>
<p>Art. 1º Compete à União, por intermédio da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, promover a ordenação da aviação civil, mediante a coordenação e supervisão dos serviços de transporte aéreo, de infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica, observado o disposto na Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, nos Termos das políticas estabelecidas pelo Poder Executivo.</p>	<p>Emenda nº 24/01 – GILBERTO KASSAB Art. 1º Compete à União, por intermédio da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, nos termos desta Lei e das políticas estabelecidas pelo Poder Executivo.</p> <p>Emenda nº 87/01 – ALBÉRICO FILHO "Art. 1º - Compete à União, por intermédio da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, promover a ordenação da aviação civil, mediante a coordenação, planejamento, fomento e supervisão dos serviços de transporte aéreo, de infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica, observado o disposto na Lei Complementar n. 97, de 09 de junho de 1999, nos termos das políticas estabelecidas pelo Poder Executivo."</p>	<p>AS AS</p>
<p>Art. 2º A ordenação da aviação civil visa a:</p> <p>I - preservar o interesse nacional;</p> <p>II - contribuir para o desenvolvimento econômico e a integração nacional;</p> <p>III - garantir a segurança, eficiência e regularidade dos serviços aéreos;</p> <p>IV - assegurar ao cidadão o acesso aos serviços aéreos comerciais;</p> <p>V - aprimorar e manter a infra-estrutura de suporte às atividades aeronáuticas;</p> <p>VI - promover a competição e a diversidade dos serviços, a adequação de sua oferta e proporcionar padrões de qualidade compatíveis com as exigências dos usuários;</p> <p>VII - incentivar e criar oportunidades de investimentos e estimular o desenvolvimento tecnológico e industrial, em ambiente competitivo; e</p> <p>VIII - ampliar a competitividade do setor de transporte aéreo nacional no mercado internacional.</p>	<p>Emenda nº25/01 – GILBERTO KASSAB Art. 2º A regulação e a fiscalização das atividades de aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária terá por objetivo, especialmente:</p> <p>I – preservar o interesse nacional;</p> <p>II- contribuir para o desenvolvimento econômico e a integração nacional;</p> <p>III – garantir operações eficientes e seguras na prestação de serviços de transporte aéreo pessoas e bens;</p> <p>IV – assegurar a prestação de serviço adequado;</p> <p>V – dotar o País de uma infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária adequada;</p> <p>VI – promover a competição e a diversidade na prestação dos serviços, incrementar a sua oferta e propiciar padrões de qualidade compatíveis com as exigências dos usuários;</p> <p>VII – incentivar e criar oportunidades de investimentos, estimular o desenvolvimento tecnológico do setor de transporte aéreo e a capacidade financeira das empresas concessionárias de transporte aéreo de responder às mudanças rápidas de cenários;</p> <p>VIII – evitar e reduzir os danos econômicos decorrentes de congestionamentos de tráfego aéreo;</p> <p>IX – promover a integração física e operacional do transporte aéreo com os demais modais de transporte;</p> <p>X – ampliar a competitividade do setor de transporte aéreo nacional no mercado internacional.</p> <p>§ 1º Entende-se como operações eficientes e Seguras de transporte aéreo as que se caracterizam pela gerência eficiente da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária e das aeronaves, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, as tarifas e os preços dos serviços prestados, e garantir a Segurança e confiabilidade dos transportes aéreos.</p> <p>§ 2º Define-se como infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária adequada a que torna mínimo o custo total do transporte aéreo, entendido como a soma dos custos de investimentos, manutenção, conservação e operação dos respectivos sistemas.</p> <p>§ 3º Considera-se serviço adequado o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, economicidade, segurança, atualidade, generalidade e cortesia na sua prestação.</p> <p>Emenda nº 104/01 – ALBÉRICO FILHO " IX – ampliar, incentivar e garantir a segurança e eficiência dos serviços aéreos públicos relativos a carga aérea,</p>	<p>AS RM</p>

	<p>mala postal e encomendas expressas, aprimorando a infra-estrutura aeroportuária necessária, garantindo-lhes a oportunidade de investimentos privados em Terminais de Carga doméstica e internacional, estimulando o desenvolvimento tecnológico e industrial em ambiente competitivo, com adequação de sua oferta e padrões de qualidade compatíveis com as exigências dos usuários e irrestrita proteção aos seus direitos."</p> <p>Emenda nº 105/01 – ALBÉRICO FILHO "X – Assegurar o desenvolvimento da Aviação Geral, de modo a garantir o acesso ao transporte aéreo mesmo às localidades não servidas pelos serviços aéreos regulares e também a contínua formação e adestramento de recursos humanos para a aviação civil."</p> <p>Emenda nº 141/01 – PAULO OCTÁVIO IV – assegurar ao cidadão o acesso aos serviços aéreos públicos e a infra-estrutura aeroportuária garantindo-lhe irrestrita proteção aos seus direitos.</p> <p>Emenda nº 139/01 – PAULO OCTÁVIO IX - assegurar o acesso indiscriminado de todas as aeronaves a infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica.</p> <p>Emenda nº 18/01 – A – PEDRO CORREA Art. 3º O usuário de serviços de aviação civil em regime público tem direito: I – de não ser discriminado quanto às condições de acesso e de fruição do serviço; II – à informação adequada sobre as condições de prestação de serviços, suas tarifas e preços; III – de respostas às suas reclamações pela prestadora do serviço; IV – de peticionar contra a prestadora de serviço perante órgão regulador e organismos de defesa do consumidor; Art. 4º O usuário de serviço de aviação civil tem o dever de: I – utilizar, adequadamente, os serviços, instalações e equipamentos de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária; II – respeitar os bens públicos; III – comunicar às autoridades irregularidade ocorridas e atos ilícitos cometidos por prestadoras de serviços de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.</p>	<p>RM</p> <p>RI</p> <p>RM</p> <p>AS</p>
<p>Art. 3º No disciplinamento das relações econômicas no setor de aviação civil, observar-se-ão os princípios constitucionais da soberania nacional, liberdade de iniciativa, livre concorrência, defesa do consumidor, repressão ao abuso do poder econômico e continuidade da prestação do serviço em regime público.</p>	<p>Emenda nº 142/01 – PAULO OCTÁVIO Art. 3º - No disciplinamento das relações econômicas no setor de aviação civil, observar-se-ão os princípios constitucionais da soberania nacional, liberdade de iniciativa, livre concorrência, defesa do consumidor, repressão ao abuso do poder econômico e continuidade da prestação do serviço em regime público, repassando-o sempre que possível à iniciativa privada, nas modalidades previstas na legislação em vigor.</p>	<p>RM</p>
<p>Art. 4º Os serviços de transporte aéreo serão organizados com base no princípio da livre competição entre todas as prestadoras, devendo o Poder Público atuar para promovê-lo, bem como corrigir os efeitos da competição imperfeita e reprimir as infrações à ordem econômica. Parágrafo único. As normas de proteção à ordem econômica são aplicáveis ao setor de aviação civil em geral, observado o disposto no Código Brasileiro de</p>	<p>Emenda nº 125/01 – JANDIRA FEGHALI Art. 4º, § 1º - Nos vôos domésticos o princípio contido no caput aplica-se às empresas brasileiras.</p> <p>Emenda nº 17/01 – PEDRO CORRÊA Art. 4º Os serviços de aviação civil prestados em regime público serão organizados com base no princípio da livre competição entre todas as prestadora, devendo o Poder Público atuar para promovê-la, bem como corrigir os efeitos da competição imperfeita e reprimir as infrações à ordem econômica. § 1º Os atos envolvendo prestadora de serviço público de aviação civil que visem a qualquer forma de</p>	<p>RM</p> <p>AS</p>

Aeronáutica.	concentração econômica, inclusive mediante fusão ou incorporação de empresas, constituição de sociedade para exercer o controle de empresas ou qualquer forma de agrupamento societário, ficam submetidos aos controles, procedimentos e condicionamentos previstos nas normas gerais de proteção à ordem econômica. § 2º Os atos de que trata este artigo serão submetidos à apreciação do órgão de defesa da concorrência, por meio do órgão regulador. § 3º Praticará infração da ordem econômica a prestadora de serviço de aviação civil que, na celebração de contratos de fornecimento de bens e serviços, adotar práticas que possam limitar, falsear ou, de qualquer forma, prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa.	
CAPÍTULO II - DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC		
Art. 5º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado. Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.	Emenda nº 62/01 – PEDRO CORREA "Art. 5º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério dos Transportes, com prazo de duração indeterminado." Emenda nº 160/01 – TELMA DE SOUZA Substitua-se nos arts. 5º, 10 incisos X, XXIII, XXXIII e XL, art. 13 inciso I, art. 14 e no art. 16 parágrafo único a expressão “Ministério de Estado da Defesa” por “Ministério de Estado dos Transportes”.	RI RI
Art. 6º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC, é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira e mandato fixo de seus dirigentes.	Emenda nº 65/01 – ALBERTO GOLDMAN "Art. 6º. ... ausência de subordinação hierárquica, ..." Emenda nº19/01 – LUIZ PIAUHYLINO Art. 6º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC, é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.	AS AS
Art. 7º A ANAC atuará como autoridade administrativa, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.	Emenda nº20/01 – LUIZ PIAUHYLINO Art. 7º A Agência atuará como autoridade aeronáutica no âmbito de sua competência, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício de sua competência.	RI
Art. 8º Caberá ao Poder Executivo instalar a ANAC, devendo o seu regulamento ser aprovado por decreto, e fixar sua estrutura organizacional. Parágrafo único. A edição do regulamento marcará a instalação da ANAC, investindo-a, automaticamente, no exercício de suas atribuições.	Emenda nº117/01 – AIRTON DIPP Dê-se ao art. 8º do projeto a seguinte redação: “Art. 8º caberá ao poder executivo instalar a ANAC, devendo sua estrutura organizacional ser fixada em lei”.	RM
Art. 9º A ANAC terá por finalidade regular e fiscalizar a aviação civil, a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, cabendo-lhe: I – nos termos do inciso I do art. 18 da Lei Complementar	Emenda nº21/01 – LUIZ PIAUHYLINO Art. 9º A Agência terá por finalidade regular e fiscalizar a aviação civil e a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, cabendo-lhe, em nome da União, explorar diretamente ou mediante concessão, permissão ou autorização, a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.	RM

<p>nº 97, de 1999, as atividades e os procedimentos especificados nos incisos I a XX do art. 10 desta Lei; e</p> <p>II - nos termos do inciso IV do art. 18 da Lei Complementar nº 97, de 1999, as atividades e os procedimentos especificados nos incisos XXI a XXXIII do art. 10 desta Lei.</p>	<p>Emenda nº 106/01 – ALBÉRICO FILHO "Art. 9º - A ANAC terá por finalidade planejar, orientar, coordenar, regular e fiscalizar a aviação civil, a infra – estrutura aeronáutica e aeroportuária, cabendo-lhe: "</p> <p>Emenda nº 129/01 – JANDIRA FEGHALI Art. 9º A ANAC terá por finalidade regular e fiscalizar a aviação civil, infra-estrutura aeroportuária, cabendo-lhe:"</p> <p>Emenda nº 72/01 – FRANCISCO RODRIGUES "Art. 9º A ANAC terá por finalidade regular e fiscalizar a aviação civil, infra-estrutura aeroportuária, cabendo-lhe:"</p>	<p>RM</p> <p>RM</p> <p>RM</p>
<p>Art. 10. Cabe à ANAC, ressalvadas as competências específicas da Autoridade Aeronáutica:</p> <p>I – implementar a política de aviação civil;</p> <p>II – representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, exceto nos assuntos relativos à proteção ao voo;</p> <p>III - elaborar relatórios e emitir pareceres sobre convenções, acordos, tratados e outros atos de transporte aéreo internacional, celebrados ou a serem celebrados com outros países ou organizações internacionais, submetendo-os, por intermédio do Ministério da Defesa, ao Conselho de Aviação Civil;</p> <p>IV - realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação de padrões e recomendações internacionais de aviação civil, observadas as normas de tratados, acordos e convenções internacionais de que seja parte o País;</p> <p>V - conduzir as negociações para o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional, observadas as diretrizes do Conselho de Aviação Civil;</p> <p>VI - regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos</p>	<p>Emenda nº 22/01 – LUIZ PIAUHYLINO</p> <p>Art. 10. Compete à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento da aviação civil no País, atuando com independência, imparcialidade, legalidade, impessoalidade e publicidade, e especialmente:</p> <p>I – implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil;</p> <p>II – representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, no âmbito de sua competência;</p> <p>LII – elaborar relatórios e emitir pareceres sobre convenções, acordos, tratados e outros atos de transporte aéreo internacional, celebrados ou a serem celebrados com outros países ou organizações internacionais;</p> <p>IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação de padrões e recomendações internacionais de aviação civil, observadas as normas de tratados, acordos e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;</p> <p>V – conduzir as negociações para o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional;</p> <p>VI – regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados por empresas estrangeiras no País, observadas as normas de tratados, acordos e convenções celebrados pela República Federativa do Brasil;</p> <p>VII – regular as condições e expedir a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior;</p> <p>VIII – promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre aviação civil ratificados pela República Federativa do Brasil;</p> <p>IX – regular e fiscalizar os serviços aéreos prestados em regime público e em regime privado, a formação e o treinamento de tripulantes, os limites máximos de jornadas de trabalho, os serviços auxiliares, a prestação de serviços de aviação civil, a proteção da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo e a habilitação de tripulantes;</p> <p>X – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e à bordo de aeronaves, porte e transporte de</p>	<p>AS</p>

<p>prestados por empresas nacionais e estrangeiras no País;</p> <p>VII – regular as condições e expedir a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior;</p> <p>VIII – promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre aviação civil ratificados pelo País;</p> <p>IX - regular, controlar e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal, a indústria aeronáutica, os serviços auxiliares, os serviços de reserva por computador, a prestação de serviços de aviação civil, a proteção da aviação civil e a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, bem como a movimentação de passageiros e carga;</p> <p>X - elaborar o plano geral de outorgas de linhas aéreas, submetendo-o, por intermédio do Ministério da Defesa, ao Conselho de Aviação Civil;</p> <p>XI - fixar as normas e condições para a exploração de serviços aéreos;</p> <p>XII - conceder, permitir e autorizar os serviços aéreos comerciais domésticos e internacionais;</p> <p>XIII - celebrar contratos de concessão e permissão para a exploração de serviço aéreo comercial público regular;</p> <p>XIV - emitir atos de autorização para serviços aéreos comerciais não regulares, especializados e serviços aéreos privados;</p> <p>XV - estabelecer, controlar, acompanhar e homologar o regime tarifário dos serviços públicos de transporte aéreo regular, fixando as tarifas aéreas nas condições previstas nesta Lei;</p>	<p>armamento, explosivos, material bélico ou quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivas para a saúde, inclusive o tabaco;</p> <p>XI – promover o treinamento de pessoal técnico especializado na busca, assistência e salvamento de aeronaves, em articulação com os demais órgãos competente. e entidades da defesa civil;</p> <p>XII – elaborar o plano geral de outorgas de concessão para a exploração de serviços de aviação civil em regime público e de serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>XIII – conceder e celebrar contratos para a exploração de serviços de aviação civil em regime público e expedir atos de autorização para a exploração de serviços aéreos em regime privado;</p> <p>XIV – estabelecer a política tarifária dos serviços de aviação civil em regime público;</p> <p>XV – promover a apreensão de bens e produtos que estejam em desacordo com suas especificações;</p> <p>XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;</p> <p>XVII – administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro;</p> <p>XVIII – regular a expedição de autorizações de horários de pouso e decolagem nos aeroportos públicos;</p> <p>XIX – promover a suplementação das tarifas de serviços de transporte aéreo prestados em regime público, em linhas de interesse estratégico ou econômico, nos termos previstos nesta Lei;</p> <p>XX – compor administrativamente conflitos de interesses entre prestadoras de serviços de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>XXII - aprovar os planos de zoneamento e desenvolvimento dos aeroportos;</p> <p>XXIII – propor ao Presidente da República, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à implantação ou manutenção de serviço de aviação civil;</p> <p>XXIV – propor modelo para concessão de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>XXV – elaborar e publicar os editais e promover as licitações para a outorga de concessão de serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>XXVI – conceder e autorizar os serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>XXVII – celebrar contratos de concessão para a exploração de aeroportos e Terminais de embarque de passageiros localizados em aeroportos e expedir atos de autorização para a exploração de serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>XXVIII – estabelecer a política tarifária das concessões e autorizações para a prestação de serviços de</p>	
---	---	--

<p>XVI - promover apreensão de bens e produtos que estejam em desacordo com as especificações;</p> <p>XVII - controlar e fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção;</p> <p>XVIII - administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro;</p> <p>XIX - regular a expedição de autorizações de horários de pouso e decolagem, observados as condicionantes técnicas de proteção ao voo;</p> <p>XX - suplementar tarifas de transporte aéreo em linhas de interesse estratégico ou econômico, observadas as diretrizes fixadas pelo Conselho de Aviação Civil;</p> <p>XXI - regular, coordenar e controlar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, à exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de proteção ao voo;</p> <p>XXII - aprovar o plano de ocupação de área aeroportuária;</p> <p>XXIII - propor ao Presidente da República, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à implantação ou manutenção de serviço de aviação civil;</p> <p>XXIV - conceder e autorizar os serviços de infra-estrutura aeroportuária;</p> <p>XXV - elaborar e publicar os editais e promover as licitações para a outorga de concessão de serviços de infra-estrutura aeroportuária;</p> <p>XXVI - celebrar contratos de concessão para a exploração dos serviços de infra-estrutura aeroportuária;</p>	<p>infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>XXIX - regular e fiscalizar o regime tarifário da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como estabelecer a política de preços públicos para a exploração de áreas e instalações aeroportuárias;</p> <p>XXX - expedir atos de autorização para a exploração de aeródromos civis privados;</p> <p>XXXI - homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;</p> <p>XXXII - arrecadar, administrar e suplementar recursos para o funcionamento de aeroportos civis públicos deficitários, de interesse nacional ou regional, observado o disposto nesta Lei;</p> <p>XXXIII - reprimir infrações à legislação, inclusive aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;</p> <p>XXXIV - realizar busca e apreensão de bens no âmbito de sua competência;</p> <p>XXXV - expedir normas e padrões mínimos de desempenho e eficiência a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços de aviação civil, infra-estrutura aeronáutica e infra-estrutura aeroportuária, Quanto aos equipamentos que utilizarem;</p> <p>XXXVI - expedir ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;</p> <p>XXXVII - expedir normas e padrões que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeroportos, abrangendo inclusive equipamentos de pátio;</p> <p>XXXVIII - arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;</p> <p>XXXIX - contratar pessoal por prazo determinado, de acordo com a legislação aplicável;</p> <p>XL - adquirir, administrar e alienar seus bens;</p> <p>XLI - apresentar ao Ministro de Estado da Defesa proposta de orçamento;</p> <p>LII - promover estudos sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em articulação com as demais órgãos governamentais competentes;</p> <p>LIII - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, tendo em vista a descentralização e fiscalização eficiente dos setores de aviação civil e infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>LIV - expedir normas uniformes para a elaboração dos regulamentos dos aeroportos pelas respectivas Administrações Aeroportuárias ou, Quando for o caso, expedir o regulamento do aeroporto;</p> <p>LV- contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e incentivando a participação das empresas concessionárias e autorizatárias do setor.</p> <p>Parágrafo único. A ANAC observará as prerrogativas específicas do Comando da Aeronáutica atuará sob sua orientação em assuntos de aviação civil que interessarem à defesa nacional, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.</p>	
--	---	--

XXVII - celebrar atos de autorização para a exploração de aeródromos civis privados;	Emenda nº 73/01 – FRANCISCO RODRIGUES "Art. 10, IX – regular, controlar e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos a formação e	AS
XXVIII - estabelecer a política de preços das concessões para a prestação de serviços de infra-estrutura aeroportuária;	0 treinamento de pessoal, os serviços auxiliares, os serviços de reserva por computador, a prestação de serviços de aviação civil, a proteção da aviação civil e a facilitarão do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, bem como a movimentação de passageiros e carga."	AS
XXIX – estabelecer, controlar, acompanhar e homologar o regime tarifário da infra-estrutura aeroportuária, fixando tarifas nas condições previstas na legislação complementar;	Emenda nº 74/01 – FRANCISCO RODRIGUES "Art. 10, IX - regular, coordenar e controlar a infra-estrutura aeroportuária, à exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de proteção ao voo."	RM
XXX - homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;	Emenda nº 75/01 – FRANCISCO RODRIGUES "Art. 10, XXV - elaborar e publicar os editais e promover as licitações para a outorga de concessão de serviços de infra-estrutura aeroportuária, exceto os de interesse da Aeronáutica."	RM
XXXI - arrecadar, administrar e suplementar recursos para o funcionamento de aeroportos civis públicos deficitários, de interesse nacional ou regional, na forma do regulamento;	Emenda nº 76/01 – FRANCISCO RODRIGUES "Art. 10, XXXIX - deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação sobre serviços públicos de aviação civil, infra-estrutura aeroportuária e demais atividades de aviação civil, inclusive sobre os casos omissos;"	RM
XXXII - regular, controlar e fiscalizar a infra-estrutura aeroportuária, inclusive a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego; a segurança e facilitação, bem como a movimentação de passageiros e carga;	Emenda nº 107/01 – ALBÉRICO FILHO " XXI - planejar, orientar, coordenar, controlar, regular e fiscalizar as infra-estruturas aeronáutica e aeroportuária."	RM
XXXIII - propor modelo para concessão de infra-estrutura aeroportuária, submetendo-o ao Conselho de Aviação Civil, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, para decisão do Poder Executivo;	Emenda nº108/01 – ALBÉRICO FILHO "XIX - regular a expedição de autorizações de horários de pouso e decolagem, observados as condicionantes técnicas de proteção ao voo, as limitações operacionais dos aeroportos garantindo a utilização por todos os segmentos da Aviação Civil;	RM
XXXIV - reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções previstas;	Emenda nº 109/01 – ALBÉRICO FILHO " XXIX - estabelecer, controlar, acompanhar e homologar o regime tarifário da infra-estrutura aeroportuária, fixando tarifas, taxas e preços públicos de serviços nas condições previstas na legislação complementar."	RI
XXXV – arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;	Emenda nº 46/01 – ELISEU RESENDE Art. 10. Constituem a esfera de atuação da ANAC, ressalvadas as competência específicas da Autoridade	AS
XXXVI – contratar pessoal por prazo determinado, de acordo com a legislação aplicável;	Aeronáutica: I – o transporte aeroviário de passageiros e cargas;	AS
XXXVII - adquirir, administrar e alienar seus bens;	II – a exploração da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do Sistema Federal de Viação;	
XXXVIII - apresentar ao Ministro de Estado da Defesa	III - as operações dos aeródromos públicos; IV - a exploração dos terminais aeroportuários privativos.	

<p>proposta de orçamento;</p> <p>XXXIX - deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação sobre serviços públicos de aviação civil, infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária e demais atividades de aviação civil, inclusive sobre os casos omissos;</p> <p>XL - elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades ao Conselho de Aviação Civil, por intermédio do Ministério da Defesa, e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional;</p> <p>XLI - aprovar o seu regimento interno;</p> <p>XLII – administrar os empregos públicos, os Cargos Comissionados e as Gratificações de que trata esta Lei;</p> <p>XLIII - decidir, em último grau, sobre as matérias de sua alçada; e</p> <p>XLIV - editar e dar publicidade aos regulamentos e às instruções necessários à aplicação desta Lei.</p>	<p>§ 1º São atribuições gerais da ANAC:</p> <p>I - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte aéreo e à exploração da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso e assegurando os direitos dos usuários;</p> <p>II – propor ao Conselho de Aviação Civil o plano geral de outorgas de prestação de serviços de transporte aéreo e de exploração da infra-estrutura aeroportuária;</p> <p>III – regular a distribuição da demanda de transporte aéreo de passageiros em redes, rotas ou lotes de prestação de serviços a serem outorgados;</p> <p>IV- editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração da infra-estrutura aeroportuária e de prestação de serviços de transporte aéreo, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos,</p> <p>V – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;</p> <p>VI – fiscalizar a prestação dos serviços de transporte e a exploração da infra-estrutura aeroportuária, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;</p> <p>VII – controlar, acompanhar e proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, fixando-as e homologando-as, em obediência às normas e diretrizes formuladas pelo Conselho de Aviação Civil, observadas as condições previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;</p> <p>VIII – arrecadar e administrar suas receitas decorrentes de: a) taxas de Fiscalização e Homologação, de Outorga e de Exploração da Infra estrutura Aeroportuária;</p> <p>b) multas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica,</p> <p>IX – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.</p> <p>§ 2º Cabe à ANAC, como atribuições específicas às atividades de Aviação Civil:</p> <p>I – editar normas e regular o controle e a fiscalização do transporte aéreo, incluindo os produtos e processos aeronáuticos, a formação e adestramento de pessoal, a indústria aeronáutica, a proteção da aviação civil, a habilitação de tripulantes e a movimentação de passageiros e cargas;</p> <p>II – mediante adequados instrumentos de outorga, permitir ou autorizar e fiscalizar os serviços de transporte aéreo regular doméstico e internacional, e os não regulares ou especializados;</p> <p>III – supervisionar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção;</p> <p>IV – regular a expedição de autorizações de horários de pouso e decolagem, observados os condicionamentos técnicos de proteção ao voo;</p>	
---	--	--

	<p>V – administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro;</p> <p>VI – representar o Brasil, observadas as diretrizes do Conselho de Aviação Civil, nos organismos internacionais de aviação civil, exceto nos assuntos relativos a proteção de vôo, e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aéreo;</p> <p>VII – regular a prestação de serviços aéreos por empresas estrangeiras e as designações de empresas aéreas brasileiras para operarem nas linhas internacionais, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário.</p> <p>§ 3º Cabe à ANAC, como atribuições específicas pertinentes à infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária:</p> <p>I – editar normas e regular o controle e a fiscalização da infra-estrutura aeroportuária, incluindo a construção, reforma e ampliação de aeródromos, a homologação de produtos e processos, a formação e adestramento de pessoal, a segurança e facilitação, e a movimentação de passageiros e cargas;</p> <p>II – regular, coordenar e controlar a infra-estrutura aeronáutica, à exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de proteção de vôo;</p> <p>III – celebrar instrumentos de autorização para a construção e exploração de aeroportos privativos;</p> <p>IV – estabelecer padrões e normas técnicas para os procedimentos operacionais dos aeródromos públicos;</p> <p>V – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para construção e exploração dos aeródromos públicos;</p> <p>VI – homologar, registrar e cadastrar os aeroportos brasileiros.</p> <p>§ 4º A ANAC articular-se-á com as demais Agências para resolução das interfaces do transporte aéreo com as outras modalidades de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.</p> <p>Emenda nº 92/01 – ALBÉRICO FILHO Suprima-se o inciso XXXI do art. 10º do projeto.</p> <p>Emenda nº 93/01 – ALBÉRICO FILHO " XXXIII – propor modelo para concessão de infra-estrutura aeroportuária, ouvindo previamente o Conselho de Usuários, composto de indicados por entidades representativas da Aviação Geral e concessionários de áreas aeroportuárias, submetendo-o ao Conselho de Aviação Civil, por intermédio do Ministro da Defesa, para decisão do Poder Executivo."</p> <p>Emenda nº 66/01 – ALBERTO GOLDMAN " _____ - expedir ou reconhecer a certificação de produtos da indústria aeronáutica, observados os padrões e normas por ela estabelecidos."</p> <p>Emenda nº 94/01 – ALBÉRICO FILHO "XXXII - regular, controlar e fiscalizar, direta ou indiretamente, prioritariamente por empresas especializadas no</p>	<p>RM</p> <p>RM</p> <p>AS</p>
--	---	-------------------------------

	<p>setor, a infra-estrutura aeroportuária, inclusive a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego; segurança e facilitarão, bem como a movimentação de passageiros e cargas."</p> <p>Emenda nº 95/01 – ALBÉRICO FILHO " XXX - homologar, registrar e cadastrar os aeródromos, direta ou indiretamente."</p> <p>Emenda nº 96/01 – ALBÉRICO FILHO " XXVI - celebrar contratos de concessão para a exploração dos serviços de infra-estrutura aeroportuária, privilegiando e estimulando a participação da iniciativa privada nesse segmento."</p> <p>Emenda nº 97/01 – ALBÉRICO FILHO " XXII – aprovar o plano de ocupação de área aeroportuária, ouvindo previamente, no mínimo, cinco indicados de entidades representativas dos concessionários de áreas aeroportuárias, sendo, um representante das empresas aéreas nacionais; um representante das empresas aéreas internacionais Quando for o caso de aeroporto internacional; um representante das empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo; um representante das empresas comerciais sediadas nas áreas aeroportuárias e um representante da administração aeroportuária local."</p> <p>Emenda nº 98/01 – ALBÉRICO FILHO " XIII – celebrar contratos de concessão, permissão e autorização para a exploração de serviço aéreo comercial público regular e não-regular;</p> <p>Emenda nº 99/01 – ALBÉRICO FILHO " XI - fixar as normas e condições para a exploração de serviços aéreos, ouvindo previamente, no mínimo, cinco indicados por entidades representativas da Aviação Geral, sendo um representante das empresas de taxi aéreo; um representante das empresas de serviços aéreos especializados; um representante da aviação aerodesportiva; um representante dos operadores de aeronaves privadas e um representante de empresas de serviços aéreos não regular."</p> <p>Emenda nº 100/01 – ALBÉRICO FILHO " IX - regular, controlar e fiscalizar, direta ou indiretamente, os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal envolvido com o setor aeronáutico e aeroportuário, a indústria aeronáutica, os serviços auxiliares do transporte aéreo de carga e de passageiros, a prestação de serviços para a aviação civil, os serviços prestados por empresas administradoras de aeroportos, a habilitação de tripulantes, a qualificação e procedência de pessoal empregado em áreas aeroportuárias, a proteção da aviação civil e a facilitação do transporte aéreo nacional e internacional no País, estimulando e incentivando a intermodalidade de transporte em áreas aeroportuárias;"</p> <p>Emenda nº 101/01 – ALBÉRICO FILHO " VI- regular e fiscalizar a operação e manutenção de serviços aéreos públicos prestados por empresas nacionais e estrangeiras no País;"</p>	<p>RM</p> <p>RM</p> <p>RI</p> <p>RM</p> <p>RI</p> <p>RM</p> <p>RM</p>
--	---	---

	<p>Emenda nº 164/01 – RICARDO BERZOINI</p> <p>Art. 10, XX – suplementar tarifas de transportes aéreo em linhas de interesse estratégico ou econômico, observadas as diretrizes fixadas pelo Conselho de Aviação Civil, nos termos do Plano Anual de Suplementação Tarifária.</p>	RM
CAPÍTULO III - DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANAC		
Seção I - Da Estrutura Básica		
Art. 11. A ANAC terá como órgão de deliberação máxima a Diretoria, contando, também, com uma Procuradoria, uma Corregedoria e uma Ouvidoria, além das unidades especializadas.	<p>Emenda nº 171/01 – EDUARDO CAMPOS</p> <p>Art. 11. A ANAC terá como órgão de deliberação máxima a Diretoria, contando, também, com uma Procuradoria, uma Corregedoria, um Conselho de Gestão e uma Ouvidoria, além das unidades especializadas.</p>	AS
<p>Art. 12. A Diretoria atuará em regime de colegiado e será composta por um Diretor-Presidente e quatro Diretores, que decidirão por maioria absoluta, cabendo ao Diretor-Presidente, além do voto ordinário, o de qualidade.</p> <p>§ 1º A Diretoria reunir-se-á com a maioria de seus membros.</p> <p>§ 2º A matéria sujeita à deliberação da Diretoria será distribuída ao Diretor responsável pela área para apresentação de relatório.</p> <p>§ 3º As decisões da Diretoria serão fundamentadas.</p>	<p>Emenda nº 11/01 – PAES LANDIM</p> <p>"§ 4º Cada Diretor votará com independência, fundamentando seu voto.</p> <p>§ 5º As sessões da Diretoria serão registradas em atas, que ficarão arquivadas na Biblioteca, disponíveis para conhecimento geral.</p> <p>§ 6º Quando a publicidade puder colocar em risco a Segurança do País, ou violar segredo protegido ou a intimidade de alguém, os registros correspondentes serão mantidos em sigilo.</p> <p>§ 7º As sessões deliberativas da Diretoria que se destinam a resolver pendências entre agentes econômicos ou entre estes e usuários da aviação civil serão públicas, permitida a sua gravação por meios eletrônicos e assegurado aos interessados o direito de delas obter transcrições."</p>	AS
<p>Art. 13. Compete à Diretoria:</p> <p>I – propor, por intermédio do Ministério da Defesa, ao Conselho de Aviação Civil:</p> <p>a) condições para a concessão de exploração da infra-estrutura aeroportuária;</p> <p>b) alterações do regulamento da ANAC;</p> <p>c) suplementação tarifária de linhas aéreas de interesse econômico, turístico ou estratégico; e</p> <p>d) plano geral de outorgas dos serviços aéreos regulares;</p> <p>II – aprovar procedimentos administrativos de licitação, observados os preceitos desta Lei;</p> <p>III – conceder e autorizar os serviços aéreos comerciais domésticos e internacionais;</p> <p>IV - editar normas sobre matérias de competência da ANAC;</p>	<p>Emenda nº 12/01 – PAES LANDIM</p> <p>I – submeter ao Presidente da República, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, as modificações do regulamento da Agência;</p> <p>II – aprovar normas próprias de licitação e contratação;</p> <p>III – propor o estabelecimento e alteração de políticas governamentais de aviação civil, infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>IV – aprovar o plano geral de outorga para prestação de serviços de aviação e exploração de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>V- editar normas sobre matérias de competência da Agência;</p> <p>VI- aprovar editais de licitação, homologar adjudicações, bem como decidir pela prorrogação, transferência, intervenção e extinção, em relação às outorgas para prestação de serviços de aviação civil em regime público e</p>	AS

<p>V – aprovar minutas de editais de licitação, homologar adjudicações, bem como decidir pela prorrogação, transferência e extinção das outorgas, na forma do regimento interno;</p> <p>VI - decidir sobre a aquisição e a alienação de bens;</p> <p>VII - autorizar a contratação de serviços de terceiros, na forma da legislação em vigor;</p> <p>VIII - aprovar o regimento interno da ANAC; e</p> <p>IX - apreciar em grau de recurso as multas impostas pela ANAC.</p>	<p>exploração de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>VII – decidir sobre prorrogações ou revogações de autorizações para prestação de serviços de aviação civil em regime privado e exploração de aeródromos civis privados;</p> <p>VIII – aprovar os planos de construção, reforma, modernização e expansão de aeroportos;</p> <p>IX – aprovar o regimento interno;</p> <p>X – resolver sobre aquisição e alienação de bens;</p> <p>XI- autorizar a contratação de serviços de terceiros, na forma da legislação em vigor;</p> <p>XII – apreciar recursos contra decisões de instancias inferiores.</p> <p>§ 1º É vedado à Diretoria delegar, a Qualquer órgão ou autoridade, as competências previstas neste artigo.</p> <p>§ 2º É vedada a realização, por terceiros, da fiscalização de competência da Agência, ressalvadas as atividades de apoio.</p> <p>Emenda nº 47/01 – ELISEU RESENDE</p> <p>Art. 13. Compete à Diretoria:</p> <p>I – propor, por intermédio do Ministério da Defesa, ao Conselho de Aviação Civil:</p> <p>a) alterações do regulamento da ANAC;</p> <p>b) as condições e o plano geral de outorga de exploração da infra-estrutura</p> <p>c) o plano geral de outorgas dos serviços aéreos regulares;</p> <p>d) as suplementações tarifárias de linhas aéreas de interesse econômico, turístico ou estratégico;</p> <p>II – editar normas sobre matérias de competência da ANAC;</p> <p>III – aprovar procedimentos administrativos de licitações;</p> <p>IV – aprovar minutas de editais de licitação, homologar adjudicações e decidir pela prorrogação, transferência e extinção das outorgas, na forma do regimento interno;</p> <p>V – conceder, mediante licitação, nos termos desta Lei e da legislação vigente aplicável, a concessão para exploração da infra-estrutura aeroportuária;</p> <p>VI – autorizar, permitir e conceder, nos Termos desta Lei e da legislação vigente aplicável, a prestação de serviços aéreos comerciais domésticos e internacionais;</p> <p>VII – decidir sobre a aquisição e a alienação de bens;</p> <p>VIII – autorizar a contratação de serviços de terceiros, na forma da legislação em vigor;</p> <p>IX – aprovar o regimento interno da ANAC;</p> <p>X – apreciar, em grau de recurso, as multas impostas pela ANAC.</p> <p>Emenda nº89/01 – ALBÉRICO FILHO</p> <p>Suprima-se o inciso IX do art. 13º do projeto.</p>	<p>AS</p> <p>RM</p>
--	---	---------------------

<p>Art. 14. Os dirigentes serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados, mediante indicação do Ministro de Estado da Defesa, pelo Presidente da República, após serem aprovados pelo Senado Federal, nos termos da alínea "f" do inciso III do art. 52 da Constituição.</p>	<p>Emenda nº 13/01 – PAES LANDIM Art. 14. Os diretores serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de sua especialidade, devendo ser escolhidos pelo Presidente da República e por ele nomeados, após aprovação pelo Senado Federal, nos Termos da alínea "f" do inciso III do art. 52 da Constituição."</p> <p>Emenda nº85/01 – ALBÉRICO FILHO "Art. 14º - Os dirigentes e o Procurador - Geral serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e notório conhecimento e conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados, mediante indicação do Presidente da República, a partir de lista tríplice preparada pelo Conselho Nacional de Aviação Civil, após serem aprovados pelo Senado Federal, nos termos da alínea e do inciso III do artigo 52 da Constituição Federal."</p>	<p>AS</p> <p>RM</p>
<p>Art. 15. O mandato dos dirigentes será de cinco anos. § 1º Os mandatos dos primeiros membros da Diretoria serão, respectivamente, um diretor por três anos, dois diretores por quatro anos e dois diretores por cinco anos, a serem estabelecidos no decreto de nomeação. § 2º Em caso de vacância no curso do mandato, este será completado por sucessor investido na forma prevista no artigo anterior.</p>	<p>Emenda nº 67/01 – ALBERTO GOLDMAN "Art. 15."... , vedada a recondução."</p> <p>Emenda nº 173/01 – GONZAGA PATRIOTA Art. 15. O mandato dos dirigentes será de cinco anos, não sendo admitida a recondução ao cargo.</p> <p>Emenda nº 174/01 – GONZAGA PATRIOTA Art. 15. O mandato dos dirigentes será de cinco anos, não sendo admitida a recondução ao cargo.</p>	<p>AS</p> <p>AS</p> <p>RM</p>
<p>Art. 16. Os membros da Diretoria somente perderão o mandato em virtude de: I – condenação judicial, transitada em julgado; II – condenação em processo administrativo disciplinar; III – inobservância dos deveres e proibições inerentes ao cargo; IV – descumprimento das políticas estabelecidas para o setor pelo Poder Executivo; Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado da Defesa instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo-lhe, no interesse da administração, determinar o afastamento preventivo e proferir o julgamento.</p>	<p>Emenda nº68/01 – ALBERTO GOLDMAN "Art. 16, Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado da Defesa instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República, no interesse da administração, determinar o afastamento preventivo e proferir o julgamento."</p> <p>Emenda nº 14/01 – PAES LANDIM "Art. 16. Os integrantes da Diretoria somente perderão o mandato em virtude de renúncia, de condenação judicial transitada em julgado ou de pena demissória decorrente de processo administrativo disciplinar. § 1º Sem prejuízo do que prevêem a lei penal e a lei de improbidade administrativa, será causa da perda do mandato a inobservância, por Diretor, dos deveres e proibições inerentes ao cargo, inclusive no que se refere ao cumprimento das políticas estabelecidas para a aviação civil pelos Poderes Executivo e Legislativo. § 2º Cabe ao Ministro de Estado da Defesa instaurar o processo administrativo disciplinar, que será conduzido por comissão especial constituída por servidores públicos federais estáveis, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir julgamento."</p> <p>Emenda nº 168/01 – RICARDO BERZOINI Art. 16, I... VI. Aprovação de voto de desconfiança pelo Senado Federal. § 1º. Cabe ao Ministério de Estado da Defesa instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo-lhe, no</p>	<p>AS</p> <p>AS</p> <p>AS</p>

	<p>interesse da administração, determinar o afastamento preventivo e proferir o julgamento.</p> <p>§ 2º. O voto de desconfiança que trata o inciso VI deste artigo poderá ser proposto pelo Presidente da República ou por 10% (dez por cento) dos senadores, em face de conduta incompatível com o desempenho do cargo, e aprovado por maioria absoluta dos membros do Senado Federal.</p>	
Art. 17. O regulamento disciplinará a substituição dos dirigentes em seus impedimentos.		
<p>Art. 18. Ficam impedidas de exercer cargo de direção na ANAC pessoas que mantenham qualquer um dos seguintes vínculos com empresa privada que explore serviços aéreos comerciais, empresa autorizada ou concessionária de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária ou com suas instituições controladoras; nas condições estabelecidas no seu regulamento:</p> <p>I – participação direta como acionista ou sócio, com interesse superior a dois por cento do capital social;</p> <p>II – administrador, gerente ou membro de conselho de administração ou fiscal; ou</p> <p>III – empregado, ainda que com contrato de trabalho suspenso, inclusive da empresa ou de outra instituição controladora, ou de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora.</p> <p>Parágrafo único. Também está impedido de exercer cargo na ANAC, membro de conselho ou de diretoria de associação representativa de interesses patronais ou trabalhistas, ligado ao setor de serviços aéreos comerciais ou das infra-estruturas aeronáutica e aeroportuária.</p>	<p>Emenda nº 15/01 – PAES LANDIM</p> <p>"Art. 18. Aos diretores da ANAC é vedado o exercício de qualquer outra atividade profissional, empresarial, sindical ou de direção político partidária, salvo nas hipóteses previstas na Constituição.</p> <p>§ 1º É vedado aos diretores, igualmente, Ter qualquer vínculo ou interesse comercial, direto ou indireto, em empresa concessionária ou autorizada de serviços de aviação civil, infra-estrutura aeronáutica ou infra-estrutura aeroportuária.</p> <p>§ 2º Incorre na prática de advocacia administrativa o diretor que exercer atividades de procuradoria ou advogar interesse de outrem junto à Agência órgão ou entidade integrante ou vinculada ao Ministério da Defesa, sujeitando-se às penas previstas no Código Penal.</p> <p>Art. 19. Após o término do mandato ou a exoneração do cargo, o ex-diretor de Agência ficará impedido de prestar, direta ou indiretamente, qualquer tipo de serviço a entidade ou empresa sujeita à fiscalização da Agência, por um período de seis meses, contados a partir do término do mandato ou da sua exoneração.</p> <p>§ 1º Durante o impedimento, o ex-diretor, desde que não tenha sido exonerado nos termos previstos nesta Lei, receberá remuneração equivalente à do cargo de direção que exerceu e poderá continuar prestando serviços à Agência, ou a qualquer órgão da administração direta da União.</p> <p>§ 2º É vedado, ainda, a ex-diretor utilizar informações privilegiadas obtidas em decorrência do cargo exercido, sob pena de incorrer na prática de improbidade administrativa.</p> <p>Art. 20. O Diretor-Geral será nomeado pelo Presidente da República dentre os integrantes da Diretoria.</p> <p>Parágrafo único. O mandato do Diretor-Geral será de cinco anos ou correspondente ao que lhe restar do mandato de membro da Diretoria, quando inferior a esse prazo.</p> <p>Emenda nº 58/01 – JOÃO HERMANN NETO</p> <p>"Art. 18</p> <p>§ 2º Os dirigentes da ANAC, ao término de seus mandatos, ficam impedidos de manterem os vínculos especificados no caput e nos incisos I, II e III deste artigo pelo prazo de vinte e quatro meses.</p> <p>§ 3º A ANAC manterá OS vencimentos e vantagens dos dirigentes referidos no parágrafo anterior pelo prazo de vinte e quatro meses, contado a partir do término do mandato, exceto nos casos previstos nos incisos I a V do art. 16 desta lei.</p>	<p>RM</p> <p>RM</p>

	<p>Emenda nº 59/01 – JOÃO HERMANN NETO “Art. 18 Ficam impedidas de exercer cargo de direção na ANAC pessoas que mantenham ou tenham mantido a menos de vinte e Quatro meses um dos seguintes vínculos com empresa privada que explore serviços aéreos comerciais, empresa autorizada ou concessionária de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária ou com suas instituições controladoras; nas condições estabelecidas no seu regulamento:"</p> <p>Emenda nº116/01 – DR. HELIO Substitua-se pela expressão “mantenham “contida no caput do art. 18 do projeto em epígrafe, pela expressão “tenham mantido nos últimos doze meses”.</p> <p>Emenda nº 161/01 – TELMA DE SOUZA ART. O ex-dirigente da ANAC continuará vinculado à autarquia nos doze meses seguintes ao exercício do cargo, durante os quais estará impedido de prestar, direta ou indiretamente, independentemente da forma ou natureza do contrato, qualquer tipo de serviço às empresas sob sua regulamentação ou fiscalização, inclusive controladas, coligadas ou subsidiárias. § 1º Durante o prazo da vinculação estabelecida neste artigo, o ex-dirigente continuará prestando serviço à ANAC ou a qualquer outro órgão da administração pública direta da União, em área atinente à sua qualificação profissional, mediante remuneração equivalente à do cargo de direção que exerceu. § 2º Incorre na prática de advocacia administrativa, sujeitando-se o infrator às penas previstas no art. 321 do Código Penal, o ex-dirigente da ANAC, inclusive por renúncia ao mandato, que descumprir o disposto no "caput" deste artigo.</p> <p>Emenda nº 169/01 – JOÃO HERMANN NETO Art. Aos dirigentes da ANAC é vedado o exercício de qualquer outra atividade profissional, empresarial, sindical ou de direção político-partidária, salvo a de magistério, em horário compatível.</p> <p>Emenda nº 172/01 – EDUARDO CAMPOS Art. 18. Ficam impedidas de exercer cargos de direção da ANAC pessoas que mantenham, ou tenham mantido nos últimos doze meses anteriores à data de início de seu mandato, qualquer um dos seguintes vínculos com empresa privada que explore serviços aéreos comerciais, empresa autorizada ou concessionária de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária ou com suas instituições controladas; nas condições estabelecidas no seu regulamento: I - ... IV – prestadores de assessoria ou consultoria.</p>	<p>RM</p> <p>AS</p> <p>RM</p> <p>RM</p> <p>AS</p>
<p>Art. 19. Cabe ao Diretor-Presidente a representação da ANAC, o comando hierárquico sobre o pessoal e o serviço, exercendo todas as competências administrativas</p>	<p>Emenda nº16/01 – PAES LANDIM I – exercer a direção geral da Agência, cabendo-lhe nesta qualidade o comando hierárquico sobre o pessoal e o</p>	<p>RM</p>

<p>correspondentes, bem como a presidência das reuniões da Diretoria.</p>	<p>serviço, com as competências administrativas correspondentes ;</p> <p>II – representar a Agência, ativa e passivamente, firmando os convênios, ajustes e contratos, bem como ordenar despesas;</p> <p>III – presidir as reuniões e as sessões da Diretoria;</p> <p>IV – cumprir e fazer cumprir as deliberações da Diretoria;</p> <p>V – decidir, ad referendum da Diretoria, as questões de urgência;</p> <p>VI – assinar os contratos de concessão para a prestação de serviços de aviação civil e exploração de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária em regime público, bem como os atos de autorização para prestação de serviços de aviação civil em regime privado e a exploração de aeródromos civis privados, inclusive suas alterações e atos extintivos;</p> <p>VII – aprovar os editais de concurso público e homologar seu resultado;</p> <p>VIII– contratar, nomear, exonerar e dispensar servidores, bem como designar para funções comissionadas, e exercer o poder disciplinar, nos termos da legislação em vigor; e</p> <p>IX – convocar as reuniões da Diretoria.</p> <p>Parágrafo único. O Diretor-Geral poderá delegar, conforme dispuser o regimento interno, a atribuição de assinar os termos de autorização, bem como as de firmar contratos e de ordenar despesas para outro diretor.</p>	
<p>Art. 20. A representação judicial da ANAC, com prerrogativas processuais de Fazenda Pública, será exercida pela Procuradoria.</p>		
<p>Art. 21. O Ouvidor será nomeado pelo Presidente da República para mandato de dois anos.</p> <p>§ 1º Cabe ao Ouvidor receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações, respondendo diretamente aos interessados, bem como representar a ANAC junto aos órgãos de defesa do consumidor.</p> <p>§ 2º O Ouvidor terá acesso a todos os assuntos e contará com o apoio administrativo de que necessitar, competindo-lhe produzir, semestralmente ou quando oportuno, relatórios sobre a atuação da ANAC, encaminhando-os à Diretoria, ao Conselho de Aviação Civil e ao Congresso Nacional, publicando-os para conhecimento geral.</p>	<p>Emenda nº 35/01 – PEDRO VALADARES</p> <p>Art. 21. O Ouvidor será nomeado pelo Presidente da República, após ser aprovado pelo Senado Federal, para mandato de dois anos.</p> <p>Emenda nº 175/01 – GONZAGA PATRIOTA</p> <p>Art. 21 – O ouvidor será nomeado pelo Presidente da República, após ser aprovado pelo Senado Federal, para mandato de dois anos.</p> <p>§ 1º Cabe ao Ouvidor representar os interesses dos usuários na Agência, receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações, respondendo diretamente aos interessados.</p> <p>§ 2º O Ouvidor participará de todas as reuniões da Diretoria da ANAC, terá acesso a todos os documentos da Agência e contará com o apoio administrativo de que necessitar, competindo-lhe produzir, semestralmente, relatórios sobre atuação da ANAC, que serão disponibilizados na Internet e encaminhados à Diretoria, ao Conselho de Aviação Civil e às Comissões de Viação e Transportes, da Câmara dos Deputados, e de Infra-estrutura, do Senado Federal.</p> <p>Emenda nº 33/01 – PEDRO VALADARES</p> <p>§ 1º Cabe ao Ouvidor representar os interesses dos usuários na Agência, receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações, respondendo diretamente aos interessados e encaminhando seus pleitos à</p>	<p>RM</p> <p>RM</p> <p>AS</p>

	<p>Diretoria da ANAC.</p> <p>Emenda nº 34/01 – PEDRO VALADARES</p> <p>§ 2º O Ouvidor participará de todas as reuniões da Diretoria da ANAC, terá acesso a todos os assuntos e documentos da Agência e contará com o apoio administrativo de que necessitar, competindo-lhe produzir, semestralmente, relatórios sobre a atuação da ANAC, que serão disponibilizados na Internet e encaminhados à Diretoria, ao Conselho de Aviação Civil e às Comissões de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, e de Infra-Estrutura do Senado Federal.</p>	AS
Art. 22. A Corregedoria fiscalizará a legalidade e a efetividade das atividades funcionais dos servidores e das unidades da ANAC, sugerindo as medidas corretivas necessárias, conforme disposto em regulamento.		
	<p>Emenda nº 166/01 – JOÃO HERMANN NETO</p> <p>Art. O Conselho de Gestão da ANAC é de caráter consultivo, é o órgão de participação institucional da comunidade de transporte aéreo na ANAC, e tem como objetivo principal fornecer à Diretoria da ANAC subsídios para estabelecer os princípios, as diretrizes e o plano de ação da autarquia, entre outras atribuições a serem definidas em regimento interno.</p> <p>§ 1º O Conselho de Gestão deverá ser composto por representantes do Poder Executivo Federal, dos usuários, dos operadores dos serviços de transportes e dos trabalhadores da aviação civil, nomeados pelo Presidente da República para mandato dois anos, devendo a implantação e o funcionamento do Conselho serem regulamentados por ato do Presidente da República, cabendo ao Diretor-Presidente da Agência a sua Presidência.</p> <p>§ 2º A participação como membro do Conselho de Gestão não ensejará a remuneração de qualquer espécie.</p> <p>§ 3º A diretoria da ANAC está obrigada a fornecer aos membros do conselho de gestão todas as informações solicitadas, ficando os conselheiros obrigados a resguardar e preservar as informações de caráter sigiloso.</p> <p>§ 4º O Conselho de Gestão será empossado e instalado juntamente com a Diretoria.</p>	AS
Seção II - Dos Cargos Efetivos, Comissionados e das Gratificações		
Art. 23. Ficam criados, para exercício exclusivo na ANAC, os empregos públicos de nível superior de Regulador, de Analista de Suporte à Regulação, os empregos públicos de nível médio de Técnico em Regulação e de Técnico de Suporte à Regulação, os cargos efetivos de nível superior de Procurador, os Cargos Comissionados de Direção - CD, de Gerência Executiva - CGE, de Assessoria - CA e de Assistência - CAS, e os Cargos Comissionados Técnicos - CCT,	<p>Emenda nº 152/01 – JAIR MENEGUELLI</p> <p>Modifique-se o Art. 23, que passa a ter a seguinte redação, bem como proceda-se a Adequação no anexo I:</p> <p>Art. 23. Ficam criados, para exercício exclusivo na ANAC, os cargos efetivos de nível superior Regulador, de Analista de Suporte à Regulação, de Procurador, os cargos Comissionados de Direção – CD, de Gerência Executiva – CGE, de Assessoria – CA e de Assistência – CAS, E OS Cargos Comissionados de Técnicos – CCT, constantes do Anexo I.</p>	RM

constantes do Anexo I.		
Art. 24. Ficam criadas as Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança e de Representação pelo Exercício de Função, privativas de militar, nos quantitativos e valores previstos no Anexo II desta Lei.	Emenda nº 134/01 – JANDIRA FEGHALI Art. 24. Ficam criadas as Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança e de Representação pelo Exercício de Função, privativas de militar da Aeronáutica, nos quantitativos e valores previstos no Anexo II desta Lei.	RM
	Emenda nº77/01 – FRANCISCO RODRIGUES "Art. 24. Ficam criadas as Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança e de Representação pelo Exercício de Função, privativas de militar da Aeronáutica, nos quantitativos e valores previstos no Anexo II desta Lei."	RM
Art. 25. O Poder Executivo poderá dispor sobre a alteração dos quantitativos e da distribuição dos Cargos Comissionados de Gerência Executiva, de Assessoria e de Assistência, dos Cargos Comissionados Técnicos, das Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança e de Representação pelo Exercício de Função, observados os níveis hierárquicos, os valores de retribuição correspondentes e o respectivo custo global estabelecidos nos Anexos I e II a esta Lei.	Emenda nº 154/01 – JAIR MENEGUELLI Suprima-se o art. 25.	RM
Art. 26. Na estrutura dos cargos da ANAC, o provimento por um servidor civil, de Cargo Comissionado de Gerência Executiva, de Assessoria, de Assistência e de Técnico, implicará o bloqueio, para um militar, da concessão de uma correspondente Gratificação de Exercício em Cargo de Confiança e de Gratificação de Representação pelo Exercício de Função, e vice versa.	Emenda nº 78/01 – FRANCISCO RODRIGUES Art. 26 Na estrutura dos cargos da ANAC, o provimento por um servidor civil, de Cargo Comissionado de Gerência Executiva, de Assessoria, de Assistência e de Técnico, implicará o bloqueio, para um militar da Aeronáutica, da concessão de uma correspondente Gratificação de Exercício em Cargo de Confiança e de Gratificação de Representação pelo Exercício de Função, e vice versa."	RM
	Emenda nº 135/01 – JANDIRA FEGHALI Art. 26. Na estrutura dos cargos da ANAC, o provimento por um servidor civil, de Cargo Comissionado de Gerência Executiva, de Assessoria, de Assistência e de Técnico, implicará o bloqueio, para um militar da Aeronáutica, da concessão de uma correspondente Gratificação de Exercício em Cargo de Confiança e de Gratificação de Representação pelo Exercício de Função, e vice versa.	RM
Art. 27. Os Cargos Comissionados Técnicos são de ocupação privativa de servidores e empregados do Quadro de Pessoal Efetivo, do Quadro de Pessoal Específico e de requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública. Parágrafo único. Ao ocupante de Cargo Comissionado Técnico será pago um valor acrescido ao salário ou vencimento, conforme tabela constante do Anexo I a esta Lei.	Emenda nº 153/01 – JAIR MENEGUELLI Suprima-se do art. 27, a expressão "e empregados".	RM
CAPÍTULO IV - DO PROCESSO DECISÓRIO		
Art. 28. O processo decisório da ANAC obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, eficiência, moralidade e publicidade, assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa.		

<p>Art. 29. As iniciativas de projetos de lei ou alteração de normas administrativas, que impliquem afetação de direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços aéreos comerciais, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC.</p>	<p>Emenda nº 138/01 – JANDIRA FEGHALI Substitua-se no Art. 29 do Projeto de Lei nº 3846, de 2000, a expressão “projeto de lei” pela expressão “atos normativos”.</p> <p>Emenda nº 176/01 – TELMA DE SOUZA Art. 29, Parágrafo único – As sessões deliberativas do Conselho Diretor que se destinem a resolver pendências entre agentes econômicos e entre estes e usuários dos serviços de transporte aéreo serão públicas, permitida a sua gravação por meios eletrônicos e assegurado aos interessados o direito delas obter transcrições.</p>	<p>AS</p> <p>AS</p>
<p>Art. 30. Ressalvados os documentos e autos cuja divulgação possa violar a segurança do País, o segredo protegido ou a intimidade de alguém, todos os demais permanecerão abertos à consulta pública. Parágrafo único. A ANAC deverá garantir o tratamento confidencial das informações técnicas, operacionais, econômico-financeiras e contábeis, que solicitar a agentes econômicos de serviços aéreos comerciais e a operadores de aeronaves privadas.</p>	<p>EMENDA Nº 170/01 – EDUARDO CAMPOS</p> <p>Art. 30, § 2º Os membros do Congresso Nacional terão acesso a todas as informações e documentos, inclusive os de caráter reservado, sigiloso e confidencial, da ANAC e das concessionárias dos serviços de transporte aéreo que operam no país.</p>	<p>RI</p>
<p>CAPÍTULO V - DOS SERVIÇOS AÉREOS COMERCIAIS</p>		
<p>Seção I - Das Concessões, Permissões e Autorizações</p>		
<p>Art. 31. A exploração dos serviços aéreos comerciais, domésticos ou internacionais, por empresas aéreas nacionais, dependerá de outorga pela ANAC, representando a União como poder concedente, mediante concessão ou permissão, quando se tratar de serviço de transporte aéreo regular, e, mediante autorização, quando se tratar de serviço de transporte aéreo não-regular ou de serviços aéreos especializados, conforme disposto nesta Lei e na regulamentação complementar. § 1º As concessões, permissões e autorizações serão onerosas, quando o edital de licitação assim o definir, e não terão caráter de exclusividade. 2º Cabe ao Conselho de Aviação Civil estabelecer as diretrizes para a aplicabilidade do regime de concessão ou permissão na exploração comercial dos serviços aéreos domésticos ou internacionais, de transporte aéreo regular. § 3º Incumbe à concessionária, permissionária ou autorizatória a execução do serviço, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários e a terceiros.</p>	<p>Emenda nº 10/01 – NELSON TRAD "CAPITULO V - DO ORÇAMENTO ANUAL Art. 31. A Agência submeterá anualmente ao Ministério da Defesa a sua proposta de orçamento, que será encaminhada ao órgão responsável pelo orçamento, para inclusão no projeto de lei orçamentária anual a que se refere o § 5º do art. 165 da Constituição Federal. Parágrafo único. A Agência fará acompanhar a proposta orçamentária de um quadro demonstrativo do planejamento plurianual das receitas e despesas, visando ao seu equilíbrio orçamentário e financeiro nos cinco anos subseqüentes.</p> <p>Emenda nº 69/01 – ALBERTO GOLDMAN "Art. 31, § 1º. As concessões, permissões e autorizações poderão ser onerosas, quando o edital de licitação assim o definir, e não terão caráter de exclusividade."</p> <p>Emenda nº 118/01 – AIRTON DIPP Suprima-se a expressão “quando o edital de licitação assim o definir” contida no § 1º do art. 31 do projeto em epígrafe.</p> <p>Emenda nº 121/01 – ANIVALDO VALE Art. 31, §1º As concessões, permissões e autorizações não terão caráter de exclusividade.</p>	<p>RM</p> <p>RM</p> <p>RM</p> <p>AS</p>

	<p>Emenda nº 48/01 – ELISEU RESENDE</p> <p>Art. 31. A exploração da infra-estrutura aeroportuária e dos serviços aéreos comerciais, domésticos ou internacionais, estes por empresas aéreas nacionais, dependerá de outorga pela ANAC, representando a União como poder concedente, mediante:</p> <p>I – concessão, quando se tratar da exploração de infra-estrutura aeroportuária, precedida ou não de obra pública;</p> <p>II – concessão ou permissão, quando se tratar de ser viço de transporte aéreo regular;</p> <p>III – autorização, quando se tratar de transporte aéreo não-regular ou de serviços aéreos especializados.</p> <p>§ 1º As concessões, permissões e autorizações serão onerosas quando o respectivo edital de licitação assim o definir, e não terão caráter de exclusividade;</p> <p>§ 2º Cabe ao Conselho de Aviação Civil estabelecer as diretrizes para a aplicabilidade do regime de concessão ou permissão na exploração comercial dos serviços aéreos domésticos ou internacionais de transporte aéreo regular.</p> <p>§ 3º A concessão ou permissão para exploração da infra-estrutura aeroportuária e dos serviços aéreos comerciais, domésticos ou internacionais, obedecerá o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.</p> <p>Emenda nº 57/01 – JOÃO HERMANN NETO</p> <p>“Art. 31 A exploração dos serviços aéreos comerciais, domésticos ou internacionais, privativa de empresas aéreas nacionais, dependerá de outorga pela ANAC, representando a União como poder concedente, mediante concessão ou permissão, quando se tratar de serviço de transporte aéreo regular, e, mediante autorização, quando se tratar de serviço de transporte aéreo não-regular ou de serviços aéreos especializados, conforme disposto nesta Lei e na regulamentação complementar.”</p>	<p>AS</p> <p>RM</p>
	<p>Emenda nº 60/01 – RICARDO FIÚZA</p> <p>Substitua-se o Capítulo V do Projeto pelo Capítulo abaixo, incluindo-se novo Capítulo logo a seguir (Capítulo VI), renumerando-se os demais Capítulos e respectivos artigos, e dando-se ao art. 78 nova redação, como segue:</p> <p>CAPÍTULO V - DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE AVIAÇÃO CIVIL</p> <p>SEÇÃO I - DISPOSIÇÕES GERAIS</p> <p>Art. 31. Para os efeitos desta Lei consideram-se serviços aéreos os relativos ao transporte de passageiros, cargas</p>	<p>AS</p>

	<p>e mala postal, nacional ou internacional, bem como aqueles realizados em benefício do proprietário ou operador da aeronave.</p> <p>Parágrafo único. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos prestados em regime público e os serviços aéreos prestados em regime privado.</p>	
	<p>Art. 32. Serviços aéreos em regime público, são os prestados por concessionárias de serviços de transporte aéreo público de passageiros, cargas e mala postal, nacional ou internacional, caracterizando-se pela regularidade de rota, frequência e horário e remuneração mediante tarifas praticadas na forma desta Lei.</p> <p>Parágrafo único. A contratação pela Administração Pública direta e indireta de serviços de transporte aéreo prestados no regime público independe de licitação.</p>	
	<p>Art. 33. Serviços aéreos em regime privado, são os prestados por empresas autorizadas para a prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros e cargas, em caráter não regular, onde a rota, o horário, a finalidade e a remuneração são livremente avençados entre o usuário e o transportador.</p>	
	<p>Art. 34. Serviços aéreos de transporte internacional de passageiros, cargas e mala postal são os prestados por empresas brasileiras e empresas estrangeiras, titulares da prestação dos mesmos serviços, nos termos das legislações dos respectivos países.</p>	
	<p>Art. 35. O transporte aéreo de passageiros ou cargas sem fins comerciais ou em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave, é atividade de aviação civil não sujeita à prévia concessão ou autorização da Agência.</p>	
	<p>Seção II - Das Regras Comuns</p> <p>Art. 36. Serão coibidos os comportamentos prejudiciais à competição livre, ampla e justa entre as prestadoras de serviços de aviação civil no regime público, em especiais:</p> <p>I - a prática de subsídios para redução artificial de tarifas e preços;</p> <p>II - o uso, objetivando vantagens na competição, de informações obtidas dos concorrentes, em virtude de acordos de prestação de serviço;</p> <p>III - a omissão de informações técnicas e comerciais relevantes à prestação de serviços por outrem.</p>	
	<p>Art. 37. Visando a propiciar competição efetiva e a impedir a concentração econômica no mercado, a Agência poderá estabelecer restrições, limites ou condições a empresas ou grupos empresariais quanto à obtenção e transferência de concessões, autorizações e designações.</p>	
	<p>Seção III - Dos Serviços Prestados em Regime Público</p> <p>Subseção I - Disposições Gerais sobre a Outorga</p> <p>Art. 38. A exploração do serviço de transporte de passageiros, cargas e mala postal no regime público dependerá</p>	

	de prévia outorga, pela Agência, de concessão, implicando esta o direito de prestar serviços em todo o Território nacional e no exterior, neste caso observadas as normas desta Lei e dos acordos, tratados e convenções internacionais aplicáveis.	
	Art. 39. Concessão de serviço de transporte aéreo de passageiros, cargas e mala postal no regime público é a delegação de sua prestação, mediante contrato, por prazo determinado, no regime público, sujeitando-se a concessionária aos riscos empresariais, remunerando-se pela cobrança de tarifas dos usuários ou por outras receitas alternativas e respondendo diretamente pelas suas obrigações e pelos prejuízos que causar.	
	Art. 40. As concessões não terão caráter de exclusividade, devendo obedecer ao plano geral de outorgas, ao prazo de vigência e aos prazos para admissão de novas prestadoras. § 1º O prazo de vigência das concessões é de 35 (trinta e cinco) anos, admitida a prorrogação por igual período. § 2º Os prazos para admissão de novas prestadoras serão definidos pela Agência, considerando-se o ambiente de competição, observados o princípio do maior benefício ao usuário e o interesse social e econômico do País, de modo a propiciar a justa remuneração da prestadora do serviço no regime público. § 3º A oportunidade e o prazo das outorgas serão determinados de modo a evitar o vencimento concomitante das concessões.	
	Art. 41. A concessão somente poderá ser outorgada a empresa constituída segundo as leis brasileiras, com sede e administração no País, criada para explorar exclusivamente os serviços de transporte aéreo de passageiros, carga e mala postal, cuja titularidade do controle efetivo pertença a brasileiro residente no País ou a empresa ou entidade sob controle de brasileiros residentes no País. § 1º Entende-se por controle efetivo da sociedade concessionária a titularidade de pelo menos 75% (setenta e cinco e cinco por cento) de seu capital votante, bem assim o exercício, de fato e de direito, do poder decisório para gerir suas atividades. § 2º Os estatutos sociais das empresas concessionárias de serviços de transporte aéreo no regime público, organizadas sob a forma de sociedades anônimas, deverão conter proibição de conversão de ações sem direito a voto em ações com direito a voto. § 3º A aquisição ou transferência a estrangeiros de ações com direito a voto, ainda que dentro dos limites estabelecidas neste artigo, deve ser precedida de prévia aprovação da Agência. § 4º O Poder Executivo, levando em consideração os interesses do País no contexto de suas relações com os demais países, poderá estabelecer limites mais restritivos que os estabelecidos nesta Lei para a participação de estrangeiros no capital de empresas concessionárias de prestação de serviços de transporte aéreo no regime público.	
	Art. 42. É assegurado às empresas concessionárias de prestação de serviços de transporte aéreo em regime	

	<p>público, mediante prévia comunicação com 10 (dez) dias úteis de antecedência, a exploração de quaisquer linhas aéreas no território nacional, em frequências e horários de livre escolha pela prestadora do serviço, observada, exclusivamente, a capacidade operacional de cada aeroporto.</p>	
	<p>Art. 43. Para os efeitos previstos na parte final do artigo anterior, a alocação de "slots" para pouso e decolagem em aeroporto civil público que opere com restrições operacionais em faixas de horários com alta densidade de tráfego aéreo, observará o seguinte procedimento:</p> <p>I – periodicamente, a ANAC divulgará tabela contendo a relação de "slots" alocados em cada aeroporto civil público, bem como a relação de "slots" disponíveis;</p> <p>II - a empresa concessionária interessada em obter "slot" deve encaminhar solicitação à ANAC;</p> <p>III – recebida a solicitação, a ANAC, imediatamente, notificará as demais empresas concessionárias para que manifestem, ou não, interesse no "slot" requerido. Em não havendo manifestação de interesse por outra concessionária, a ANAC alocará o "slot" à concessionária requerente;</p> <p>V – caso haja interesse, por mais de uma empresa concessionária, em determinado "slot", a ANAC fará, entre a alocação do mesmo à uma delas, mediante o sistema de rodízio a ser implantado por faixa de horário com alta densidade de tráfego aéreo, observado o princípio da igualdade de oportunidade entre todas as empresas concessionárias interessadas.</p> <p>§ 1º Metade dos "slots" disponíveis ficará reservado para novos operadores e a outra metade será destinada aos operadores existentes, para atender o crescimento do tráfego aéreo dos mesmos.</p> <p>§ 2º Caso não haja interesse de novos operadores nos "slots" que lhes forem reservados, o saldo dos mesmos deverá ser alocado para os atuais operadores para atendimento de suas solicitações;</p> <p>§ 3º Considera-se "novo operador" a empresa concessionária de serviços de transporte aéreo em regime público que detenha, por ocasião da solicitação, no máximo" quatro "slots" diários em faixa de horário de alta densidade de tráfego no respectivo aeroporto.</p> <p>§ 4º Na alocação de "slots" em cada aeroporto serão atendidas, com prioridade sobre quaisquer outras, as solicitações de empresas concessionárias de serviços de transporte aéreo em regime público.</p> <p>§ 5º A ANAC, sempre que constatada, em aeroporto civil público, a ocorrência de restrições operacionais advindas de alta densidade de tráfego em determinado horário, implantará o sistema de oferta de "slots" nas condições estabelecidas neste artigo, disciplinando o procedimento de rodízio a ser adotado.</p> <p>§ 6º Qualquer "slot" alocado só se tomará disponível para nova distribuição quando a empresa concessionária titular do mesmo:</p> <p>I - não implantar o serviço no prazo de 90 (noventa) dias contado da alocação;</p> <p>II – deixar de prestar o serviço por mais de 30 (trinta) dias consecutivos;</p>	

	<p>III - não prestar serviço adequado, nos termos definidos no contrato de concessão;</p> <p>IV – manifestar seu desinteresse pela manutenção do "slot"</p>	
	<p>Art. 44. O transporte aéreo de mala postal será realizado com igualdade de tratamento entre as empresas concessionárias de prestação de serviços aéreos no regime público, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.</p> <p>Parágrafo único. Na impossibilidade do transporte de mala postal por empresa concessionária do serviço de aviação civil em regime público, a Agência poderá autorizar a execução do transporte por empresa autorizatória da prestação de serviços de aviação civil em regime privado.</p>	
	<p>Subseção II - Da Licitação</p> <p>Art. 45. As concessões para a prestação de serviços em regime público serão outorgadas mediante licitação.</p>	
	<p>Art. 46. A licitação será disciplinada pela Agência, com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório, observadas as normas de habilitação previstas na lei geral de licitações.</p> <p>§ 1º A finalidade do certame é, por meio de disputa entre os interessados e considerando as vagas disponíveis, escolher aqueles que comprovem ter habilitação jurídica, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira e regularidade fiscal para executar o serviço no regime público, com eficiência, segurança, economicidade e a tarifas razoáveis.</p> <p>§ 2º A minuta de instrumento convocatório será submetida a consulta pública prévia.</p>	
	<p>Art. 47. As regras procedimentais assegurarão a adequada divulgação do instrumento convocatório, prazos compatíveis com o preparo de propostas e os direitos ao contraditório, ao recurso e à ampla defesa.</p>	
	<p>Art. 48. No julgamento da licitação será considerado o critério de melhor proposta técnica.</p> <p>§ 1º Para fins de aplicação do critério de julgamento previsto neste artigo, o edital de licitação conterá parâmetros e exigências para formulação de propostas técnicas, facultada a utilização de notas técnicas.</p> <p>§ 2º A Agência recusará propostas manifestamente inexequíveis.</p> <p>§ 3º O empate será resolvido por sorteio.</p> <p>§ 4º A Agência poderá utilizar nas concorrências para a outorga de concessão, o sistema de pré-qualificação dos interessados.</p> <p>§ 5º É vedada a utilização de outro tipo de licitação não previsto neste artigo.</p>	
	<p>Art. 49. A outorga de concessão não terá caráter de exclusividade.</p>	
	<p>Art. 50. Considerar-se-á desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente previstos em lei e à disposição de todos os concorrentes.</p>	
	<p>Art. 53. O licitante vencedor deve constituir uma sociedade concessionária específica para celebrar o contrato e</p>	

	executar a concessão.	
	<p>Art. 54. Os dispêndios com a contratação de estudos técnicos, planejamentos e projetos básicos ou executivos, pareceres, perícias, investigações, levantamentos e avaliações em geral, assessorias ou consultorias jurídicas, técnicas e auditorias financeiras ou tributárias, bem assim com a realização de obras, despesas, amortizações, pagamentos e investimentos necessários à licitação ou para viabilizar a nova concessão, realizados pela Agência ou com a sua autorização, devem ser ressarcidos pelo vencedor da licitação, desde que especificados no edital.</p> <p>Parágrafo único. A documentação técnica referente aos trabalhos referidos neste artigo deverá ser posta à disposição dos interessados na licitação.</p>	
	Art. 55. E assegurada a qualquer pessoa a obtenção de certidão sobre atos, contratos, decisões ou pareceres relativos à licitação ou às próprias concessões.	
	Art. 56. Não poderá participar da licitação ou receber outorga de concessão a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público ou que tenha sido declarada inidônea, bem como aquela que tenha sido punida nos dois anos anteriores com a decretação de caducidade de concessão ou autorização de serviço de transporte aéreo de passageiros e carga.	
	<p>Art. 57. A licitação será inexigível quando, mediante processo administrativo conduzido pela Agência, a disputa for considerada inviável ou desnecessária.</p> <p>§ 1º Considera-se inviável a disputa quando apenas um interessado puder realizar o serviço, nas condições estipuladas.</p> <p>§ 2º Considera-se desnecessária a disputa nos casos em que a Agência admita a exploração do serviço por quaisquer pessoas jurídicas interessadas que atendam as condições de habilitação jurídica, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira e regularidade fiscal para executar a exploração do serviço com eficiência, segurança, economicidade e a tarifas razoáveis.</p> <p>§ 3º O procedimento para verificação da inexigibilidade compreenderá chamamento público para apurar o número de interessados.</p>	
	<p>Art. 58. Nas hipóteses de inexigibilidade de licitação, a outorga de concessão dependerá de procedimento administrativo sujeito aos princípios da publicidade, moralidade, impessoalidade e contraditório, destinado a verificar o preenchimento, pela pessoa jurídica interessada, dos requisitos de habilitação jurídica, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira e regularidade fiscal exigidos pela Agência, bem como da prestação de garantias para execução do contrato de concessão</p> <p>Parágrafo único. A qualificação técnica e a qualificação econômico-financeira exigidas pela Agência devem ser compatíveis com o objeto licitado e proporcionais à sua natureza e dimensão</p>	
	Subseção III - Do Contrato de Concessão	

	<p>Art. 59 O contrato de concessão conterá, como cláusulas essenciais:</p> <p>I - o objeto e o prazo da concessão;</p> <p>II - o modo, forma e condições da prestação do serviço;</p> <p>III - as regras, critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da implantação e modernização do serviço, bem como de sua qualidade;</p> <p>IV - os deveres relativos à continuidade do serviço;</p> <p>V- as condições de prorrogação do contrato;</p> <p>VI - o regime tarifário da concessão, inclusive os critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;</p> <p>VII - os direitos, as garantias e as obrigações do poder concedente e da concessionária;</p> <p>VIII - aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização dos serviços;</p> <p>IX - à forma de fiscalização;</p> <p>X- a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária à Agência;</p> <p>XI - a obrigação de manter, durante a execução do contrato, todas as condições de habilitação exigidas na licitação;</p> <p>XII - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;</p> <p>XIII - os casos de extinção da concessão;</p> <p>XIV- as condições de prorrogação do contrato;</p> <p>XV- as regras sobre solução de controvérsias, inclusive conciliação e arbitragem;</p> <p>XVI - o foro do contrato.</p> <p>Parágrafo único. O contrato será publicado resumidamente no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.</p>	
	<p>Art. 60. No cumprimento de seus deveres, a concessionária poderá, observadas as condições e limites estabelecidos pela Agência:</p> <p>I – empregar, na execução dos serviços, equipamentos e infra-estrutura que não lhe pertencam;</p> <p>II – contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço, bem como a implementação de projetos associados</p> <p>§ 1º Em qualquer caso, a concessionária continuará sempre responsável perante a Agência e os usuários.</p> <p>§ 2º Serão regidas pelo direito comum as relações da concessionária com os terceiros, que não terão direitos frente à Agência, observado o disposto nesta Lei.</p>	
	<p>Art. 61. A Agência concederá prazos adequados para adaptação das concessionárias sempre que novas obrigações lhes sejam impostas.</p>	

	<p>Art. 62. A concessionária deverá:</p> <p>I – prestar informações de natureza técnica, operacional, econômico-financeira e contábil, ou outras pertinentes que a Agência solicitar;</p> <p>II – manter registros contábeis separados por serviço, caso explore mais de uma modalidade de serviço;</p> <p>III – submeter à aprovação da Agência a minuta de contrato-padrão a ser celebrado com os usuários, bem como os acordos operacionais que pretenda firmar com prestadoras estrangeiras;</p> <p>IV – submeter-se à regulamentação do serviço e à sua fiscalização;</p> <p>V – apresentar relatórios periódicos sobre o atendimento das metas constantes do contrato de concessão.</p>	
	<p>Art. 63. Dependendo de prévia aprovação da Agência a cisão, a fusão, a transformação, a incorporação, a redução do capital da empresa ou a transferência de seu controle societário.</p> <p>Parágrafo único A aprovação será concedida se a medida não for prejudicial à competição e não colocar em risco a execução do contrato, observado o disposto nesta Lei.</p>	
	<p>Art. 64. O contrato de concessão poderá ser transferido após a aprovação da Agência desde que, cumulativamente:</p> <p>I – o serviço esteja em operação, há pelo menos cinco anos, com o cumprimento regular das obrigações;</p> <p>II - o cessionário preencha todos os requisitos da outorga, inclusive Quanto às garantias, à regularidade jurídica e fiscal e à qualificação técnica e econômico-financeira;</p> <p>III - a medida não prejudique a competição e não coloque em risco a execução do contrato, observado o disposto nesta Lei.</p>	
	<p>Art. 65. O prazo da concessão pode ser prorrogado por 35 (trinta e cinco) anos, desde que a concessionária tenha cumprido as condições da concessão e manifeste expresso interesse na prorrogação, pelo menos trinta meses antes de sua expiração.</p> <p>§ 1º A prorrogação do contrato de concessão fica condicionada, exclusivamente, à verificação, pela Agência, da prestação de serviço adequado pela concessionária.</p> <p>§ 2º Na prorrogação do prazo da concessão a Agência poderá incluir novos condicionamentos, tendo em vista as condições vigentes à época.</p>	
	<p>SUBSEÇÃO IV - DAS TARIFAS</p>	

	<p>Art. 66. Prevalecerá o regime da liberdade tarifária, cabendo à Agência fixar tarifa máxima de referência para a prestação dos serviços concedidos nas linhas onde não houver concorrência entre empresas concessionárias dos respectivos serviços</p> <p>§ 1º A tarifa máxima de referência pode ser diferenciada em função das características e dos custos específicos provenientes do atendimento a distintos segmentos de usuários.</p> <p>§ 2º A tarifa máxima de referência fixada pela Agência será preservada pelas regras de reajustes previstas na legislação geral aplicável às tarifas públicas.</p> <p>§ 3º Os contratos de concessão deverão prever mecanismos de revisão da tarifa máxima de referência fixada pela Agência, a fim de manter-se seu equilíbrio econômico-financeiro.</p> <p>§ 4º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a fixação da tarifa máxima de referência pela Agência, quando comprovado seu impacto, implicará na revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.</p> <p>§ 5º Em havendo alteração unilateral do contrato de concessão que altere os custos dos serviços prestados, afetando o inicial equilíbrio econômico-financeiro da tarifa máxima de referência fixada, a Agência deverá restabelecê-lo, concomitantemente com a alteração</p> <p>§ 6º Sempre que forem mantidas as condições econômicas que resultaram nos valores da tarifa máxima de referência fixada pela Agência, considera-se mantido o equilíbrio econômico-financeiro das mesmas.</p>	
	<p>Art. 67. No regime de liberdade tarifária a que se refere o artigo anterior, a concessionária poderá estabelecer as tarifas das suas linhas ou trechos de linhas, devendo comunicá-las à Agência com antecedência de dez dias de sua vigência.</p> <p>Parágrafo único. Ocorrendo aumento arbitrário dos lucros ou práticas prejudiciais à competição, a Agência poderá estabelecer tarifas máximas de referência para as linhas onde verificar irregularidade, sem prejuízo das sanções cabíveis.</p>	
	<p>Art. 68. Sempre que forem implantadas novas prestações, utilidades ou comodidades que impliquem em acréscimos nos custos de serviços sujeitos a tarifas máximas fixadas pela Agência, as empresas concessionárias dos respectivos serviços devem solicitar à Agência a revisão dos valores tarifários vigentes, dispondo a Agência do prazo de 15 (quinze) dias úteis para decidir, fundamentadamente, sobre o pedido de revisão tarifária, com base nos estudos apresentados pela concessionária e pelos seus órgãos técnicos.</p> <p>Parágrafo único. Para os efeitos previstos neste artigo, é vedado à Agência não proceder a revisão das tarifas máximas de referência ou recusar o seu aumento perante a constatação do acréscimo dos respectivos custos.</p>	
	<p>Art. 69. Os descontos tarifários somente serão admitidos quando extensíveis a todos os usuários que se enquadrem nas mesmas condições, precisas e isonômicas, para sua fruição, autorizada a fixação, pela prestadora</p>	

	de serviços, de número máximo de assentos sujeitos a descontos promocionais.	
	Art. 70. As concessionárias poderão transportar passageiros ou carga gratuitamente, a seu exclusivo critério.	
	Art. 71. A Agência estabelecerá os mecanismos para assegurar o acompanhamento e a publicidade das tarifas praticadas pelas concessionárias de serviços aéreos, aplicando-se às tarifas internacionais o disposto neste Capítulo, respeitados os tratados, acordos e convenções internacionais celebrados pela República Federativa do Brasil.	
	Subseção V - Da Intervenção Art. 72. A Agência poderá intervir na empresa cuja situação operacional, econômica ou financeira ameace a segurança do transporte aéreo ou a continuidade da prestação de serviço adequado.	
	<p>Art. 73. O ato de intervenção indicará seu prazo, seus objetivos e limites, que serão determinados em função das razões que a ensejam, e designará o interventor.</p> <p>§ 1º A decretação da intervenção não afetará o curso regular dos negócios da concessionária nem seu normal funcionamento e produzirá, de imediato, o afastamento de seus administradores.</p> <p>§ 2º A intervenção será precedida de procedimento administrativo instaurado pela Agência, em que se assegure a ampla defesa da concessionária, salvo quando decretada cautelarmente, hipótese em que o procedimento será instaurado na data da intervenção e concluído em até cento e oitenta dias.</p> <p>§ 3º A intervenção poderá ser exercida por um colegiado ou por uma empresa, cuja remuneração será paga com recursos da concessionária.</p> <p>§ 4º Dos atos do interventor caberá recurso à Agência.</p> <p>§ 5º Para os atos de alienação e disposição do patrimônio da concessionária, o interventor necessitará de prévia autorização da Agência.</p> <p>§ 6º O interventor prestará contas e responderá pelos atos que praticar.</p>	
	<p>SUBSEÇÃO VI - DA EXTINÇÃO</p> <p>ART. 74. A CONCESSÃO EXTINGUIR-SE-Á POR ADVENTO DO TEMO CONTRATUAL, ENCAMPAÇÃO, CADUCIDADE, RESCISÃO E ANULAÇÃO.</p> <p>Parágrafo único. A extinção devolve à União os direitos e deveres relativos à prestação do serviço.</p>	

	<p>Art. 75. Considera-se encampação a retomada do serviço pela União durante o prazo da concessão, em face de razão extraordinária de interesse público, mediante lei autorizativa específica, após o pagamento de prévia indenização.</p>	
	<p>Art. 76. A caducidade da concessão será decretada pela Agência nas hipóteses:</p> <p>I - de dissolução ou falência da concessionária;</p> <p>II – de transferência irregular do contrato;</p> <p>III – em que a intervenção seria cabível, mas sua decretação for inconveniente, inócua, injustamente benéfica ao concessionário ou desnecessária.</p> <p>§ 1º Será desnecessária a intervenção quando a demanda pelos serviços objeto da concessão puder ser atendida por outras prestadoras de modo regular e imediato.</p> <p>§ 2º A decretação da caducidade será precedida de procedimento administrativo instaurado pela Agência, em que se assegure a ampla defesa da concessionária.</p>	
	<p>Art. 77. A concessionária terá direito à rescisão quando, por ação ou omissão do Poder Público, a execução do contrato se tornar excessivamente onerosa.</p> <p>Parágrafo único. A rescisão poderá ser realizada amigável ou judicialmente.</p>	
	<p>Art. 78. A anulação será decretada pela Agência em caso de irregularidade insanável e grave do contrato de concessão.</p>	
	<p>Art. 79. Extinta a concessão antes do termo contratual, a Agência, sem prejuízo de outras medidas cabíveis, poderá:</p> <p>I – ocupar, provisoriamente, bens móveis e imóveis e valer-se de pessoal empregado na prestação dos serviços, necessários a sua continuidade;</p> <p>II – manter contratos firmados pela concessionária com Terceiros, pelo prazo e nas condições inicialmente ajustadas.</p> <p>Parágrafo único. Na hipótese do inciso 11 deste artigo, os Terceiros que não cumprirem com as obrigações assumidas responderão pelo inadimplemento.</p>	
	<p>Seção IV - Dos Serviços Prestados em Regime Privado</p> <p>Subseção I - Disposições Gerais</p> <p>Art. 80. A exploração de serviços aéreos de aviação civil prestados no regime privado depende de prévia autorização da Agência.</p> <p>Parágrafo único. Para os efeitos previstos neste artigo, os serviços prestados em regime privado compreendem:</p> <p>I - o transporte aéreo não-regular de passageiros e cargas, nacional ou internacional, inclusive os prestados por táxi aéreo ou em regime de fretamento, neste caso inclusive quando prestado mediante utilização de aeronave</p>	

	<p>operada por concessionária de serviço de transporte aéreo em regime público;</p> <p>II - os relativos às seguintes atividades aéreas:</p> <p>a) aerofotografia, aerofotogrametria, aerotopografia, aerocinematografia,</p> <p>b) prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;</p> <p>c) publicidade aérea de qualquer natureza;</p> <p>d) fomento ou proteção da agricultura em qualquer dos seus aspectos, especialmente os relativos a uso de fertilizantes, sementeira, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas;</p> <p>e) saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;</p> <p>f) ensino ou adestramento de pessoal de vôo;</p> <p>g) provocação artificial de chuvas ou modificação do clima;</p> <p>h) qualquer outra atividade remunerada, distinta do transporte aéreo prestado em regime público.</p> <p>Art. 81. Os contratos entre os prestadores de serviços aéreos em regime privado e os usuários dos mesmos serviços regem-se exclusivamente pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratantes e o poder concedente, respondendo diretamente o prestador de serviços pelas suas obrigações e pelos prejuízos que causar.</p>	
	<p>Art. 82. A exploração de serviço no regime privado será baseada nos princípios constitucionais da atividade econômica.</p>	
	<p>Art. 83. A disciplina da exploração dos serviços no regime privado terá por objetivo viabilizar o cumprimento das leis, em especial das relativas à aviação civil, à ordem econômica e aos direitos dos usuários, destinando-se a garantir:</p> <p>I - a competição livre;</p> <p>II - o respeito aos direitos dos usuários;</p> <p>III - a convivência entre as diversas modalidades de serviço e entre prestadores em regime privado e público, observada a prevalência do interesse público;</p> <p>IV - a isonomia de tratamento às prestadoras;</p> <p>V - a permanente fiscalização.</p>	
	<p>Art. 84. É vedada a exploração de serviços de transporte aéreo no regime privado que, pelas suas características, seja de frequência, rota, horário e preços previamente estabelecidos, próprios da prestação no regime público.</p>	
	<p>Art. 85. Ao impor condicionamentos administrativos ao direito de exploração das diversas modalidades de serviço no regime privado, sejam eles limites, encargos ou sujeições, a Agência observará a exigência de mínima</p>	

	<p>intervenção na vida privada, assegurando que:</p> <p>I - a liberdade será a regra, constituindo exceção as proibições, e interferências do Poder Público;</p> <p>II – nenhuma autorização será negada, salvo nas hipóteses de não atendimento dos requisitos exigidos nesta Lei para o seu deferimento;</p> <p>III - os condicionamentos deverão ter vínculos, tanto de necessidade como de adequação, com finalidades públicas específicas e relevantes;</p> <p>IV - o proveito coletivo gerado pelo condicionamento deverá ser proporcional à privação que ele impuser;</p> <p>V – haverá relação de equilíbrio entre os deveres impostos às prestadoras e os direitos a elas reconhecidos.</p>	
	Art. 86. O preço dos serviços será livre.	
	Art. 87. A prestadora de serviço 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 quando impostos por lei.	
	Art. 88. A Agência poderá definir outras atividades de aviação civil que dependam de autorização, desde que prestados sob remuneração.	
	Subseção II - Da Obtenção de Autorização Art. 89. A exploração de serviço no regime privado dependerá de prévia autorização da Agência.	
	Art. 90. Autorização de prestação de serviço é o ato administrativo vinculado que faculta a exploração no regime privado, Quando preenchidas as condições necessárias Parágrafo único. A eficácia da autorização dependerá da publicação de extrato no Diário Oficial da União.	
	Art. 91. São condições para obtenção de autorização de serviço pela empresa interessada: I - a comprovação de capacidade jurídica e técnica para o exercício da atividade; II - a prova de regularidade para com a Fazenda Federal, Estadual ou Municipal da sede da empresa interessada; III - a prova de regularidade relativa à Seguridade Social e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), demonstrando situação regular no cumprimento dos encargos sociais instituídos por Lei.	
	Art. 92. Atendidos os requisitos previstos no artigo anterior é vedado à Agência recusar autorização.	
	Art. 93. O descumprimento de quaisquer dos requisitos exigidos para outorga de autorização ou de normas relativas à segurança de vôo sujeitará a prestadora às sanções de multa, suspensão temporária ou cassação.	
	Subseção III - Da Extinção Art. 94. A autorização da prestação de serviço em regime privado não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por cassação, renúncia ou anulação.	
	Art. 95. Quando houver perda das condições indispensáveis à manutenção da autorização ou o descumprimento de normas legais ou regulamentares relativas à segurança de vôo, a Agência poderá extingui-la mediante ato de	

	cassação.	
	Art. 96. Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretroatável, pelo qual a prestadora manifesta seu desinteresse pela autorização. Parágrafo único. A renúncia não será causa para punição do autorizado, nem o desonerará de suas obrigações com Terceiros.	
	Art. 97. A anulação da autorização será decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.	
	Art. 98. A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.	
	Seção V - Do Transporte Aéreo Internacional Art. 99. Os serviços de transporte aéreo público internacional de passageiros, cargas e mala postal explorados com fins comerciais sujeitar-se-ão às disposições dos tratados ou acordos bilaterais celebrados entre os respectivos Estados e a República Federativa do Brasil ou, na falta desses, às disposições desta Lei.	
	Art. 100. ... que o ponto de partida e o destino da linha, haja ou não pontos intermediários, estejam situados em território de dois países distintos, ou mesmo de um só, neste caso se houver escala prevista em território de outro país.	
	Art. 101. A exploração de serviço de transporte aéreo público internacional depende de prévia designação da empresa pela Agência. § 1º Cabe à empresa designada providenciar a regularização do serviço junto aos países onde pretendem operar. § 2º A designação observará o princípio da reciprocidade de tratamento entre empresas brasileiras e empresas estrangeiras.	
	Art. 102. É assegurado às empresas brasileiras, observadas as limitações previstas em tratados e acordos internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil, a exploração de serviços de transporte aéreo internacional de passageiros, cargas e mala postal, devendo as respectivas designações e distribuição de freqüências observarem: I - a diversidade de serviços, o incremento de sua oferta e sua qualidade; II - a competição livre, ampla e justa; III - o respeito aos direitos dos usuários; IV - a isonomia de tratamento às prestadoras; V - a prestação de serviço adequado; VI - o cumprimento da função social do serviço de interesse coletivo, bem como dos encargos dela decorrentes; VII - a permanente fiscalização;	

	<p>VIII – a adequada capacitação técnico-operacional e econômico-financeira exigidos pela Agência para a prestação dos serviços;</p> <p>IX – as normas constantes dos tratados e acordos internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil.</p>	
	<p>Art. 103. Para operar no Brasil a empresa aérea estrangeira deverá:</p> <p>I - ser designada pelo órgão competente do respectivo país;</p> <p>II – obter autorização da Agência para operar serviços aéreos no Brasil.</p> <p>§ 1º A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto a autorização prevista no inciso 11 deste artigo deve ser requerida pela empresa designada.</p> <p>§ 2º O requerimento de autorização deve ser instruído pela empresa interessada com:</p> <p>I - prova de que está constituída de acordo com as leis do seu país;</p> <p>II – instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, no qual deve constar poderes para aceitar as condições exigidas pela Agência para conceder a autorização;</p> <p>III – planos operacional e técnico, inclusive com frequências e horários propostos;</p> <p>IV – tarifas máximas que pretende aplicar.</p>	
	<p>Art. 104. A designação para empresa concessionária brasileira operar no exterior, bem como a autorização para empresa estrangeira operar no Brasil, não terão sua vigência sujeita a Termo final, extinguindo-se somente por cassação, caducidade, renúncia ou anulação.</p> <p>Parágrafo único. Quando houver perda das condições indispensáveis à expedição ou manutenção da designação ou autorização, a Agência poderá extingui-las mediante ato de cassação.</p>	
	<p>Art. 105. Em caso de prática de infrações graves, de transferência irregular da autorização ou de descumprimento reiterado de compromissos assumidos, a Agência poderá extinguir a designação ou a autorização, decretando-lhes a caducidade.</p>	
	<p>Art. 106. Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretroatável, pelo qual a empresa brasileira ou a empresa estrangeira manifesta seu desinteresse pela designação ou autorização.</p> <p>Parágrafo único. A renúncia não será causa para punição do autorizado, nem o desonerará de suas obrigações com Terceiros.</p>	
	<p>Art. 107. A anulação da designação ou da autorização será decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.</p>	
	<p>Art. 108. A Agência acompanhará as atividades das empresas estrangeiras que atuam no transporte aéreo internacional com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais, legislação e procedimentos adotados em outros países, que prejudiquem empresas brasileiras ou restrinjam ou conflitem com regulamentos internacionais</p>	

	<p>firmados pelo Brasil.</p> <p>§ 1º Identificada a existência de práticas prejudiciais à empresas brasileiras ou aos interesses nacionais, a ANAC instruirá o processo respectivo e proporá, ou aplicará, quando for o caso, sanções na forma prevista na legislação brasileira e nos acordos, tratados ou regulamentos internacionais.</p> <p>§ 2º Para os fins previstos no parágrafo anterior, a ANAC poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, citar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob investigação.</p>	
	<p>Seção VI - Das Demais Atividades da Aviação Civil</p> <p>Art. 109. É livre o exercício de atividades de aviação civil realizadas sem fins comerciais, desde que atendidas as normas legais e regulamentares aplicáveis à navegação aérea em geral.</p>	
	<p>Art. 110. O disposto no artigo anterior se aplica, também, às atividades de aviação civil previstas no inciso 11 do parágrafo único do art. 80 desta Lei, quando exercidas sem fins comerciais."</p>	
	<p style="text-align: center;">CAPITULO VI - DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA E DO SISTEMA DE APOIO À NAVEGAÇÃO AÉREA</p> <p>Seção I - Disposições Gerais</p> <p>Art. 111. A infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária são constituídas pelo conjunto de órgãos, instalações e estruturas de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência.</p> <p>Parágrafo único. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento e operação da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária:</p> <p>I – descentralizar as ações, mediante convênios de delegação e outorgas de concessão e autorização para a exploração de serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, conforme previsto no art. 21, inciso XII, da Constituição;</p> <p>II – aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes tipos de transporte, promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações, para movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens;</p> <p>III – dar prioridade aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de desenvolvimento e integração nacional e regional;</p> <p>IV – promover a pesquisa e a adoção de melhores tecnologias aplicáveis aos transportes aéreos;</p> <p>V – promover a adoção de práticas adequadas de conservação e preservação do meio ambiente;</p> <p>VI – estabelecer que os subsídios incidentes sobre tarifas e preços da prestação de serviços aeronáuticos e aeroportuários constituam ônus ao nível de governo que os imponha ou conceda.</p>	
	<p>Seção II - Do Sistema Aeroportuário</p> <p>Art. 112. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros e toda a sua infra-</p>	

	estrutura Terrestre.	
	Art. 113. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.	
	Art. 114. Os aeródromos são classificados em civis e militares. § 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis. § 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares. § 3º Os aeródromos civis podem ser utilizados por aeronaves militares, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades competentes.	
	Art. 115. Os aeródromos civis são classificados em públicos, privados e de uso privativo do seu proprietário.	
	Art. 116. Nenhum aeródromo civil público poderá ser utilizado sem estar devidamente registrado e homologado pela Agência. Parágrafo único. Os requisitos para o registro, a homologação e a operação de aeródromos civis serão estabelecidos pela Agência.	
	Art. 117. Consideram-se: I – Aeroportos, os aeródromos civis abertos ao tráfego e dotados de instalações e facilidades para a poio de operações de aeronaves e d e embarque e desembarque de pessoas e cargas, explorados em regime público, diretamente pela União ou mediante concessão; II – Aeródromos civis privados: os aeródromos civis abertos ao tráfego e dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas , explorados em regime privado, mediante autorização ao seu proprietário; III – Aeródromos de uso privativo, os aeródromos de uso privativo de seu proprietário, não sujeito à exploração comercial; IV – Heliportos, os helipontos civis dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarques e desembarque de pessoas e cargas, explorados diretamente pela União ou mediante concessão, sob regime público, ou pelo seu proprietário, por intermédio de autorização, sob regime privado, ou, ainda, de uso privativo do seu proprietário, neste caso vedada a sua exploração comercial. Parágrafo único. Aplica-se aos heliportos civis as disposições desta Lei relativas às concessões e autorizações de aeroportos e aeródromos civis privados e privativo, conforme seja o regime de sua exploração.	
	Art. 118. Os aeroportos, aeródromos civis privados, aeródromos de uso privativo e heliportos serão classificados por ato da Agência, que fixará as características de cada classe.	
	Art. 119. Nos aeroportos ou heliportos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares quanto ao compartilhamento de instalações de uso comum serão definidas em ato do Poder Executivo.	

	<p>Seção III - Do Regime de Exploração dos Aeroportos</p> <p>Subseção I - Disposições Gerais</p> <p>Art. 120. Os aeroportos serão construídos, administrados, operados e explorados diretamente pela União ou mediante concessão.</p>	
	<p>Art. 121. A construção, administração, operação e exploração de desta Lei e às regras, instruções, coordenação, supervisão, controle e fiscalização da Agência.</p>	
	<p>Art. 122. O responsável pela administração e exploração de aeroporto coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devem funcionar.</p>	
	<p>Art. 123. Os aeroportos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.</p>	
	<p>SEÇÃO IV - DO PATRIMÔNIO AEROPORTUÁRIO</p> <p>Art. 124. Os aeroportos, enquanto mantida a sua destinação específica pela União, constituem universalidades, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados.</p>	
	<p>Art. 125. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, bem como as entidades da administração indireta e os particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo, equiparado a bem público federal.</p>	
	<p>Art. 126. Na hipótese de a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.</p>	
	<p>Art. 127. Poderá ser declarada a utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis ou móveis, necessários à construção ou expansão de aeroportos, cabendo à concessionária a implementação da medida e o pagamento da indenização e das demais despesas envolvidas.</p>	
	<p>Art. 128. A alienação, oneração ou substituição de bens reversíveis dependerá de prévia aprovação da Agência.</p>	
	<p>Art. 129. A extinção da concessão transmitirá automaticamente à União a posse dos bem reversíveis.</p> <p>Parágrafo único. A reversão dos bens, antes de expirado o prazo contratual, importará pagamento de indenização pelas parcelas de investimentos a eles vinculados, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.</p>	

	<p>Seção V - Da Outorga de Concessão de Aeroportos</p> <p>Art. 130. A Agência poderá outorgar concessão para a construção, administração, operação e exploração de aeroportos, mediante prévia licitação.</p>	
	<p>Art. 131. As concessões de aeroportos sujeitam-se ao regime jurídico estabelecido na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações, bem como às disposições desta Lei.</p> <p>§ 1º É facultado à Agência utilizar, no procedimento licitatório, o sistema de pré-qualificação e a modalidade de leilão.</p> <p>§ 2º A minuta do instrumento convocatório será submetida a consulta pública prévia.</p>	
	<p>Seção VI - Do Pagamento pela Utilização de Áreas Aeroportuárias</p> <p>Subseção I - Disposição Geral</p> <p>Art. 132. A utilização dos aeroportos, compreendendo suas áreas, instalações, equipamentos, facilidades e serviços está sujeita ao pagamento de tarifas aeroportuárias, preços específicos e remuneração pela utilização, fixados para cada aeroporto, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, o custo operacional do aeroporto e a adequada remuneração do administrador ou explorador.</p>	
	<p>Art. 133. Para os fins do disposto no artigo anterior, os aeroportos compreendem áreas destinadas:</p> <p>I - à sua própria administração;</p> <p>II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;</p> <p>III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;</p> <p>IV - aos concessionários dos serviços aéreos, para fins específicos de instalação de escritórios operacionais e administrativos, balcões de atendimento, salas para acomodação de passageiros, quando localizados em Terminais para embarque e desembarque de passageiros e de terminais de carga, comissarias, oficinas e depósitos, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves, quando localizados nas demais áreas do aeroporto;</p> <p>V – aos Terminais de carga aérea;</p> <p>VI – aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais, bem como às instalações alfandegadas e lojas francas;</p> <p>VII – ao público usuário e estacionamento de seus veículos;</p> <p>VIII – aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário;</p>	

	IX- ao comércio apropriado para aeroporto.	
	Art. 134. São isentas de quaisquer pagamentos a utilização de áreas aeroportuárias destinadas à prestação de serviços de apoio à navegação aérea, controle e fiscalização das atividades da aviação civil, policia federal, alfândega, saúde pública e defesa sanitária animal e vegetal.	
	<p>Subseção II - Das Tarifas Aeroportuárias</p> <p>Art. 135. As tarifas aeroportuárias devidas à Administração dos aeroportos e heliportos civis públicos são assim denominadas e caracterizadas:</p> <p>I – Tarifa de Embarque, devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque nos Terminais de Passageiros;</p> <p>II – Tarifa de Pouso, devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso;</p> <p>III – Tarifa de Permanência, devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso;</p> <p>IV – Tarifa de Armazenagem, devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos armazéns de carga aérea dos aeroportos em áreas descobertas especialmente delimitadas;</p> <p>V – Tarifa de Capatazia, devida pela movimentação e manuseio das mercadorias referidas no item anterior nos armazéns de carga aérea dos aeroportos ou em áreas descobertas especialmente delimitadas.</p> <p>§ 1º A Tarifa de Embarque é devida pelo passageiro e quantificada em função da categoria do aeroporto e da natureza da viagem (doméstica ou internacional).</p> <p>§ 2º A Tarifa de Pouso é de responsabilidade do proprietário ou explorador da aeronave, e quantificada em função do peso máximo de decolagem da aeronave, constante de seu certificado de navegabilidade, da categoria do aeroporto e da natureza do voo (doméstico ou internacional), excluindo-se do seu cálculo o custo de utilização das facilidades disponíveis no aeroporto para carga e descarga da aeronave.</p> <p>§ 3º A Tarifa de Permanência é de responsabilidade do proprietário ou explorador da aeronave, e quantificada em função do peso máximo de decolagem da aeronave, constante de seu certificado de aeronavegabilidade, da categoria do aeroporto, da natureza do voo (doméstico ou internacional), do local do estacionamento e da duração da permanência, que deve ser limitada ao tempo mínimo necessário à carga e descarga da aeronave e ao seu preparo para o voo.</p> <p>§ 4º A Tarifa de Armazenagem é de responsabilidade do consignatário da mercadoria ou do transportador, no caso de carga aérea em trânsito, e quantificada em função do valor CIF (custo, seguro e frete), da natureza da mercadoria e do tempo de armazenamento, e será progressivamente crescente com o período que a mercadoria permanecer no local apropriado do aeroporto.</p>	

	§ 5º A Tarifa de Capatazia é de responsabilidade do consignatário ou do transportador, no caso de carga aérea em transito, e quantificada em função do peso da mercadoria.	
	Art. 138. Poderão ser isentas, total ou parcialmente, do pagamento da Tarifa de Capatazia, as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum, por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção pelo Diretor Geral da Agência.	
	Art. 139. A reciprocidade de tratamento em relação às aeronaves militares ou públicas estrangeiras e seus passageiros de que tratam os incisos 1, II e III deste artigo será estabelecida pela Agência, com audiência do Ministério das Relações Exteriores, quando for o caso, e atingirá somente as aeronaves de bandeira de país que conceda idêntica isenção às aeronaves militares ou públicas brasileiras e seus passageiros.	
	Art. 140. As tarifas aeroportuárias serão fixadas pela Agência, podendo ser estabelecidas em valores máximos de referência.	
	Art. 141. Os descontos de tarifa somente serão admitidos quando extensíveis a todos os usuários que se enquadrem nas condições, precisas e isonômicas, para sua fruição.	
	Art. 142. Os mecanismos para reajuste e revisão das tarifas serão previstos nos contratos de concessão ou convênios de delegação, observando-se, no que couber, a legislação específica. § 1º A redução ou o desconto de tarifas não ensejará revisão tarifária. § 2º A oneração causada por novas regras sobre os serviços, pela aléa econômica extraordinária, bem como pelo aumento dos encargos legais ou tributos, salvo o imposto sobre a renda, implicará a revisão do contrato.	
	Art. 143. A Agência estabelecerá: I - os mecanismos para acompanhamento das tarifas praticadas pela concessionária, inclusive a antecedência a ser observada na comunicação de suas alterações; II - os casos de serviço gratuito, como os de emergência; III - os mecanismos para garantir a publicidade das tarifas. Parágrafo único. A Agência expedirá regulamento disciplinando a cobrança e o pagamento das tarifas previstas neste artigo.	
	Subseção III - Dos Preços Específicos Art. 144. As áreas e instalações destinadas à prestação e ao comércio de bens e serviços apropriados ao aeroporto, denominadas não-essenciais para os efeitos desta Lei, sujeitam-se ao pagamento de preços específicos pelos seus usuários. Parágrafo único. As utilizações de que trata este artigo serão objeto de contrato de arrendamento celebrado entre a entidade responsável pela administração do aeroporto e o respectivo usuário da instalação, no qual o preço de arrendamento não poderá ser inferior ao preço mínimo específico estabelecido pela Agência.	

	<p>Art. 145. São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o artigo anterior, as relativas:</p> <p>I – ao objeto, à área ou às instalações de prestação ou comércio de bens e serviços;</p> <p>II - ao prazo contratual;</p> <p>III – ao modo, forma e condições de prestação ou comércio de bens serviços, com indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade;</p> <p>IV – ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da instalação e, quando for o caso, a participação do arrendador nos resultados do empreendimento, e ao reajuste da remuneração;</p> <p>V - à obrigação, quando for o caso, de execução de obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico-financeira;</p> <p>VI - aos direitos e deveres das partes, com obrigações correlatas do contrato e as sanções respectivas;</p> <p>VII - à reversão dos bens;</p> <p>VIII - aos direitos e garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões dos serviços ou atividades comerciais e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;</p> <p>IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços e atividades comerciais;</p> <p>X - às garantias de execução do contrato;</p> <p>XI - às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda vinte anos;</p> <p>XII - às hipóteses de extinção do contrato,</p> <p>XIII - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Agência e da Administração do aeroporto;</p> <p>XIV – à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de bagagens, mercadorias, veículos e pessoas;</p> <p>XV- às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;</p> <p>XVI - ao foro do contrato.</p>	
	<p>Art. 146. O atraso no pagamento dos preços específicos sujeitará o arrendatário às penalidades previstas no contrato de arrendamento.</p>	
	<p>Subseção IV - Da Remuneração pela Utilização de Áreas Essenciais</p> <p>Art. 147. São consideradas essenciais as áreas e instalações aeroportuárias vinculadas à prestação de serviços de aviação civil, destinadas a:</p> <p>I – escritórios operacionais e administrativos, balcões de atendimento e salas para acomodação de passageiros, quando localizados em terminais para embarque e desembarque de passageiros;</p>	

	<p>II – terminais de carga, comissárias, oficinas e depósitos, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves;</p> <p>III – terminais de carga, depósitos e demais instalações especializadas, sujeitas a regimes aduaneiros especiais e atípicos.</p> <p>§ 1º As áreas e instalações de que trata o inciso I deste artigo devem ser ocupadas mediante contrato de utilização celebrado com a Administração do aeroporto, cujo valor de remuneração por metro quadrado será fixado pela Agência.</p> <p>§ 2º A utilização de áreas e instalações referidas nos incisos II e III deste artigo far-se-á mediante a outorga de concessão de uso pela Agência.</p>	
	<p>Art. 148. A concessão de uso será remunerada, por tempo indeterminado, como direito real resolúvel e outorgada mediante contrato.</p> <p>§ 1º A concessão será inscrita e cancelada em livro próprio do órgão que administra e registra o patrimônio da União, com força de escritura pública.</p> <p>§ 2º Desde a inscrição da concessão de uso, o concessionário fruirá plenamente do imóvel para os fins estabelecidos no contrato e responderá por todos os encargos civis, administrativos e tributários que venham a incidir sobre o imóvel e suas rendas.</p> <p>§ 3º É permitida, na concessão de uso, a alienação ou a hipoteca do domínio útil do imóvel e das benfeitorias eventualmente aderidas, registrando-se as mesmas.</p> <p>§ 4º Resolve-se a concessão se o concessionário der ao imóvel destinação diversa da estabelecida no respectivo contrato, ou descumprir cláusula resolutória do ajuste, perdendo, neste caso, as benfeitorias de qualquer natureza.</p> <p>§ 5º A taxa pelo uso do imóvel concedido é fixada em 1 % (um por cento) ao ano sobre o valor de mercado do respectivo domínio útil, estabelecido, sempre que necessário, em avaliação de precisão, realizada pelo órgão gestor do patrimônio da União ou pela Caixa Econômica Federal.</p> <p>§ 6º Na impossibilidade, devidamente justificada, de realização de avaliação de precisão, utilizar-se-á a avaliação expedita.</p> <p>§ 7º Na hipótese de alienação do domínio útil, o novo concessionário arcará com o pagamento da taxa de transferência da concessão de 2% (dois por cento) sobre o valor de mercado do imóvel, calculada de acordo com o disposto no § 5º deste artigo.</p>	
	<p>Art. 149. A Agência representará a União na celebração dos contratos de concessão de uso de áreas e benfeitorias localizadas em áreas aeroportuárias.</p>	
	<p>Art. 150. É inexistente a realização de licitação para a ocupação e de concessão de uso de áreas aeroportuárias destinadas a concessionários de serviços de transporte aéreo de passageiros e cargas.</p>	

	<p>Art. 151. As áreas essenciais referidas nesta Subseção serão ocupadas de acordo com o plano de zoneamento e desenvolvimento do aeroporto aprovado pela Agência.</p>	
	<p>SEÇÃO IV - DA CONCESSÃO DE TERMINAIS DE EMBARQUE DE PASSAGEIROS E CARGAS</p> <p>Art. 152. A exploração de terminais de embarque de passageiros e cargas em aeroportos cuja administração e exploração não tenha sido objeto de concessão ou delegação poderá ser realizada pela Agência, mediante prévia licitação, na modalidade de concorrência ou leilão público.</p> <p>Parágrafo único. A Agência regulará a cobrança, pela concessionária, de tarifas aeroportuárias, preços específicos e remunerações relativos à exploração do terminal, observadas as disposições desta Lei, no que for aplicável.</p>	
	<p>Seção V - Do Regime de Autorização de Aeródromos Cíveis Privados</p> <p>Subseção I - Disposições Gerais</p> <p>Art. 153. A construção, manutenção e operação de aeródromos cíveis privados depende de prévia autorização da Agência.</p>	
	<p>Art. 154. Os aeródromos cíveis privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários,</p>	

	<p>obedecidas as normas de apoio à navegação aérea.</p> <p>Parágrafo único. As remunerações decorrentes da utilização de instalações, bens, equipamentos e demais facilidades aeroportuárias serão livremente fixadas pelo proprietário do aeródromo.</p>	
	<p>Subseção II - Da Autorização</p> <p>Art. 155. Atendidas as normas de apoio à navegação aérea, é facultado à Agência, mediante contrato de adesão por prazo indeterminado, celebrado com o proprietário, autorizar a exploração de aeródromo civil privado.</p>	
	<p>Art. 156. O contrato de adesão conterá:</p> <p>I - o objeto do contrato;</p> <p>II - o modo, a forma e as condições de exploração das instalações;</p> <p>LII - as regras, critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da implantação, expansão, alteração e modernização das instalações, bem como de sua qualidade;</p> <p>IV - os deveres relativos à continuidade de prestação dos serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;</p> <p>V - os direitos e as obrigações da Agência e da autorizatória;</p> <p>VI - os ônus decorrentes de desapropriação ou instituição de servidão administrativa necessárias à implantação ou expansão do aeródromo, quando for o caso;</p> <p>VIII – as normas regulamentares de caráter geral pertinentes à fiscalização;</p> <p>IX - a obrigação de manter, durante a execução do contrato, todas as condições exigidas para a outorga de autorização;</p> <p>X - as sanções administrativas e as penalidades por descumprimento das normas regulamentares aplicáveis e das cláusulas contratuais;</p> <p>XI - os casos de extinção da autorização;</p> <p>XII - o foro e o modo para solução extrajudicial das divergências contratuais, inclusive conciliação e arbitragem.</p> <p>Parágrafo único. O contrato será publicado resumidamente no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.</p> <p>I – empregar, na execução dos serviços, equipamentos e infra-estrutura que não lhe pertençam;</p>	

	<p>Art. 157. No cumprimento de seus deveres, a autorizatária poderá:</p> <p>II – contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares aos serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como a implementação de projetos associados.</p> <p>§ 1º Em qualquer caso, a autorizatária continuará sempre responsável perante a Agência e os usuários.</p> <p>§ 2º Serão regidas pelo direito comum as relações da autorizatária com os terceiros, que não terão direitos frente à Agência, observado o disposto nesta Lei.</p>	
	<p>Art. 158. A autorizatária deverá:</p> <p>I – prestar informações de natureza técnica e operacional que a Agência solicitar;</p> <p>II – submeter-se à fiscalização do serviço;</p> <p>III – apresentar relatórios periódicos sobre o atendimento das metas constantes do contrato de adesão.</p>	
	<p>Art. 159. São condições para obtenção, pelo proprietário, de autorização para exploração de aeródromo civil privado:</p> <p>I – comprovação de capacidade jurídica, técnica e econômico-financeira para o exercício da atividade;</p> <p>II – prova de regularidade para com a Fazenda Federal, Estadual ou Municipal da sede da empresa interessada;</p> <p>III – prova de regularidade relativa à Seguridade Social e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), demonstrando situação regular no cumprimento dos encargos sociais instituídos por Lei;</p> <p>IV – apresentação de projeto de exploração viável técnica e financeiramente e compatível com as normas aplicáveis.</p>	
	<p>Art. 160. A Agência poderá, excepcionalmente, em face de relevantes razões de caráter coletivo, condicionar a expedição de autorização à aceitação, pelo proprietário, de compromissos de interesse da coletividade.</p> <p>Parágrafo único. Os compromissos a que se refere o caput serão objeto de regulamentação pela Agência, observados os princípios da razoabilidade, proporcionalidade e igualdade.</p>	
	<p>Art. 161. Não haverá limite ao número de autorizações para Ó exploração de aeródromos civis privados.</p>	
	<p>Art. 162. O descumprimento de condições ou de compromissos assumidos, associados à autorização, sujeitará a prestadora às sanções de multa, suspensão temporária ou caducidade.</p>	
	<p>Art. 163. A autorização da prestação de serviço em regime privado não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por cassação, caducidade, decaimento, renúncia ou anulação.</p>	
	<p>Art. 164. Quando houver perda das condições indispensáveis à expedição ou manutenção da autorização, a Agência poderá extingui-la mediante ato de cassação.</p>	
	<p>Art. 165. Em caso de prática de infrações graves, de transferência irregular da autorização ou de descumprimento reiterado de compromissos assumidos, a Agência poderá extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.</p>	
	<p>Art. 166. O decaimento será decretado pela Agência, por ato administrativo, se, em face de razões de excepcional</p>	

	<p>relevância pública, as normas vierem a vedar o tipo de atividade objeto da autorização ou a suprimir a exploração no regime privado.</p> <p>§ 1º A edição das normas de que trata o caput não justificará o decaimento senão quando a preservação das autorizações já expedidas for efetivamente incompatível com o interesse público.</p> <p>§ 2º Decretado o decaimento, a prestadora terá o direito de manter suas atividades regulares por prazo mínimo de dez anos, salvo desapropriação.</p>	
	<p>Art. 167. Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretroatável, pelo qual a prestadora manifesta seu desinteresse pela autorização.</p> <p>Parágrafo único. A renúncia não será causa para punição da autorizatória, nem a desonerará de suas obrigações com terceiros.</p>	
	<p>Art. 168. A anulação da autorização será decretada, judicial ou administrativa mente , em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.</p>	
	<p>Art. 169. A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa da interessada.</p>	
	<p>Seção VI - Do Regime dos Aeródromos de Uso Privativo</p> <p>Art. 170. A construção de aeródromos ou de heliportos de uso privativo do seu proprietário depende de prévia anuência da Agência, subordinando-se sua utilização ao registro e homologação da Agência.</p> <p>Parágrafo único. Os aeródromos e heliportos de uso privativo ficam sujeitos às normas de segurança e proteção da navegação aérea, nos termos definidos pela Agência.</p>	
	<p>Seção VII - Do Sistema de Apoio à Navegação Aérea</p> <p>Subseção I - Disposição Geral</p> <p>Art. 171. O apoio à navegação aérea visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo comunicação, navegação, vigilância e gerenciamento de tráfego aéreo.</p>	
	<p>Art. 172. As atividades de apoio à navegação aérea serão operados de forma integrada, sujeitando-se ao controle e fiscalização da Agência e do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa, em mútua coordenação.</p> <p>Parágrafo único. O Diretor-Geral da Agência e o Comandante da Aeronáutica expedirão, em conjunto, os atos regulamentares necessários à operação integrada e fiscalização dos Sub-sistemas de que trata esta Seção.</p>	

	<p>SUBSEÇÃO II - DO GERENCIAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO</p> <p>Art. 172. O gerenciamento do tráfego aéreo abrange:</p> <p>I - o Sub-sistema de Gerenciamento do Tráfego Aéreo Nacional, operado pelo Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica, e destinado ao gerenciamento do tráfego aéreo no território nacional;</p> <p>II - o Sub-sistema de Apoio à Navegação Aérea em Área Terminal, operado ou controlado pela Agência, e destinado ao apoio à navegação aérea em área terminal.</p>	
	<p>Art. 174. A administração e exploração das atividades relativas ao Sub-sistema de Apoio à Navegação Aérea em Área Terminal far-se-á diretamente pela Agência ou mediante concessão precedida de licitação ou, ainda, mediante convênio com o Ministério da Defesa.</p>	
	<p>Subseção III - Do Pagamento pela Utilização de Instalações e Serviços de Apoio à Navegação Aérea</p> <p>Art. 175. A utilização de serviços destinados a apoiar e tomar segura a navegação aérea está sujeita ao pagamento de tarifas, assim denominadas e caracterizadas:</p> <p>I – Tarifa de Utilização dos Serviços de Gerenciamento do Tráfego Aéreo Nacional, devida pela utilização dos serviços de comunicação, navegação, vigilância e gerenciamento de tráfego aéreo nacional e demais serviços conexos de apoio à navegação aérea: incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave e deve ser paga ao órgão federal responsável pelo controle de tráfego aéreo a nível nacional;</p> <p>II - Tarifa de Apoio à Navegação Aérea em Área Terminal, devida pela utilização dos serviços de apoio à navegação aérea em área terminal, facilidades das comunicações, auxílio para aproximação, pouso e decolagem e demais auxílios à navegação aérea em área terminal: incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave e deve ser paga ao órgão ou entidade responsável pelo apoio à navegação aérea em área terminal.</p> <p>Parágrafo único. São isentos do pagamento das tarifas de que trata este artigo:</p> <p>a) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;</p> <p>b) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, Quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;</p>	
	<p>Art. 176. Aplica-se às tarifas de que trata o artigo anterior, no que couber, o regime previsto nos arts. 136 e 141 a 143 desta Lei."</p>	
	<p>"Art. 178 Revogam-se as disposições em contrário, especialmente:</p> <p>I - o Decreto-lei nº 107, de 16 de janeiro de 1967;</p>	

	<p>II - o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967;</p> <p>III - a letra "9" do nº 2 do art. 1º do Decreto-lei nº 1.252, de 22 de dezembro de 1972;</p> <p>IV - a Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973;</p> <p>V - a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973;</p> <p>VI - o Decreto-lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981;</p> <p>VII - a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989;</p> <p>VIII - a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992;</p> <p>IX - o art. 122 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.</p>	
<p>Art. 32. A exploração de serviços aéreos comerciais internacionais por empresas aéreas estrangeiras designadas dependerá de autorização para operação, a ser concedida pela ANAC, e observará o disposto no respectivo acordo sobre serviços aéreos firmado pela União, atendendo ao princípio da reciprocidade.</p>	<p>Emenda nº 49/01 – ELISEU RESENDE</p> <p>Art. 32. Para preservar as atividades em curso, a ANAC celebrará contratos de concessão, dispensada a licitação, com a INFRAERO e com as entidades estaduais ou municipais que estejam, na data de publicação desta Lei, administrando aeródromos públicos do Sistema Federal de Viação.</p> <p>§ 1º Os contratos de concessão a que se refere o caput serão previamente submetidos à aprovação do Conselho de Aviação Civil.</p> <p>§ 2º Haverá um contrato de concessão para cada um dos aeródromos públicos.</p> <p>§ 3º Os contratos a que se refere o caput conterão preceitos relativos à descentralização das operações, ao estímulo aos investimentos, à competitividade e à redução dos custos aeroportuários, nos termos desta Lei."</p> <p>Emenda nº 55/01 – JOÃO HERMANN NETO</p> <p>Art. 32 A exploração de serviços aéreos comerciais internacionais por empresas aéreas estrangeiras designadas dependerá de autorização para operação, a ser concedida pela ANAC, e observará o disposto no respectivo acordo sobre serviços aéreos firmado pela União, atendendo ao princípio da reciprocidade, impedidos os serviços de cabotagem de Qualquer natureza.</p> <p>Emenda nº 84/01 – ALBÉRICO FILHO</p> <p>"Art. 32º - A exploração de serviços aéreos internacionais por empresas aéreas estrangeiras dependerá de autorização a ser concedida pela ANAC, e observará o disposto no respectivo acordo sobre serviços aéreos firmado pela União, se houver, sempre atendendo ao princípio da reciprocidade."</p>	<p>AS</p> <p>RM</p> <p>AS</p>
<p>Art. 33. As concessões ou permissões serão outorgadas pela ANAC, mediante processo licitatório específico e simplificado, observado o disposto nesta Lei e em regulamento.</p> <p>Parágrafo único. A concessão ou permissão obedecerá aos critérios de:</p>	<p>Emenda 115/01 – DR. HELIO</p> <p>Substitua-se a expressão “mediante processo licitatório específico e simplificado” contida no caput do art. 33, pela expressão “sempre precedidas de licitação”.</p>	<p>RM</p>

<p>I – interesse público; II – interesse dos usuários; III – capacitação técnico-operacional; IV – segurança de vôo; V – adequação técnico-operacional da infra-estrutura aeroportuária; VI – adequação da infra-estrutura de proteção ao vôo; e VII – competição.</p>	<p>Emenda nº 144/01 – PAULO OCTÁVIO VIII - respeito ao direito de acesso dos demais Segmentos da aviação civil a esses aeroportos.</p>	<p>RM</p>
<p>Art. 34. O processo licitatório será disciplinado pela ANAC, observadas as disposições desta Lei e, especialmente: I - a finalidade do procedimento licitatório, por meio de disputa justa entre interessados, visando obter contrato econômico, satisfatório e seguro; II - o instrumento convocatório que identificará o objeto a ser concedido ou permitido, circunscreverá o universo de proponentes, estabelecerá critérios para aceitação e julgamento das propostas, regulará o procedimento, indicará as sanções aplicáveis e fixará as cláusulas do contrato; III - o objeto será definido por linha aérea, conjunto de linhas aéreas, região ou sub-região ou qualquer outro critério adotado pela ANAC desde que, de forma precisa, suficiente e clara, caracterize o serviço público a ser prestado, sem especificações que, por excessivas, irrelevantes ou desnecessárias, limitem a competição; IV - a qualificação, exigida indistintamente dos interessados, que deverá ser compatível e proporcional ao objeto, visando à garantia do cumprimento das futuras obrigações; V – o julgamento, que observará os princípios de vinculação ao instrumento convocatório e a comparação objetiva, sendo o empate resolvido por sorteio; VI - as regras procedimentais que assegurarão a adequada divulgação do instrumento convocatório, prazos para manifestação, os direitos à ampla defesa, ao contraditório e ao recurso, bem como a transparência e fiscalização; e VII – a habilitação e o julgamento das propostas que poderão ser decididos em uma única fase, podendo a habilitação ser verificada apenas em relação ao licitante vencedor. § 1º Quando o vencedor não celebrar o contrato, serão</p>	<p>Emenda nº 137/01 – JANDIRA FEGHALI Suprima-se os Art. 34, 35 e 36 do Projeto de Lei nº 3846, de 2000.</p> <p>Emenda nº 159/01 – TELMA DE SOUZA Art. 34, V – o julgamento, que observará os princípios de vinculação ao instrumento convocatório e a comparação objetiva, sendo o empate resolvido por disputa direta por meio de leilão entre os concorrentes com propostas empatadas, com relação ao preço a ser pago pela outorga.</p> <p>Emenda nº 158/01 – TELMA DE SOUZA Art. 34, § 6º. Para os efeitos desta Lei, o controle, por parte da ANAC, do serviço público a ser prestado ao consumidor será feito por linha aérea ou conjunto de linhas aéreas, independentemente de outras formas e critérios definidos pelo Conselho de Aviação Civil ou pela Diretoria da Agência.</p>	<p>RM</p> <p>RM</p> <p>RM</p>

<p>chamados os demais participantes na ordem de classificação.</p> <p>§ 2º Somente serão aceitos certificados de registro cadastral expedidos pela ANAC, e terão validade por dois anos, devendo o cadastro estar sempre aberto à inscrição dos interessados.</p> <p>§ 3º Só poderão integrar o cadastro da ANAC empresas aéreas tecnicamente homologadas, devendo o processo de homologação estar permanentemente aberto, independentemente da existência de processo licitatório.</p> <p>§ 4º Não poderá participar de licitação ou receber outorga de concessão, permissão ou autorização a pessoa jurídica proibida de licitar ou contratar com o Poder Público ou que tenha sido declarada inidônea.</p> <p>§ 5º Para os efeitos desta Lei, linha aérea é caracterizada pelo aeroporto de origem, horário ou horários, frequência ou frequências, localidade ou localidades que deverão ser atendidas pelo concessionário ou permissionário e o regime tarifário.</p> <p>§ 6º Para os efeitos desta Lei, o controle, por parte da ANAC, do serviço público a ser prestado ao consumidor será feito por linha aérea ou conjunto de linhas aéreas.</p> <p>§ 7º Como condição de aceitação da proposta, o interessado deverá declarar estar em situação regular perante as Fazendas Públicas e a Seguridade Social, fornecendo seus códigos de inscrições, exigida a comprovação como condição indispensável à assinatura do contrato.</p>		
<p>Art. 35. A licitação será inexigível quando, mediante processo administrativo conduzido pela ANAC, a disputa for considerada inviável ou desnecessária.</p> <p>§ 1º O procedimento para verificação da inexigibilidade compreenderá o chamamento público, visando apurar o número de interessados.</p> <p>§ 2º Considera-se inviável a disputa quando apenas um interessado puder realizar o serviço, nas condições estipuladas.</p> <p>§ 3º Considera-se desnecessária a disputa nos casos em que se admita a exploração do serviço por todos os interessados que atendam às condições requeridas.</p>	<p>Emenda nº 50/01 – ELISEU RESENDE</p> <p>Suprimam-se do texto do Projeto de Lei nº 3.846, de 2000, os artigos 35 e 36, renumerando-se os artigos subsequentes.</p>	<p>RM</p>
<p>Art. 36. Nas hipóteses de inexigibilidade de licitação, a outorga de concessão ou permissão dependerá de procedimento administrativo, sujeito aos princípios de</p>		

<p>publicidade, moralidade, impessoalidade e contraditório, para verificar o preenchimento das condições relativas à qualificação técnico-operacional ou profissional e econômico-financeira, à regularidade fiscal e às garantias do contrato.</p> <p>Parágrafo único. As condições deverão ser compatíveis com o objeto e proporcionais à sua natureza e dimensão.</p>		
<p>Art. 37. A concessão ou permissão poderá ser transferida após aprovação da ANAC, desde que cumulativamente:</p> <p>I - o serviço esteja em operação há pelo menos dois anos e com o cumprimento regular das obrigações;</p> <p>II - o cessionário preencha todos os requisitos da cessão, inclusive quanto às garantias, à regularidade jurídica e fiscal, e à qualificação técnica e econômico-financeira; e</p> <p>III - a medida não prejudique a competição e não coloque em risco a execução do contrato.</p>	<p>Emenda nº 103/01 – ALBÉRICO FILHO</p> <p>Acrescentar ao art. 37:</p> <p>"Parágrafo único. A ANAC desenvolverá regulamentação específica para reconhecer o uso da concessão ou permissão como garantia de obrigação".</p>	RM
<p>Art. 38. O prazo máximo da concessão será de dez anos e o prazo da permissão será estipulado em regulamento.</p>	<p>Emenda nº 51/01 – ELISEU RESENDE</p> <p>Art. 38. O prazo máximo da concessão e da permissão será de dez anos, podendo ser prorrogado, a critério da ANAC e segundo as condições previstas nos respectivos contratos.</p> <p>Emenda nº 122/01 – ANIVALDO VALE</p> <p>Art. 38 O prazo máximo da concessão será de vinte e cinco anos e o prazo da permissão será estipulado em regulamento.</p> <p>Emenda nº90/01 – ALBÉRICO FILHO</p> <p>Suprima-se o art. 38º do projeto.</p> <p>Emenda nº 155/01 – JAIR MENEGUELLI</p> <p>Art. 38. O prazo máximo da concessão será de vinte e cinco anos e o prazo da permissão será estipulado em regulamento, não podendo ultrapassar o máximo de vinte e cinco anos.</p>	RM AS RM RM
<p>Art. 39. As autorizações serão outorgadas pela ANAC mediante atos administrativos unilaterais, observado o disposto em regulamento.</p>	<p>Emenda nº 06/01 – HERCULANO ANGHINETTI</p> <p>Acrescente-se ao art. 39:</p> <p>Parágrafo único. Aos autorizatários de prestação de serviços públicos de transporte aéreo se estenderão, por equiparação legal, todos os privilégios assegurados aos concessionários e permissionários desses mesmos serviços aéreos. Inclusive a dispensa de licitação prevista no art. 40 do Código Brasileiro de Aeronáutica."</p>	RI
<p>Art. 40. Os contratos de concessão serão regulamentados pela ANAC, observados os dispositivos desta Lei, e</p>	<p>Emenda nº 52/01 – ELISEU RESENDE</p>	AS

<p>inexatas ou adulteradas; IV - prática reiterada de infrações graves; V - atraso no pagamento de tarifas aeronáuticas e aeroportuárias; VI - atraso no pagamento de preços específicos devidos pela utilização de áreas aeroportuárias; VII - atraso no pagamento da multa imposta e notificada pela ANAC; VIII - perda das condições econômicas, técnicas ou operacionais, para manter a adequada prestação do serviço aéreo concedido ou permitido, conforme apurado em processo administrativo; IX - falência, insolvência ou liquidação da empresa; X - descumprimento das disposições legais ou regulamentares relativas à concessão, permissão ou autorização, bem como de cláusulas contratuais; XI - não atendimento de intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação de serviço; XII – condenação, em sentença transitada em julgado, por sonegação de tributos ou contribuições sociais; XIII - alterações em seu contrato social que sejam contrárias à lei ; XIV - atraso, por mais de trinta dias, no início do serviço aéreo concedido ou permitido; e XV – interrupção, parcial ou total, da operação do serviço aéreo concedido ou permitido, por mais de quinze dias, salvo motivo de força maior comprovado, aceito pela ANAC. § 1º A declaração de caducidade da concessão poderá abranger o todo ou parte do serviço aéreo concedido. § 2º A declaração de caducidade da concessão será precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo. § 3º Declarada a caducidade, não resultará, para o poder concedente, qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros, ou com empregados da concessionária, permissionária ou autorizatória.</p>	<p>devidamente comprovados os valores cobrados pela administração aeroportuária.</p> <p>Emenda nº 147/01 – PAULO OCTÁVIO X – descumprimento reiterado das disposições legais ou regulamentares relativas à concessão, permissão ou autorização, bem como de cláusulas contratuais, devidamente comprovado pela ANAC.</p> <hr/> <p>Emenda nº 156/01 – JAIR MENEGUELLI Art. 43, XVI – Inobservância de determinações legais e regulamentares do poder executivo dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, no âmbito de suas competências. § 4º. Os estados, Distrito Federal e municípios nos quais foram violado leis ou regulamentações, independentes de outras ações, deverão representar a ANAC contra a empresa concessionária com vistas à extinção da concessão.</p> <hr/> <p>Emenda nº 162/01 – JOSÉ GENOÍNO Art. 43, XVI – descumprimento dos termos do dissídio ou convenção coletiva firmada entre as empresas aéreas e os trabalhadores da aviação civil e das Leis 1.232 de 22 de junho de 1962 e 7.183 de 06 de abril de 1984.</p>	<p>RM</p> <p>RI</p> <p>RM</p>
<p>Art. 44. A concessionária ou permissionária terá direito à solicitação de rescisão do respectivo contrato, no caso de descumprimento de dispositivos contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.</p>		

Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os serviços prestados pela concessionária ou permissionária não poderão ser interrompidos ou paralisados até a decisão judicial transitada em julgado.		
Art. 45. A anulação será declarada pela ANAC, em caso de irregularidade grave e insanável do contrato de concessão, permissão ou do ato de autorização.		
Art. 46. A inobservância dos deveres decorrentes dos contratos de concessão e permissão, ou termos de autorização, sujeitará os infratores às seguintes sanções, aplicáveis pela ANAC, sem prejuízo das de natureza civil e penal e da aplicação das multas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica: I - advertência; II - suspensão; e III - caducidade.		
Art. 47. Na aplicação de sanções, serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, as circunstâncias agravantes, os antecedentes do infrator e a reincidência específica. § 1º Entende-se por reincidência específica a repetição de falta da mesma natureza, após o recebimento de notificação anterior. § 2º A existência de sanção anterior será considerada como agravante na aplicação de outra sanção.		
Art. 48. A suspensão poderá ser aplicada, em período não superior a cento e oitenta dias, na ocorrência do disposto no § 1º do artigo anterior. Parágrafo único. A ANAC poderá autorizar, por tempo determinado, observado o período máximo de suspensão, a operação do serviço aéreo por outra empresa.		
Seção III - Das Tarifas		
Art. 49. Cabe à ANAC estabelecer, regular, fiscalizar, acompanhar e controlar o regime tarifário para prestação dos serviços públicos de transporte aéreo regular. Parágrafo único. O regime tarifário ou as tarifas específicas serão fixados no contrato de concessão ou permissão, consoante edital ou proposta apresentada na licitação.	Emenda nº83/01 – ALBÉRICO FILHO Art. 49- Cabe a ANAC fiscalizar e acompanhar o regime tarifário para prestação dos serviços públicos de transporte aéreo regular e não-regular."	RM
Art. 50. A ANAC poderá, na existência de ampla e efetiva competição entre os exploradores dos serviços aéreos públicos, submeter as concessionárias ou	Emenda nº 36/01 – PEDRO VALADARES Art. 50. A ANAC poderá, na existência de ampla e efetiva competição entre os exploradores dos serviços aéreos	RM

<p>órgão que administra e registra o patrimônio da União.</p> <p>§ 4º Desde a inscrição da concessão de uso, o outorgado usufruirá plenamente do imóvel para os fins estabelecidos no contrato, e responderá por todos os encargos civis, administrativos e tributários que venham a incidir sobre a área e suas rendas.</p> <p>§ 5º Dissolve-se a concessão se o outorgado der ao imóvel destinação diversa da estabelecida no contrato, ou descumprir cláusula resolutória do ajuste, perdendo, neste caso, as benfeitorias de qualquer natureza.</p> <p>§ 6º A concessão de uso, bem como os demais direitos reais sobre coisas alheias, pode ser transferida pelo outorgado, mediante autorização da ANAC, desde que para outro concessionário, permissionário ou autorizatário de serviços de transporte aéreo, registrando-se a transferência.</p> <p>§ 7º O valor da remuneração da concessão é de, no mínimo, dois por cento ao ano sobre o valor de avaliação do imóvel, e, no mínimo, cinco por cento sobre o valor da transferência.</p> <p>§ 8º A entidade responsável pela administração e exploração do aeroporto aplicará as receitas oriundas da remuneração de que trata o parágrafo anterior em investimentos no respectivo aeroporto.</p>	<p>e autorizados pelo Orçamento Geral da União.</p> <p>Parágrafo único. Excluem-se da esfera de atuação da INFRAERO os aeródromos concedidos pela ANAC a Terceiros, conforme disposto nesta Lei.</p> <p>Emenda nº 82/01 – ALBÉRICO FILHO</p> <p>"Art. 51º - Fica instituída a concessão de uso remunerada, como direito real resolúvel, de imóveis da União ou de entidade sob seu controle direto ou indireto, localizados em áreas aeroportuárias, destinadas a empresas aéreas e empresas auxiliares do transporte aéreo, para fins específicos de instalação de escritórios, Terminais de carga, Terminais de passageiros, oficinas, comissarias aéreas, e depósitos, bem como para áreas e instalação para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves."</p> <p>Emenda nº 111/01 – PAULO MAGALHÃES</p> <p>"Art. 51º Fica instituída a concessão de uso remunerada, como direito real resolúvel, de imóveis da União ou de entidade sob seu controle direto ou indireto, localizados em áreas de aeroportos, destinados a (i) concessionários, permissionários e autorizatários de serviços de transporte aéreo, para fins específicos de instalação de escritórios, terminais de carga, terminais de passageiros, oficinas e depósitos, ou (ii) para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves"</p> <p>Emenda nº 163/01 – RICARDO BERZOINI</p> <p>Art. 51, § 1º..., § 6º. Não havendo mais interesse pela concessão de uso, bem como os demais direitos reais sobre a coisa alheia o outorgado poderá restitui-lo à ANAC que, se vier a proceder nova concessão de uso a pessoa física ou jurídica diversa, restituirá ao outorgado anterior o valor das benfeitorias físicas por ele realizadas.</p> <p>§ 7º O valor da remuneração da concessão é de, no mínimo, seis por cento ao ano sobre o valor de avaliação do imóvel.</p> <p>§ 8º A entidade responsável pela administração e exploração do aeroporto aplicará as receitas oriundas da remuneração de que trata o parágrafo anterior em investimentos em aeroportos, nos termos dos planos de ocupação ou mediante autorização da ANAC.</p> <p>§ 9º A não aplicação das receitas oriundas da remuneração de que trata o § 8º implica em reversão das mesmas para a ANAC.</p> <p>Emenda nº 86/01 – ALBÉRICO FILHO</p>	<p>AS</p> <p>AS</p> <p>AS</p> <p>AS</p>
--	--	---

	<p>"§ 6º - A concessão de uso, bem como os demais direitos reais sobre coisas alheias, pode ser transferida pelo outorgado, mediante autorização da ANAC, desde que para outra empresa aérea e/ou empresa auxiliar do transporte aéreo, registrando-se a transferência."</p> <p>Emenda nº 110/01 – PAULO MAGALHÃES</p> <p>"§ 6º A concessão de uso, bem como os demais direitos reais sobre coisas alheias, pode ser transferida pelo outorgado, mediante autorização da ANAC."</p>	AS
Art. 52. A concessão de uso de imóveis localizados em aeroportos a concessionários, permissionários ou autorizatários de serviços de transporte aéreo será precedida de licitação.	<p>Emenda nº 88/01 – ALBÉRICO FILHO</p> <p>Suprima-se o art. 52º do projeto.</p>	RI
<p>Art. 53. Terá preferência na concessão, atendido o disposto no artigo anterior, o concessionário, permissionário ou autorizatário que detiver a posse do imóvel, com fundamento em termo de autorização ou outro título, outorgado pela entidade responsável pela administração e exploração do aeroporto.</p> <p>§ 1º O titular da preferência de que trata este artigo deverá requerer a concessão de uso do imóvel, no prazo de noventa dias, contados da data de publicação, pela ANAC, do plano de ocupação aeroportuária, sob pena de perda dos direitos que porventura lhe assistam.</p> <p>§ 2º Exercida a preferência, o contrato de concessão de uso do imóvel e das benfeitorias a ele incorporadas será celebrado mediante transformação dos títulos de ocupação, referidos neste artigo.</p> <p>§ 3º A regulamentação da concessão de uso determinará a forma como será utilizado o instituto da preferência, consideradas as benfeitorias realizadas e o seu tempo de utilização.</p>	<p>Emenda nº 44/01 – NEY LOPES</p> <p>Art. __. Terão preferência na concessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias de que trata esta Lei, as empresas concessionárias de serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas e mala postal, as empresas autorizatária de serviços de transporte aéreo não-regular e as pessoas jurídicas titulares de terminais de cargas, depósitos e demais instalações especializadas, sujeitas a regimes aduaneiros especiais e atípicos, que detém a posse direta ou indireta de área, benfeitoria ou imóvel em área aeroportuária, com fundamento em termo de autorização ou outro título outorgado pela entidade responsável pela administração e exploração do aeroporto.</p> <p>§ 1º O titular da preferência de que trata este artigo deve requerer à Agência, no prazo de noventa dias contados da data de publicação, pela ANAC, do plano de ocupação aeroportuária a concessão de uso do imóvel, sob pena de perda dos direitos que porventura lhe assistam.</p> <p>§ 2º Exercida a preferência, o contrato de concessão de uso do imóvel e das benfeitorias a ele incorporadas será celebrado mediante transformação dos títulos de ocupação referidos neste artigo.</p> <p>§ 3º A concessão de uso referida neste artigo será definida na regulamentação desta lei.</p>	AS
Art. 54. A entidade que administra e explora o aeroporto representará a União na celebração dos contratos de concessão de uso de imóveis localizados em áreas aeroportuárias, cabendo-lhe administrá-los, efetuando as cobranças e os recebimentos necessários.		
CAPÍTULO VII – DA TAXA, DOS PREÇOS E DA SUPLEMENTAÇÃO TARIFÁRIA		
<p>Art. 55. Fica instituída a Taxa de Fiscalização, Homologação e Registro.</p> <p>§ 1º A Taxa é devida pelas atividades de fiscalização, homologação e registro, previstas no Código Brasileiro</p>	<p>Emenda nº 27/01 – LÉO ALCANTARA</p> <p>§ 3º A Taxa será devida nos valores fixados em decreto do Poder Executivo.</p>	RM

<p>de Aeronáutica, destinadas ao custeio e funcionamento da ANAC.</p> <p>§ 2º A Taxa é devida pelas empresas concessionárias, permissionárias e autorizadas de prestação de serviços aéreos comerciais, por operadores de serviços aéreos privados, exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, agências de carga aérea e pessoas jurídicas que explorem atividades de fabricação, manutenção, reparo ou revisão de produtos aeronáuticos.</p> <p>§ 3º A Taxa será devida em conformidade com o respectivo fato gerador e valor referidos na tabela que constitui o Anexo III a esta Lei.</p> <p>§ 4º A Taxa será recolhida em conta vinculada à ANAC, nos prazos e nas formas dispostos em seu regulamento.</p>		
<p>Art. 56. A Taxa referida no artigo anterior, não recolhida no prazo fixado no regulamento, será cobrada com os seguintes acréscimos:</p> <p>I - juros de mora, na via administrativa ou judicial, à razão de um por cento ao mês, calculados na forma da legislação aplicável aos tributos federais;</p> <p>II - multa de mora de vinte por cento, reduzida a dez por cento se o pagamento for efetuado até o último dia útil do mês subsequente ao do seu vencimento; e</p> <p>III – encargo de vinte por cento, substitutivo da condenação do devedor em honorários advocatícios, calculado sobre o total do débito inscrito como Dívida Ativa, que será reduzido para dez por cento se o pagamento for efetuado antes do ajuizamento da execução.</p> <p>III – encargo de vinte por cento, substitutivo da condenação do devedor em honorários advocatícios, calculado sobre o total do débito inscrito como Dívida Ativa, que será reduzido para dez por cento se o pagamento for efetuado antes do ajuizamento da execução.</p> <p>§ 1º Os juros de mora não incidem sobre o valor da multa de mora.</p> <p>§ 2º Os débitos relativos à Taxa poderão ser parcelados, a juízo da ANAC, de acordo com os critérios fixados na legislação tributária.</p>		
<p>Art. 57. A concessão, permissão ou autorização para a exploração de serviços aéreos e exploração de infra-estrutura aeroportuária, para qualquer serviço, será a</p>	<p>Emenda nº 70/01 – ALBERTO GOLDMAN</p> <p>Altere-se, no caput do art. 57 do projeto, a expressão “será a título oneroso,” pela expressão “poderá ser a título</p>	<p>RM</p>

<p>título oneroso, ficando autorizada a cobrança do respectivo preço, nas condições estabelecidas nesta Lei e na regulamentação, constituindo o produto da arrecadação receita da ANAC.</p> <p>§ 1º Conforme dispuser o regulamento da ANAC, o pagamento devido pela concessionária, permissionária ou autorizatária poderá ser feito na forma de quantia certa, em uma ou várias parcelas, ou em parcelas anuais, sendo seu valor alternativamente:</p> <p>I - fixado no ato de autorização;</p> <p>II - determinado no edital de licitação;</p> <p>III - fixado em função da proposta vencedora, quando constituir fator de julgamento; ou</p> <p>IV - fixado no contrato de concessão ou permissão.</p> <p>§ 2º Sobre os valores recolhidos, provenientes do processo de concessão para a exploração de infraestrutura aeroportuária, o Conselho de Aviação Civil determinará o percentual da receita que será transferido para o Fundo Aeronáutico.</p>	<p>oneroso,</p> <p>Emenda nº 42/01 Suprima-se o inciso VIII do art. 40 e o art. 57 do Projeto.</p> <p>Emenda nº 71/01 – ALBERTO GOLDMAN Suprima-se do projeto todo o § 2º do art. 57.</p> <p>Emenda nº 64/01 – FRANCISCO RODRIGUES "Art. 57, § 3º. Cinco por cento da receita bruta das áreas operacional e comercial de todos os aeroportos, em que operam linhas aéreas regulares e não regulares, passam a ser receita do Fundo Aeronáutico."</p> <p>Emenda nº 81/01 – ELISEU RESENDE "Art. 57, § 3º. No preço a que se refere o caput deste artigo, não se inclui o produto da arrecadação de preços específicos e de tarifas aeronáuticas, que se constituem receitas da entidade administradora e exploradora da infra-estrutura aeroportuária."</p>	<p>RM</p> <p>RM</p> <p>RM</p>
<p>Art. 58. Fica instituída a Suplementação Tarifária de até dois por cento sobre o valor da tarifa de todos bilhetes de passagem vendidos, referentes a linhas aéreas regulares domésticas, não suplementadas, inclusive os trechos de cabotagem, independentemente da forma de pagamento utilizada.</p> <p>§ 1º A Suplementação Tarifária será recolhida pelas empresas concessionárias e permissionárias de prestação de serviços aéreos regulares, em conta específica aberta pela ANAC.</p> <p>§ 2º A Suplementação Tarifária será recolhida nos prazos e nas condições dispostos no regulamento da ANAC.</p> <p>§ 3º Aplica-se ao não recolhimento da Suplementação Tarifária o disposto no art. 56 desta Lei.</p>	<p>Emenda nº 63/01 – FRANCISCO RODRIGUES Suprima-se do texto do caput do art. 58, a expressão "até".</p> <p>Emenda nº 02/01 – HERCULANO ANGHINETTI Art. 58. Fica instituída a Suplementação Tarifária de até um por cento (1 %) sobre o valor da tarifa de todos os bilhetes de passagem vendidos, referentes a linhas aéreas regulares Domésticas. não suplementadas. inclusive os trechos de cabotagem. Independentemente da forma de pagamento utilizada.</p>	<p>RM</p> <p>RM</p>
<p>Art. 59. A Suplementação Tarifária será destinada, por prazo determinado, às linhas de médio e baixo tráfego que comprovadamente não apresentem viabilidade econômica, nas condições dispostas pelo Poder Executivo.</p> <p>Parágrafo único. A Suplementação Tarifária destina-se exclusivamente a linhas que atendam localidades de</p>	<p>Emenda nº 167/01 – RICARDO BERZOINI</p> <p>Art. 59 A Suplementação Tarifária será destinada, por prazo determinado, às linhas de médio e baixo tráfego que comprovadamente não apresentem viabilidade econômica, nos termos do Plano Anual de Suplementação Tarifária, aprovado pelo Congresso Nacional.</p> <p>§ 1º. A Suplementação Tarifária será destinada, por prazo determinado, às linhas que atendam localidades de</p>	<p>RM</p>

<p>interesse estratégico, econômico ou turístico.</p>	<p>interesse estratégico, econômico e turístico.</p> <p>§ 2º. O Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional Projeto de Lei prevendo o Plano Anual Suplementação Tarifária, definindo as linhas ou trechos aéreos a serem suplementados, a justificativa da natureza da suplementação, o prazo previsto, as contrapartidas a serem exigidas dos estados ou municípios potencialmente beneficiados, as formas de aferição dos benefícios e o percentual a incidir sobre o valor da tarifa de todos os bilhetes vendidos que deve ser suficiente para atender aos gastos com as suplementações propostas.</p> <p>§ 3. A incidência da suplementação tarifária sobre o valor da tarifa de todos os bilhetes vendidos somente poderá ocorrer após a aprovação do Plano Anual de Suplementação Tarifária.</p> <p>Emenda nº 09/01 - NELSON TRAD CAPÍTULO VIII - DA SUPLEMENTAÇÃO DE RECURSOS PARA CUSTEIO DE LINHAS AÉREAS REGIONAIS E AEROPORTOS DEFICITÁRIOS</p> <p>Art. 58. A Agência, observada a política de aviação civil, regulará o regime da suplementação de recursos para assegurar o funcionamento de aeroportos deficitários, bem como a suplementação de tarifas em linhas aéreas regionais deficitárias.</p> <p>§ 1º. As suplementações previstas neste artigo serão objeto de metas periódicas, conforme plano específico proposto pela Agência e aprovado pelo Poder Executivo.</p> <p>§ 2º O plano detalhará as fontes de financiamento das suplementações, que, no caso de linhas aéreas, devem ser neutras em relação à competição, no mercado regionais, entre prestadoras de serviço de transporte aéreo de passageiros e cargas no regime público.</p> <p>§ 3º Os recursos de suplementação não poderão ser destinados a cobertura de custos dos serviços que, nos Termos do contrato de concessão, a própria prestadora deva suportar.</p> <p>Art. 59. No financiamento para a suplementação de recursos aéreo observadas as seguintes fontes de subsídios, conforme o caso:</p> <p>a) dotações consignadas no Orçamento Geral da União, do Distrito Federal, dos Estados e dos Municípios;</p> <p>b) créditos especiais;</p> <p>§ 1º No caso de linhas aéreas regionais deficitárias, a Agência estabelecerá a estrutura da tarifa a ser suplementada, o valor estimado da suplementação tarifária, o valor máximo de referência da tarifa, o prazo da suplementação e as frequências e horários das respectivas linhas, promovendo, entre as empresas concessionárias da prestação do serviço de transporte de passageiros e cargas no regime público, leilão para a exploração da</p>	<p>AS</p>
---	--	-----------

	linha, declarando-se vencedora a proposta que ofertar o maior desconto da verba de suplementação. § 2º Os subsídios a que se refere este artigo constituem ônus ao nível de governo que os imponha ou conceda.	
CAPÍTULO VIII - DAS RECEITAS		
<p>Art. 60. Constituem receitas da ANAC:</p> <p>I - as dotações, os créditos adicionais e os repasses que lhe forem consignados no Orçamento Geral da União;</p> <p>II - recursos repassados do Fundo Aeroviário, referentes à parcela das contribuições de que trata o art. 1º do Decreto-Lei nº 1.305, de 8 de janeiro de 1974, relativas às atividades ligadas ao ensino profissional aeronáutico, de técnicos e especialistas civis, para a aviação civil;</p> <p>II - recursos repassados do Fundo Aeroviário, referentes à parcela das contribuições de que trata o art. 1º do Decreto-Lei nº 1.305, de 8 de janeiro de 1974, relativas às atividades ligadas ao ensino profissional aeronáutico, de técnicos e especialistas civis, para a aviação civil;</p> <p>III - recursos provenientes de pagamentos por prestação de serviços técnicos, ou pelo fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação;</p> <p>IV - valores apurados no aluguel ou alienação de bens móveis ou imóveis;</p> <p>V - recursos provenientes da Taxa de Fiscalização, Homologação e Registro;</p> <p>VI - o produto da arrecadação de multas, previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica;</p> <p>VII - recursos provenientes do processo de concessão, permissão ou autorização para a exploração de serviços aéreos e exploração de infra-estrutura aeroportuária;</p> <p>VIII - recursos provenientes da Suplementação Tarifária;</p> <p>IX - recursos provenientes da cobrança de indenizações de despesas, referentes a licenças, certificados, certidões e outras atividades correlatas de aviação civil;</p> <p>X - o produto das operações de crédito que contratar, no País e no exterior, e os rendimentos de operações financeiras que realizar;</p> <p>XI - doações, legados e subvenções;</p> <p>XII – rendas eventuais; e</p> <p>XIII - outros recursos que lhe sejam destinados.</p> <p>Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANAC, relativo aos incisos II a XII, deverá ser incorporado ao seu orçamento no exercício seguinte, de</p>	<p>Emenda nº32/01 – CLÁUDIO CAJADO</p> <p>Art.60: Nos Termos do inciso IX do art. 37 da Constituição Federal fica a ANAC autorizada a efetuar contratação temporária do pessoal imprescindível á implantação de suas atividades, bem assim, profissionais técnicos especializados e especialistas para execução de serviços nas áreas técnicas econômico-financeira e jurídica, por projetos ou prazos não superiores a trinta e seis meses, nos casos previstos na legislação aplicável.</p> <p>Emenda nº 37/01 – HERÁCLITO FORTES</p> <p>Art. 60 Constituem receitas da Agência:</p> <p>I - as dotações que lhe forem consignadas no Orçamento Geral da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios;</p> <p>II - os créditos especiais e repasses que lhe forem conferidos;</p> <p>III - os recursos provenientes de convênios, acordos ou contratos celebrados com órgãos ou entidades federais, estaduais e municipais, empresas públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, e organismos internacionais;</p> <p>IV - o produto das operações de crédito que contratar, no País e no exterior, e rendimentos de operações financeiras que realizar;</p> <p>V - as doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados;</p> <p>VI - as relativas ao exercício do poder concedente dos serviços e atividades de aviação civil, de infra-estrutura aeroportuária e de infra-estrutura aeronáutica;</p> <p>VII - o produto de emolumentos, preços ou valores apurados na venda ou locação de bens, bem assim os decorrentes de publicações, dados e informações técnicas, inclusive para fins de licitação;</p> <p>VIII - as decorrentes de quantias recebidas pela aprovação de laudos de ensaio de produtos e pela prestação de serviços técnicos por órgãos da Agência;</p> <p>IX - as provenientes de multas e indenizações relativas ao exercício do poder concedente dos serviços e atividades de aviação civil, tráfego aéreo, infra-estrutura aeroportuária e infra-estrutura aeronáutica;</p> <p>X - os pagamentos pela outorga de direitos de concessão de infra-estrutura aeroportuária e de infra-estrutura aeronáutica;</p> <p>XI - a remuneração pela concessão de uso e arrendamento de áreas e instalações aeroportuárias;</p> <p>XII – taxa de fiscalização;</p> <p>XIII - as provenientes de prestação de serviços;</p>	<p>RM</p> <p>AS</p>

<p>acordo com a Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei n.º 9.530, de 10 de dez. de 1997.</p>	<p>XIV - tarifas e preços públicos provenientes da exploração direta ou mediante concessão ou autorização de serviços de infra-estrutura aeroportuária e infra-estrutura aeronáutica;</p> <p>XV - os valores apurados na venda ou locação de bens móveis e imóveis de sua propriedade, bem como os decorrentes da venda de dados, publicações e informações técnicas, inclusive para fins de licitação.</p> <p>XVI - rendas eventuais.</p> <p>Art. 61. Taxa de Fiscalização é a devida pelas empresas concessionárias e autorizadas de prestação de serviços de aviação civil nos regimes público e privado e pelas pessoas jurídicas e físicas proprietárias de aeronaves, pelas empresas concessionárias ou autorizadas e entidades conveniadas que administrem ou explorem aeroporto civil público ou privado ou terminal de embarque de passageiros, pelas empresas concessionárias ou autorizadas de prestação de serviços de apoio à navegação aérea em área Terminal e pelas pessoas jurídicas que explorem atividades de fabricação, manutenção, reparo ou revisão de produtos aeronáuticos.</p> <p>Art. 62. A Taxa será anual, conforme valores a serem fixados em decreto do Poder Executivo, devendo ser recolhida em doze parcelas mensais, na forma disposta em regulamento da Agência.</p> <p>§ 1º A Taxa não recolhida no prazo fixado em regulamento será cobrada com os seguintes acréscimos:</p> <p>I - juros de mora, na via administrativa ou judicial, contados do mês seguinte ao do vencimento, à razão de 1% ao mês, calculados na forma da legislação aplicável aos tributos federais;</p> <p>II - multa de mora de 20%, reduzida a 10% se o pagamento for efetuado até o último dia útil do mês subsequente ao do seu vencimento;</p> <p>III - encargos de 20%, substitutivo da condenação do devedor em honorários de advogado, calculado sobre o total do débito inscrito como Dívida Ativa, que será reduzido para 10% se o pagamento for efetuado antes do ajuizamento da execução;</p> <p>§ 2º Os juros de mora não incidem sobre o valor da multa de mora;</p> <p>§ 3º Os débitos relativos à Taxa poderão ser parcelados, a juízo da Agência, de acordo com os critérios fixados na legislação tributária.</p> <p>Art. 63. O superávit financeiro anual apurado pela ANAC, relativo aos incisos II a XII, deverá ser incorporado ao seu orçamento no exercício seguinte, de acordo com a Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei n.º 9.530, de 10 de dezembro de 1997.</p> <p>Emenda nº 112/01 – PAULO MAGALHÃES Acrescente-se no Cap. VIII, artigo com a seguinte redação: "Ao fim do primeiro ano de funcionamento da ANAC a Diretoria deverá realizar um estudo detalhado das despesas e dos desembolsos decorrentes de sua operação, visando propor redução dos valores das Taxas de Fiscalização, Homologação e Registro cobradas dos usuários, que leve em consideração os seguintes fatores:</p>	<p>RI</p>
---	---	-----------

	<p>I - O percentual do superávit financeiro, em relação ao total de receitas da ANAC com as Taxas de Fiscalização, Homologação e Registro, deverá ser linearmente aplicado como desconto nos valores cobrados por todas essas taxas;</p> <p>II- As despesas e desembolsos deverão ser classificadas em função da sua destinação às atividades de regulação e fiscalização de:</p> <p>a. Aeródromos;</p> <p>b. Serviços de transporte aéreo regular internacional;</p> <p>c. Serviços de transporte aéreo regular doméstico;</p> <p>d. Serviços de transporte aéreo não regular e serviços especiais;</p> <p>e. Produtos e processos aeronáuticos, inclusive homologação;</p> <p>f. Formação, treinamento e habilitação de pessoal dos setores não descritos acima; e</p> <p>g. Funcionamento administrativo e outras despesas;</p> <p>III – As receitas da ANAC devem ser classificadas da mesma forma que a indicada acima, incluindo dotações orçamentárias na letra "g.", cujo título passará a ser denominado "Funcionamento administrativo e outras receitas";</p> <p>IV – Todos os valores das Taxas de Fiscalização, Homologação e Registro deverão ser reajustados de modo que as receitas geradas em cada classe sejam suficientes para cobrir as despesas e desembolsos na mesma classe;</p> <p>V - Caso as despesas de funcionamento administrativo e outras despesas sejam superiores às receitas correspondentes, seu excedente deverá ser suportado por rateio entre as classes nas seguintes proporções :</p> <p>a. Regulação e fiscalização de aeroportos, 15%;</p> <p>b. Regulação e fiscalização de Serviços de transporte aéreo regular internacional, 30%;</p> <p>c. Regulação e fiscalização de Serviços de transporte aéreo regular doméstico, 15% ,</p> <p>d. Regulação e fiscalização de Serviços de transporte aéreo não regular, 15%;</p> <p>e. Regulação e fiscalização de Produtos e processos aeronáuticos, inclusive homologação, 15%;</p> <p>f. Regulação e fiscalização de Formação, treinamento e habilitação de pessoal, 10%;</p> <p>VI – Esse estudo será atualizado a cada 3 anos, sendo os valores de todas as Taxas revisados conforme descrito acima, e</p> <p>VII - A Diretoria da ANAC deverá trabalhar com a meta de aumentar continuamente a produtividade dos trabalhos do órgão, prevendo que metade do aumento percentual das receitas totais em um ano seja linearmente concedido como desconto nas Taxas de Fiscalização, Homologação e Registro no ano seguinte.</p> <p>Emenda nº03/01 - HERCULANO ANGHINETTI</p> <p>IV - valores apurados na concessão de uso remunerada. Como direito real resolúvel as empresas referidas no art. 51."</p>	RM
CAPÍTULO IX - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS		
Art. 61. São transferidos à ANAC, o acervo técnico, as obrigações e os direitos de organizações do Comando da	Emenda nº 29/01 – EUNÍCIO OLIVEIRA CAPÍTULO IX - DA REESTRUTURAÇÃO E DA DESESTATIZAÇÃO DOS SETORES DE	RI

<p>Aeronáutica, correspondentes às atividades a ela atribuídas por esta Lei.</p>	<p>INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA E INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA</p> <p>Art. 61. A reestruturação e a desestatização do setor de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária têm como objetivo cumprir as diretrizes da política de aviação civil constantes do art. 2º desta Lei.</p> <p>Art. 62. Fica o Poder Executivo autorizado a promover a reestruturação e a desestatização da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO, bem como de aeroportos e terminais de embarque de passageiros e demais instalações e áreas destinadas à prestação de serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.</p> <p>Art. 63. Para a reestruturação da INFRAERO, fica o Poder Executivo autorizado a adotar as seguintes medidas:</p> <p>I - cisão, em uma ou mais empresas;</p> <p>II – dissolução de sociedade ou desativação parcial de seus empreendimentos;</p> <p>III – redução do capital social.</p> <p>Art. 64. Na reestruturação das atividades relativas ao sistema de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária deverão ser previstos mecanismos que assegurem a preservação da capacidade técnico-operacional existente.</p> <p>Art. 65. O modelo de reestruturação e desestatização do setor de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, após submetido a consulta pública, será aprovado pelo Presidente da República, ficando a coordenação e o acompanhamento dos atos e procedimentos decorrentes a cargo da Comissão Supervisão, a ser instituída pelo Ministro de Estado da Defesa.</p> <p>§ 1º A execução de procedimentos operacionais necessários à reestruturação e desestatização poderá ser cometida, mediante contrato, a instituição financeira integrante da Administração Federal, de notória experiência no assunto.</p> <p>§ 2º A remuneração da contratada será paga com parte do valor líquido apurado nas alienações.</p> <p>Art. 66. Na reestruturação e na desestatização poderão ser utilizados serviços especializados de terceiros, contratados mediante procedimento licitatório de rito próprio, nos termos seguintes:</p> <p>I - a Agência manterá cadastro organizado por especialidade, aberto a empresas e instituições nacionais ou internacionais, de notória especialização na área de infra-estrutura aeroportuária e infra-estrutura aeronáutica e na avaliação e auditoria de empresas, no planejamento e execução de venda de bens e valores mobiliários e nas questões jurídicas relacionadas;</p> <p>II- para inscrição no cadastro, os interessados deverão atender aos requisitos definidos pela Agência;</p> <p>III – poderão participar das licitações apenas os cadastrados, que serão convocados mediante carta, com a especificação dos serviços objeto do certame;</p> <p>IV- os convocados, isoladamente ou em consórcio, apresentarão suas propostas em trinta dias, contados da convocação;</p>	
--	---	--

	<p>V- além de outros requisitos previstos na convocação, as propostas deverão conter o detalhamento dos serviços, a metodologia de execução, a indicação do pessoal técnico a ser empregado e o preço pretendido;</p> <p>VI - o julgamento das propostas será realizado pelo critério de técnica e preço;</p> <p>VII - o contratado, sob sua exclusiva responsabilidade e com a aprovação do contratante, poderá subcontratar parcialmente os serviços objeto do contrato;</p> <p>VIII - o contratado será obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou reduções que se fizerem necessários nos serviços, de até vinte e cinco por cento do valor inicial do ajuste.</p> <p>Art. 67. O processo especial de desestatização obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade, podendo adotar a forma de leilão ou concorrência ou, ainda, de venda de ações em oferta pública, de acordo com o estabelecido pela Agência.</p> <p>Parágrafo único. O processo poderá comportar uma etapa de pré-qualificação, ficando restrita aos qualificados a participação em etapas subseqüentes.</p> <p>Art. 68. O processo especial de desestatização será iniciado com a publicação, no Diário Oficial da União e em jornais de grande circulação nacional, de avisos referentes ao edital, do qual constarão, obrigatoriamente:</p> <p>I - as condições para qualificação dos pretendentes;</p> <p>II - as condições para aceitação das propostas;</p> <p>III- os critérios de julgamento;</p> <p>IV - minuta do contrato de concessão;</p> <p>V- informações relativas às empresas objeto do processo, tais como seu passivo de curto e longo prazo e sua situação econômica e financeira especificando-se lucros, prejuízos e endividamento interno e externo, no último exercício;</p> <p>VI- sumário dos estudos de avaliação;</p> <p>VII – critério de fixação do valor mínimo de alienação, com base nos estudos de avaliação;</p> <p>VIII – indicação, se for o caso, de que será criada, no capital social da empresa objeto da desestatização, ação de classe especial, a ser subscrita pela União, e dos poderes especiais que lhe serão conferidos, os quais deverão ser incorporados ao estatuto social.</p> <p>§ 1º O acesso à integralidade dos estudos de avaliação e a outras informações confidenciais poderá ser restrito aos qualificados, que assumirão compromisso de confidencialidade.</p> <p>§ 2º Se for o caso de alienação de controle acionário mediante venda de ações em oferta pública, a mesma dispensará a inclusão, no edital, das informações relacionadas nos incisos I a III deste artigo.</p> <p>Art. 69. Visando à prestação de serviço adequado aos usuários, os editais de desestatização deverão conter cláusulas de compromisso de modernização e expansão de capacidade dos aeroportos ou Terminais de embarque</p>	
--	---	--

	<p>de passageiros e cargas .</p> <p>Art. 70. Para qualificação, será exigida dos pretendentes comprovação de capacidade técnica, econômica e financeira, podendo ainda haver exigências Quanto a experiência na prestação de serviços de infra-estrutura aeroportuária e infra-estrutura aeronáutica, guardada sempre a necessária compatibilidade com o porte das empresas objeto do processo.</p> <p>Parágrafo único. Será proibida a participação de consórcios, nos termos do edital</p> <p>Art. 71. Fica vedada, no decurso do processo de desestatização, a aquisição, por um mesmo acionista ou grupo de acionistas, do controle, direto ou indireto, de empresas de infra-estrutura aeroportuária atuantes em áreas distintas, ou a outorga de concessão de mais de um lote de concessão de aeroportos a um mesmo licitante, individualmente ou reunido em consórcio.</p> <p>Art. 72. A transferência do controle acionário ou da concessão, após a desestatização, somente poderá efetuar-se quando transcorrido o prazo de dez anos.</p> <p>Art. 73. Os preços de aquisição serão pagos exclusivamente em moeda corrente, admitido o parcelamento, nos termos do edital.</p> <p>Art. 74. Em até trinta dias após o encerramento de cada processo de desestatização, a Agência publicará relatório circunstanciado a respeito.</p> <p>Art. 75. Os administradores das empresas sujeitas à desestatização e os administradores ou gestores de aeroportos a serem concedidos são responsáveis pelo fornecimento, no prazo fixado pela Agência ou pela instituição financeira contratada, das informações necessárias à instrução dos respectivos processos."</p> <p>Emenda nº 39/01 – HERÁCLITO FORTES</p> <p>Art. A Agência poderá contratar serviços técnicos profissionais especializados e especialistas para a execução de trabalhos nas áreas técnica, econômico-financeira e jurídica, por projetos ou prazos não superiores a trinta e seis meses, com inexigibilidade de licitação, nos casos previstos na legislação aplicável.</p> <p>Emenda nº 08/01 – NELSON TRAD</p> <p>"Art. Fica alterada para Fundo Nacional da Aviação Civil FUNAC a denominação do Fundo Aeroaviário, criado pelo Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, alterado pela Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, bem como transferida sua gestão para a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC."</p> <p>Emenda nº 26/01 – LÉO ALCANTARA</p> <p>"Art. . No prazo de noventa dias a contar da data de instalação da Agência, as empresas prestadoras de serviços</p>	<p>RM</p> <p>RM</p>
--	--	---------------------

	<p>de transporte aéreo não-regular devem requerer a adaptação dos respectivos atos de autorização às disposições desta Lei, assegurada a continuidade da prestação de serviços.</p> <p>Emenda nº 45/01 – NEY LOPES Art. _ Os atuais contratos de concessão ou convênios de delegação relativos à administração e exploração de aeroportos, celebrados pela União com órgãos ou entidades da Administração Federal, direta ou indireta, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios devem ser adaptados, no prazo de cento e vinte dias contados da data de instalação da Agência, ao regime desta Lei. Parágrafo único. O disposto neste artigo se aplica, também, às atividades de administração e exploração de aeroportos exercidas pela INFRAERO em nome da União.</p> <p>Emenda nº 149/01 – JAIR MENEGUELLI Insira-se no Capítulo das Disposições Finais e Transitórias o seguinte artigo: Art. A infra-estrutura aeroportuária não será objeto de desestatização pelo prazo de cinco anos da vigência desta lei.</p> <p>Emenda nº 151/01 – JAIR MENEGUELLI Art. O Art. 16 da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte parágrafo único: ART.16, Parágrafo Único - Do Conselho de Aviação Civil de que trata o inciso V deve ser composto por ministros de estado indicados pelo Presidente da República e obrigatoriamente por representantes dos usuários, das empresas operadoras dos serviços de transportes aeroviários e dos trabalhadores da aviação civil, nos termos da regulamentação.</p> <p>Emenda nº 157/01 – TELMA DE SOUZA Art. Os diretores e o ouvidor da ANAC poderão ser convocados pela Câmara dos Deputados ou pelo Senado Federal, ou ainda por qualquer das suas Comissões para prestar pessoalmente informações sobre assuntos previamente determinados, importando em crime de responsabilidade a ausência sem justificativa prévia.</p>	<p>RM</p> <p>AS</p> <p>RM</p> <p>RI</p> <p>AS</p>
<p>Art. 62. Fica criado o Quadro de Pessoal Específico, integrado por servidores regidos pela Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990. § 1º O Quadro de que trata o caput tem caráter temporário, ficando extintos os cargos nele alocados, à</p>	<p>Emenda nº119/01 – AIRTON DIPP Suprima-se o art. 62 da projeto em epígrafe.</p> <p>Emenda nº 126/01 – JANDIRA FEGHALI Art. 62, §3º Se o número de servidores do Ministério da Defesa a ser absorvido pela ANAC for maior que o número</p>	<p>RM</p> <p>RM</p>

<p>medida que ocorrerem vacâncias.</p> <p>§ 2º O ingresso no quadro de que trata este artigo será feito mediante redistribuição, sendo restrito aos servidores que, em 31 de julho de 2000, encontravam-se em exercício nas unidades do Ministério da Defesa, cujas competências foram transferidas para a ANAC.</p>	<p>de vagas a ser criada, o excedente de pessoal será remanejado para outros órgãos ou autarquias federais.</p> <p>Emenda nº 79/01 – FRANCISCO RODRIGUES</p> <p>"Art. 62, § 2º O ingresso no quadro de que trata este artigo será feito mediante redistribuição, sendo restrito aos servidores que encontram-se em exercício nas unidades do Ministério da Defesa, cujas competências foram transferidas para a ANAC."</p> <p>Emenda nº 132/01 – JANDIRA FEGHALI</p> <p>Art. 62, § 2º O ingresso no quadro de que trata este artigo será feito mediante redistribuição, sendo restrito aos servidores que encontram-se em exercício nas unidades do Ministério da Defesa, cujas competências foram transferidas para a ANAC.</p> <p>Emenda nº 136/01 – JANDIRA FEGHALI</p> <p>Substitua-se no § 2º do Art. 62 do Projeto de Lei nº 3846, de 2000, a expressão "31 de julho de 2000" pela expressão "31 de Dezembro de 2000".</p>	<p>RM</p> <p>AS</p>
<p>Art. 63. A ANAC poderá requisitar, com ônus, servidores e empregados de órgãos e entidades integrantes da Administração Pública.</p> <p>Parágrafo único. Durante os primeiros vinte e quatro meses subsequentes à sua instalação, a ANAC poderá complementar a remuneração do servidor ou empregado público requisitado, até o limite da remuneração do cargo efetivo ou emprego permanente ocupado no órgão ou na entidade de origem, Quando a requisição implicar em redução dessa remuneração.</p>	<p>Emenda nº114/01 – DR. HELIO</p> <p>Dê-se ao caput do art. 63 a seguinte redação:</p> <p>"Art. 63 A ANAC poderá requisitar, por um período máximo de 12 meses, com ônus, servidores e empregados de órgãos e entidades integrantes da Administração Pública.</p>	<p>RM</p>
<p>Art. 64. O quantitativo de servidores ocupantes dos cargos ou empregos do Quadro de Pessoal Específico, acrescido dos servidores ou empregados requisitados, não poderá exceder o número de empregos efetivos fixados no Anexo I a esta Lei.</p> <p>§ 1º À medida que forem extintos os cargos ou empregos do Quadro de Pessoal Específico, é facultado à ANAC o preenchimento de empregos de pessoal concursado para o Quadro de Pessoal Efetivo.</p> <p>§ 2º Se o quantitativo de cargos ou empregos do Quadro de Pessoal Específico for inferior ao do Quadro de Pessoal Efetivo, é facultado à ANAC a realização de concurso para preenchimento dos empregos excedentes.</p>		
<p>Art. 65. Nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituição, fica a ANAC autorizada a efetuar contratação temporária do pessoal imprescindível à</p>		

<p>implantação de suas atividades, por prazo não excedente a trinta e seis meses, a contar de sua instalação.</p> <p>§ 1º A contratação de pessoal temporário, poderá ser efetivada à vista de notória capacidade técnica ou científica do profissional, mediante análise de curriculum vitae.</p> <p>§ 2º As contratações temporárias serão feitas por tempo determinado, e observado o prazo máximo de doze meses, podendo ser prorrogadas, desde que sua duração não ultrapasse o termo final da autorização de que trata o caput deste artigo.</p> <p>§ 3º A remuneração do pessoal contratado temporariamente terá como referência os valores definidos em ato conjunto da ANAC e do órgão central do Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal – SIPEC.</p> <p>§ 4º Aplica-se ao pessoal contratado temporariamente pela ANAC o disposto nos arts. 5º e 6º, no parágrafo único do art. 7º, nos arts. 8º, 9º, 10, 11,12 e 16 da Lei nº 8.745, de 9 de dez. de 1993.</p>		
<p>Art. 66. Fica a ANAC autorizada a custear as despesas com remoção e estada dos profissionais que, em virtude de nomeação para Cargos Comissionados de Direção, de Gerência Executiva e de Assessoria dos níveis CD I e II, CGE I e II, CA I e II, e para os Cargos Comissionados Técnicos, nos níveis CCT IV e V e correspondentes Gratificações Militares, vierem a Ter exercício em cidade diferente de seu domicílio, conforme disposto em regulamento da ANAC, observados os limites de valores estabelecidos para a Admin. Pública Federal direta.</p>		
<p>Art. 67. Os Procuradores Federais, regidos pela Lei nº 8.112, de 1990, poderão ser redistribuídos para a ANAC, sem integrar o Quadro de Pessoal Específico, desde que respeitado o número de cargos efetivos de Procurador.</p>		
<p>Art. 68. O Poder Executivo instalará a ANAC mediante a aprovação de seu regulamento, em até cento e oitenta dias, contados a partir da data da publicação desta Lei.</p> <p>Parágrafo único. O regimento da ANAC será aprovado pela instância deliberativa superior da mesma, com ampla divulgação interna e publicação no Diário Oficial da União.</p>		
<p>Art. 69. Instalada a ANAC, fica o Poder Executivo autorizado a extinguir o Departamento de Aviação Civil –</p>	<p>Emenda nº 07/01 – HERCULANO ANGHINETTI</p> <p>Acrescente-se ao art. 69: “Parágrafo único. Na hipótese de privatização da Infraero, a ANAC passará a ser o po</p>	<p>RM</p>

DAC, devendo remanejar para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão todos os cargos comissionados e gratificações alocados ao Departamento.	concedente das concessões de uso de áreas aeroportuárias na forma da lei, reservando-se à INFRAERO, em sua fase como empresa privada a administração, dos contratos vigentes à época da privatização. mantidas todas as cláusulas e condições. Expirados os prazos de vigência desses contratos celebrados pela INFRAERO com empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas de serviços públicos de transporte aéreo, ou de prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária e auxiliares ao transporte aéreo incluindo-se as de manutenção de aeronaves e prestação de serviços de atendimento aeroportuário. a ANAC, por delegação da União Federal. Outorgar-lhe concessão de uso remunerada, como direito real resolúvel. Dos imóveis da União ou de entidade sob seu controle direto ou indireto, localizados em áreas aeroportuárias. Na forma prevista pelo art. 51 desta lei “.	
Art. 70. Aprovado o regulamento, a ANAC passará a ter o controle sobre todas as atividades, contratos de concessão e permissão de serviços públicos de transporte aéreo regular, celebrados por órgãos ou entidades da Administração direta ou indireta da União, bem como sobre todas as autorizações para a prestação de outros serviços aéreos comerciais.		
Art. 71. Fica o Poder Executivo autorizado a remanejar, transpor, transferir e utilizar as dotações orçamentárias do Ministério da Defesa, em favor da ANAC, relativas às funções por ela absorvidas, mantida a mesma classificação funcional programática, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definida na Lei nº 9.811, de 28 de julho de 1999, inclusive os títulos, descritores, metas e objetivos, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesas, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso.		
Art. 72. Os servidores civis de quadro de pessoal efetivo de unidades no âmbito do Ministério da Defesa, cujas competências foram transferidas para a ANAC, poderão ser a ela redistribuídos, desde que tenham estado em exercício naquelas unidades em 31 de julho de 2000.		
Art. 73. Aplicam-se aos militares em exercício na ANAC as normas vigentes para os militares em exercício na Presidência da República, em especial as referidas no art. 20 da Lei nº 8.216, de 13 de agosto de 1991, e nos arts. 11 e 13 da Lei nº 8.460, de 17 de setembro de 1992, sendo estes, considerados como em serviço de natureza militar.	Emenda nº 80/01 – FRANCISCO RODRIGUES "Art. 73. Aplicam-se aos militares da Aeronáutica em exercício na ANAC as normas vigentes para os militares em exercício na Presidência da República, em especial as referidas no art. 20 da Lei nº 8.216, de 13 de agosto de 1991, e nos arts. 11 e 13 da Lei nº 8.460, de 17 de setembro de 1992, sendo estes, considerados como em serviço de natureza militar." Emenda nº 128/01 – JANDIRA FEGHALI Art. 73. Aplicam-se aos militares da Aeronáutica em exercício na ANAC as normas vigentes para os militares em exercício na Presidência da República, em especial as referidas no art. 20 da Lei nº 8.216, de 13 de agosto de 1991, e nos arts. 11 e 13 da Lei nº 8.460, de 17 de setembro de 1992, sendo estes, considerados como em serviço de natureza militar.	RM RM

<p>Art. 74. As concessões, permissões e autorizações de linhas aéreas e as licitações respectivas regem-se de forma específica por esta Lei, a elas se aplicando como norma geral as Leis nº 8.666, de 21 de junho de 1993, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 9.648 de 27 de maio de 1998.</p>	<p>Emenda nº 30/01 – EUNÍCIO OLIVEIRA</p> <p>Art. 74. As concessões e autorizações de prestação de serviços de transporte aéreo e as licitações respectivas regem-se de forma específica por esta Lei, a elas se aplicando, como norma geral, quando for o caso, as Leis 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 9.648 de 27 de maio de 1998, e suas alterações.</p>	RM
<p>Art. 75. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:</p> <p>I – as normas técnicas e regulamentares em vigor serão gradativamente substituídas por regulamentação a ser editada pela ANAC, em cumprimento desta Lei;</p> <p>II – enquanto não for promulgado o regulamento da ANAC, as concessões, permissões e autorizações continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras;</p> <p>III – findo o prazo dos atuais contratos de concessão e permissão relativos à prestação de serviços aéreos comerciais, a ANAC procederá processo licitatório na forma prevista nesta Lei, adotando Quanto aos atos de autorização o procedimento cabível; e</p> <p>IV– as empresas que em 31 de julho de 2000 sejam detentoras de concessão de transporte aéreo regular, terão revalidadas suas outorgas, por linha aérea, atendidas as condições relativas à qualificação técnico-operacional, econômico-financeira, à regularidade fiscal e às garantias do contrato, sem ônus, por cinco anos, nos termos da nova legislação, na modalidade de concessão ou permissão para aquelas rotas, horários e frequências efetivamente operados, obrigando-se à assinatura do contrato no prazo de noventa dias a contar da data de publicação do regulamento da ANAC.</p>	<p>Emenda nº 38/01 – HERÁCLITO FORTES</p> <p>Art. 75. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:</p> <p>I - as normas técnicas e regulamentares em vigor serão gradativamente substituídas por regulamentação a ser editada pela Agência, em cumprimento desta Lei;</p> <p>II - enquanto não for editada a nova regulamentação, as concessões, permissões e autorizações pertinentes à prestação de serviços de aviação civil e à exploração de áreas e instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras, sem prejuízo da imediata adaptação dos respectivos atos e contratos às disposições desta Lei;</p> <p>III - a renovação ou prorrogação de contratos de concessão e demais atos de natureza contratual relativos à prestação de serviços de aviação civil e exploração ou utilização de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quando tiverem por objeto o comércio de bens e serviços em área aeroportuária, quando prevista nos respectivos contratos e atos, deve ser feita após a adaptação dos mesmos às disposições desta Lei.</p> <p>Emenda nº 43/01 – NEY LOPES</p> <p>Art. 75, ... IV - as empresas que, em 31 de dezembro de 2.000, sejam detentoras de concessão de serviços de transporte aéreo regular, terão assegurado a prorrogação dos atuais contratos, por 25 (vinte e cinco) anos, devendo os mesmos serem adaptados à nova legislação no prazo de 90 (noventa) dias contados da instalação da ANAC.</p> <p>Emenda nº61/01 – PEDRO CORREA</p> <p>Art. ____ No prazo de noventa dias a contar da data de instalação da Agência, as empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo público regular de passageiros, cargas e mala postal devem pleitear a adaptação dos respectivos atos e contratos às disposições desta Lei, assegurada a inclusão de cláusula de prorrogação por 35 (trinta e cinco) anos.</p> <p>Emenda nº120/01 – AIRTON DIPP</p> <p>Suprima-se o inciso IV do art. 75 do projeto de lei em epígrafe.</p> <p>Emenda nº 123/01 – ANIVALDO VALE</p> <p>Art. 75, IV - as empresas que em 31 de julho de 2000 sejam detentoras de concessão de transporte aéreo regular, terão revalidadas suas outorgas, por linha aérea, atendidas as condições relativas à qualificação técnico-operacional, econômico-financeira, à regularidade fiscal e às garantias do contrato, sem ônus, por dez anos, nos termos da nova legislação, na modalidade de concessão ou permissão para aquelas rotas, horários e frequências efetivamente operados, obrigando-se à assinatura do contrato no prazo de noventa dias a contar da data de publicação do regulamento da ANAC.</p>	<p>RM</p> <p>RM</p> <p>RM</p> <p>RM</p> <p>RM</p>
<p>Art. 76. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.</p>		
<p>Art. 77. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.</p>		

publicação.		
Art. 78. Revogam-se os incisos VI e VII do art. 2º da Lei no 5.989, de 17 de dezembro de 1973.		
	<p>Emenda nº 28/01 – EUNÍCIO OLIVEIRA "CAPÍTULO - DO CONSELHO DE AUTORIDADE AEROPORTUÁRIA” 'Art._ Será instituído, em cada aeroporto, um Conselho de Autoridade Aeroportuária. Art. . Compete ao Conselho de Autoridade Aeroportuária: I - submeter à Agência o regulamento de administração e exploração do aeroporto; II - opinar sobre a proposta de orçamento do aeroporto; III – promover a racionalização e a otimização dos uso das instalações aeronáuticas e aeroportuárias localizadas no aeroporto, zelando pela sua modernidade, eficiência e segurança; IV- fomentar a ação comercial do aeroporto; V - homologar, por proposta da Administração do aeroporto, observadas as regras gerais baixadas pela ANAC, os valores das tarifas aeronáuticas relativas ao gerenciamento do tráfego aéreo em área terminal, as tarifas aeroportuárias e os preços específicos pertinentes à utilização de áreas e instalações aeroportuárias para o comércio de bens e serviços no aeroporto; VI - acompanhar as atividades de conservação e manutenção de bens e instalações aeronáuticas e aeroportuárias; VII - emitir parecer sobre os programas e projetos de obras e serviços de reforma, modernização e expansão da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária; VIII - manifestar-se sobre a aquisição e alienação de bens do aeroporto; IX - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do aeroporto, submetendo-o à ANAC; X - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento e zoneamento do aeroporto com os programas federais, estaduais e municipais de transportes em suas diversas modalidades, incentivando a intermodalidade; XI - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio-ambiente; XII - proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta ~e serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto às tarifas incidentes sobre os serviços de transporte aéreo de passageiros e cargas; XIII - assegurar, sempre que possível, que os usuários das instalações e equipamentos de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência; XIV - atuar para eliminar os danos econômicos decorrentes de congestionamentos de tráfego aéreo, promovendo a modernização e a expansão da capacidade operacional dos aeroportos; XV - promover medidas para a adequada capacitação e treinamento do pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares à operação das instalações e serviços de infra-estrutura aeronáutica e</p>	AS

	<p>aeroportuária;</p> <p>XVI - baixar seu regimento interno;</p> <p>XVII - pronunciar-se sobre quaisquer outros assuntos de interesse do aeroporto.</p> <p>Art. O Conselho de Autoridade Aeroportuária será constituído pelos seguintes representantes titulares e respectivos suplentes:</p> <p>I - um representante da ANAC, que o presidira;</p> <p>II - um representante do Município onde se localiza o aeroporto;</p> <p>III - um representante da associação comercial do Município onde se localiza o aeroporto;</p> <p>IV - um representante da Administração do aeroporto;</p> <p>V - um representante das empresas concessionárias de serviços de transporte aéreo em regime público;</p> <p>VI - um representante das empresas aéreas de aviação geral;</p> <p>VII - um representante dos trabalhadores aeroportuários.</p> <p>§ 1º Os membros do Conselho serão indicados, conforme for o caso, pela Agência, pelo Prefeito Municipal, pela associação comercial do Município, pela Administração do Aeroporto e pelas respectivas entidades de classe das respectivas categorias econômicas e profissional.</p> <p>§ 2º Os membros do Conselho serão designados pelo Diretor Geral da Agência, para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.</p> <p>§ 3º Os membros do Conselho não serão remunerados, considerando-se relevante interesse público os serviços prestados.</p> <p>§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas por maioria de votos dos conselheiros presentes, cabendo ao Presidente o voto de qualidade.</p> <p>§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu Presidente.</p> <p>CAPÍTULO _ - DA ADMINISTRAÇÃO DO AEROPORTO</p> <p>Art. A Administração do Aeroporto é exercida diretamente pela União, por intermédio da Agência, ou mediante concessão, outorgada na forma desta Lei.</p> <p>Art. Compete à administração do aeroporto, dentro dos limites da área aeroportuária:</p> <p>I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos dos serviços aeronáuticos e aeroportuários e as cláusulas do contrato de concessão,</p> <p>II- assegurar às empresas aéreas e aos usuários de serviços de aviação civil as vantagens decorrentes das facilidades aeronáuticas e aeroportuárias, sem discriminação;</p> <p>III - fixar as tarifas aeronáuticas relativas à navegação aérea em área terminal, as tarifas aeroportuárias e os preços específicos relativos à utilização de áreas e instalações aeroportuárias destinadas ao comércio de bens e</p>	
--	--	--

	<p>serviços, após a homologação do Conselho de Autoridade Aeroportuária,</p> <p>IV - fiscalizar a execução ou executar as obras e serviços de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como a conservação e manutenção dos respectivos equipamentos;</p> <p>V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Aeroportuária;</p> <p>VI- fiscalizar as operações aeronáuticas e aeroportuárias, para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito aos usuários,</p> <p>VII - adotar medidas solicitadas pelas demais autoridades no aeroporto, no âmbito das respectivas competências;</p> <p>XIII – expedir “slots” para operação no aeroporto, observadas as disposições desta Lei e o regulamento baixado pela ANAC;</p> <p>IX - promover ou fiscalizar a guarda do aeroporto, provendo a vigilância e a segurança do aeroporto;</p> <p>X - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;</p> <p>XI – assegurar às empresas aéreas e às autoridades competentes as áreas e instalações necessárias para a prestação de serviços e o exercício de suas funções;</p> <p>XII – desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras funções que lhe forem atribuídas pelo Conselho de Autoridade Aeroportuária;</p> <p>XIII – criar mecanismo permanente de coordenação e integração do trabalho das demais autoridades com competência para exercer suas funções no aeroporto;</p> <p>XIV – exercer outras atribuições que lhes forem delegadas ou determinadas pela ANAC.</p> <p>CAPÍTULO _ - DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES COMETIDAS NO ÂMBITO DO AEROPORTO</p> <p>Art. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:</p> <p>I - na realização, pelos operadores de aeronaves, de operações aeroportuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do aeroporto;</p> <p>II - na utilização de áreas, instalações e equipamentos aeronáuticos e aeroportuários com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos do aeroporto.</p> <p>§ 1º O regulamento do aeroporto não poderá definir infração ou cominar penalidade que não esteja prevista em lei.</p> <p>§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, no âmbito do aeroporto, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação aeronáutica ou aeroportuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie, violando o regulamento do aeroporto ou norma baixada pela ANAC relativa à realização de operações</p>	
--	---	--

	<p>aeroportuárias.</p> <p>Art. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:</p> <p>I – advertência;</p> <p>II – multa, de 1.000 (mil) até 100.000 (cem mil) Unidades Fiscais de Referência (UFIR);</p> <p>Art. Compete à Administração do Aeroporto:</p> <p>I – determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;</p> <p>II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.</p> <p>Art. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.</p> <p>§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual não tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.</p> <p>§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de falta ainda não apurada ou que seja objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.</p> <p>Art. Da decisão da Administração do Aeroporto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade do Aeroportuária, independentemente de garantia de instância.</p> <p>Art. Na falta de pagamento da multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade terá lugar o processo de execução fiscal, nos termos estabelecidos pela legislação específica aplicável às execuções fiscais da União.</p> <p>Art. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Administração do Aeroporto.</p> <p>Art. A aplicação das penalidades previstas nesta Lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.</p> <p>Emenda nº 31/01 – CLÁUDIO CAJADO</p> <p>Art._ Fica o Poder Executivo autorizado a criar órgão com competência específica para prevenir e investigar acidentes aeronáuticos, sem qualquer vínculo ou subordinação à Agência Nacional de Aviação Civil.</p> <p>Emenda nº 40/01 – HERÁCLITO FORTES</p> <p>Art. A alíquota do Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO), criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, é reduzida para:</p> <p>I - em 2.002, 20 % (vinte por cento);</p>	<p>RI</p> <p>AS</p>
--	--	---------------------

	<p>II - em 2.003, 15 % (quinze por cento); III - em 2.004, para 10% (dez por cento). Parágrafo único. O ATAERO fica extinto em 2.005.</p> <p>Emenda nº 41/01 – NEY LOPES Art. . Os atuais termos, contratos ou quaisquer outros títulos de ocupação de áreas e instalações aeroportuárias destinadas à prestação e ao comércio de bens e serviços devem ser adaptados, no prazo de cento e vinte dias contados da data de instalação da Agência, às disposições desta Lei, mantidas as cláusulas econômicas vigentes e respectivos prazos contratuais."</p> <p>Emenda nº 113/01 – DR. HÉLIO Art. As concessões, permissões e autorizações de que trata esta Lei não poderão dar ensejo a distorções concorrenciais, nem à concentração nos mercados de prestação de serviços por ela tratados.</p> <p>Emenda nº 124/01 – JANDIRA FEGHALI Art. O Conselho de Gestão da ANAC é de caráter consultivo, sendo o órgão de participação institucional da comunidade do transporte aéreo na respectiva Agência e tem como objetivo principal fornecer à Diretoria da ANAC subsídios para estabelecer os princípios, as diretrizes e o plano de ação da autarquia, entre outras atribuições a serem definidas em regimento interno. § 1º O Conselho de Gestão deverá ser composto por representantes do Governo Federal, das empresas de transporte aéreo, dos trabalhadores e do Ministério da Defesa, nomeados pelo Presidente da República por dois anos, devendo a implantação e funcionamento do Conselho ser regulamentados por ato do Presidente da República, cabendo ao Diretor-Presidente da Agência a sua Presidência. § 2º A participação como membro do Conselho de Gestão não ensejará remuneração de qualquer espécie.</p>	<p>AS</p> <p>RM</p> <p>AS</p>
--	--	-------------------------------

TABELA NOVA