



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.121, DE 2021

(Do Poder Executivo)

Mensagem nº 602/2021
OF nº 931/2021

Autoriza o Poder Executivo federal a promover licitações para a celebração de contratos de concessão patrocinada em empreendimentos do setor aeroportuário no Estado do Amazonas.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, *caput* - RICD

PROJETO DE LEI

Autoriza o Poder Executivo federal a promover licitações para a celebração de contratos de concessão patrocinada em empreendimentos do setor aeroportuário no Estado do Amazonas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

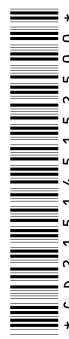
Art. 1º Fica autorizado o Poder Executivo federal, nos termos do disposto no § 3º do art. 10 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, a promover licitações para a celebração de contratos de concessão patrocinada cujo percentual de remuneração paga pela administração pública federal ao parceiro privado seja superior a setenta por cento nos seguintes empreendimentos do setor aeroportuário localizados no Estado do Amazonas:

- I - Aeroporto de Barcelos, no Município de Barcelos;
- II - Aeroporto de Carauari, no Município de Carauari;
- III - Aeroporto de Coari, no Município de Coari;
- IV - Aeroporto de Eirunepé, no Município de Eirunepé;
- V - Aeroporto de Lábrea, no Município de Lábrea;
- VI - Aeroporto de Maués, no Município de Maués;
- VII - Aeroporto de Parintins, no Município de Parintins; e
- VIII - Aeroporto de São Gabriel da Cachoeira, no Município de São Gabriel da Cachoeira.

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

Brasília,





* C D 2 1 5 1 4 5 1 5 2 5 0 0 *

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

EM nº 00049/2021 MINFRA

Brasília, 30 de Agosto de 2018

Senhor Presidente da República,

1. Submeto à sua elevada consideração o presente projeto de lei que autoriza o Poder Executivo Federal a contratar a parceria público-privada, para concessão patrocinada, precedida de licitação, dos seguintes empreendimentos públicos federais do setor aeroportuário, localizados no Estado do Amazonas, que se encontram qualificados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) como prioritários para investimentos nacionais e incluídos no Programa Nacional de Desestatização, nos termos do Decreto nº 10.635, de 22 de fevereiro de 2021, parcialmente transscrito abaixo:

"Art. 8º Ficam qualificados, no âmbito do PPI, e incluídos no PND os seguintes empreendimentos públicos federais do setor aeroportuário do Estado do Amazonas:

I - Aeroporto de Parintins, localizado no Município de Parintins;

II - Aeroporto de Carauari, localizado no Município de Carauari;

III - Aeroporto de Coari, localizado no Município de Coari;

IV - Aeroporto de Eirunepé, localizado no Município de Eirunepé;

V - Aeroporto de São Gabriel da Cachoeira, localizado no Município de São Gabriel da Cachoeira;

VI - Aeroporto de Barcelos, localizado no Município de Barcelos;

VII - Aeroporto de Lábrea, localizado no Município de Lábrea; e

VIII - Aeroporto de Maués, localizado no Município de Maués.

Art. 9º Fica a Agência Nacional de Aviação Civil - Anac responsável pela execução e pelo acompanhamento das medidas de desestatização dos empreendimentos públicos federais do setor aeroportuário de que tratam o art. 7º e o art. 8º, nos termos do disposto no § 1º do art. 6º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, sob a supervisão do Ministério da Infraestrutura, conforme o art. 19 e seguintes do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967.

§ 1º Fica o Ministério da Infraestrutura responsável pela condução e pela aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiarão a modelagem das medidas de desestatização referidas nos art. 7º e art. 8º".

2. A autorização legislativa da Parceria Público Privada para concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração dos 8 (oito) aeroportos do Estado do Amazonas atualmente operados pelos municípios onde estão localizados é necessária em atendimento ao disposto no parágrafo 3º do Artigo 10 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, o qual estabelece que: "[A]s concessões patrocinadas em que mais de 70% (setenta por cento) da remuneração do parceiro privado for paga pela Administração Pública dependerão de autorização legislativa específica."

3. Tendo em vista sua restritiva acessibilidade e seus aspectos socioeconômicos, a região amazônica tem recebido destacada atenção no desenvolvimento das políticas públicas relacionadas ao desenvolvimento da aviação regional. Não por outro motivo, o transporte aéreo, promotor de integração nacional e forte indutor de crescimento econômico regional, demonstra importância singular para essa região, caracterizada por grande extensão territorial e ausência de múltiplos modais de transporte.

4. Dadas as particularidades das comunidades amazônicas, em especial a falta de alternativas multimodais de transporte para a população, o modal aéreo torna-se ainda mais relevante sendo, muitas vezes, a única alternativa de deslocamento à opção fluvial, que em média leva dias de duração.

5. Com efeito, e conforme subsídios apresentados pelo Ministério da Infraestrutura, por meio da Nota Técnica nº 36/2021/DPR/SAC, de 10 de junho de 2021, as infraestruturas aeroportuárias que compõem o bloco PPP-Amazonas além de atender uma demanda local por transporte aéreo, exercem uma função social vital para a região, que carece de infraestrutura de acesso, em virtude, inclusive, de suas características geográficas, como a dimensão dos municípios, baixa densidade demográfica e vasta ocupação territorial pela floresta Amazônica.

6. Nesse contexto, de modo a suprir antigos gargalos na prestação desses serviços, garantindo infraestrutura aeroportuária adequada para aquelas populações, viabilizando a integração nacional e o desenvolvimento regional é que se requer política pública própria e adequada. Adiciona-se ainda a esse contexto, a dificuldade dos estados e municípios em acessar recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC para a adequação e expansão das infraestruturas aeroportuárias regionais.

7. Assim, tendo em vista as ações empreendidas pelo Governo Federal para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária em parceria com o setor privado nos últimos anos, em consonância com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), instituída pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009; considerando-se a necessidade de investimentos públicos voltados à modernização, manutenção e gestão dos aeroportos regionais do Estado do Amazonas, muitas vezes operados de forma precária; considerando que se encontra em andamento licitação para "elaboração de estudos de viabilidade técnica, jurídica, ambiental e econômico-financeira necessários ao desenvolvimento de projetos de logística e transportes" pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL, empresa pública federal vinculada ao Ministério da Infraestrutura, conforme Aviso de Licitação - RDC ELETRÔNICO nº 5/2021 - UASG 395001; considerando que o Governo Federal já decidiu que a realização de investimentos nesses aeroportos é prioridade nacional, mediante Decreto nº 10.635, de 22 de fevereiro de 2021, que os qualificou no âmbito do PPI e os incluiu no PND; e considerando, por fim, a necessidade de autorização legislativa para a supramencionada concessão patrocinada, por força do que dispõe o parágrafo 3º do Artigo 10 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 e tendo em vista que essas infraestruturas não geram receitas suficientes para financiar a manutenção e a expansão necessárias; é que se requer, junto às autoridades competentes, autorização legislativa para que os empreendimentos possam ser objeto de contrato de

* C 0 2 1 5 1 4 5 1 5 2 5 0 0 *

concessão, na modalidade patrocinada, visando o desenvolvimento da aviação civil regional, de forma que o Estado cumpra seu papel constitucional de formulador e indutor de políticas públicas.

8. Espera-se, com isso, que a parceria público-privada proposta seja capaz de proporcionar uma gestão mais dinâmica, flexível e eficiente a esse conjunto de ativos.

9. São essas, Senhor Presidente da República, as razões pelas quais submeto à consideração do Senhor a anexa proposta de Projeto de Lei.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



* C D 2 1 5 1 4 5 1 5 2 5 0 0 *

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004

Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO V
DA LICITAÇÃO

Art. 10. A contratação de parceria público-privada será precedida de licitação na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, estando a abertura do processo licitatório condicionada a: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 14.133, de 1º/4/2021)*

I - autorização da autoridade competente, fundamentada em estudo técnico que demonstre:

a) a conveniência e a oportunidade da contratação, mediante identificação das razões que justifiquem a opção pela forma de parceria público-privada;

b) que as despesas criadas ou aumentadas não afetarão as metas de resultados fiscais previstas no Anexo referido no § 1º do art. 4º da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa; e

c) quando for o caso, conforme as normas editadas na forma do art. 25 desta Lei, a observância dos limites e condições decorrentes da aplicação dos arts. 29, 30 e 32 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, pelas obrigações contraídas pela Administração Pública relativas ao objeto do contrato;

II - elaboração de estimativa do impacto orçamentário-financeiro nos exercícios em que deva vigorar o contrato de parceria público-privada;

III - declaração do ordenador da despesa de que as obrigações contraídas pela Administração Pública no decorrer do contrato são compatíveis com a lei de diretrizes orçamentárias e estão previstas na lei orçamentária anual;

IV - estimativa do fluxo de recursos públicos suficientes para o cumprimento, durante a vigência do contrato e por exercício financeiro, das obrigações contraídas pela Administração Pública;

V - seu objeto estar previsto no plano plurianual em vigor no âmbito onde o contrato será celebrado;

VI - submissão da minuta de edital e de contrato à consulta pública, mediante publicação na imprensa oficial, em jornais de grande circulação e por meio eletrônico, que deverá informar a justificativa para a contratação, a identificação do objeto, o prazo de duração do contrato, seu valor estimado, fixando-se prazo mínimo de 30 (trinta) dias para

recebimento de sugestões, cujo termo dar-se-á pelo menos 7 (sete) dias antes da data prevista para a publicação do edital; e

VII - licença ambiental prévia ou expedição das diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento, na forma do regulamento, sempre que o objeto do contrato exigir.

§ 1º A comprovação referida nas alíneas *b* e *c* do inciso I do *caput* deste artigo conterá as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, observadas as normas gerais para consolidação das contas públicas, sem prejuízo do exame de compatibilidade das despesas com as demais normas do plano plurianual e da lei de diretrizes orçamentárias.

§ 2º Sempre que a assinatura do contrato ocorrer em exercício diverso daquele em que for publicado o edital, deverá ser precedida da atualização dos estudos e demonstrações a que se referem os incisos I a IV do *caput* deste artigo.

§ 3º As concessões patrocinadas em que mais de 70% (setenta por cento) da remuneração do parceiro privado for paga pela Administração Pública dependerão de autorização legislativa específica.

§ 4º Os estudos de engenharia para a definição do valor do investimento da PPP deverão ter nível de detalhamento de anteprojeto, e o valor dos investimentos para definição do preço de referência para a licitação será calculado com base em valores de mercado considerando o custo global de obras semelhantes no Brasil ou no exterior ou com base em sistemas de custos que utilizem como insumo valores de mercado do setor específico do projeto, aferidos, em qualquer caso, mediante orçamento sintético, elaborado por meio de metodologia expedita ou paramétrica. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.766, de 27/12/2012](#))

Art. 11. O instrumento convocatório conterá minuta do contrato, indicará expressamente a submissão da licitação às normas desta Lei e observará, no que couber, os §§ 3º e 4º do art. 15, os arts. 18, 19 e 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, podendo ainda prever:

I - exigência de garantia de proposta do licitante, observado o limite do inciso III do art. 31 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;

II - (VETADO)

III - o emprego dos mecanismos privados de resolução de disputas, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, para dirimir conflitos decorrentes ou relacionados ao contrato.

Parágrafo único. O edital deverá especificar, quando houver, as garantias da contraprestação do parceiro público a serem concedidas ao parceiro privado.

.....

.....

DECRETO N° 10.635, DE 22 DE FEVEREIRO DE 2021

Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos dos setores de transporte rodoviário, portuário e aeroportuário no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República e sobre a inclusão de empreendimentos públicos federais dos setores portuários e aeroportuário no Programa Nacional de Desestatização.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, caput, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 6º, caput, inciso I, da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, e no art. 4º e no art. 7º, caput, inciso V, alínea "a", da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, e na Resolução nº 145, de 2 de dezembro de 2020, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos,

DECRETA:

CAPÍTULO IV DA QUALIFICAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS DO SETOR AEROPORTUÁRIO

Art. 8º Ficam qualificados, no âmbito do PPI, e incluídos no PND os seguintes empreendimentos públicos federais do setor aeroportuário do Estado do Amazonas:

- I - Aeroporto de Parintins, localizado no Município de Parintins;
- II - Aeroporto de Carauari, localizado no Município de Carauari;
- III - Aeroporto de Coari, localizado no Município de Coari;
- IV - Aeroporto de Eirunepé, localizado no Município de Eirunepé;
- V - Aeroporto de São Gabriel da Cachoeira, localizado no Município de São Gabriel da Cachoeira;
- VI - Aeroporto de Barcelos, localizado no Município de Barcelos;
- VII - Aeroporto de Lábrea, localizado no Município de Lábrea; e
- VIII - Aeroporto de Maués, localizado no Município de Maués.

Art. 9º Fica a Agência Nacional de Aviação Civil - Anac responsável pela execução e pelo acompanhamento das medidas de desestatização dos empreendimentos públicos federais do setor aeroportuário de que tratam o art. 7º e o art. 8º, nos termos do disposto no § 1º do art. 6º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, sob a supervisão do Ministério da Infraestrutura, conforme o art. 19 e seguintes do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967.

§ 1º Fica o Ministério da Infraestrutura responsável pela condução e pela aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiarão a modelagem das medidas de desestatização referidas nos art. 7º e art. 8º.

§ 2º Os operadores aeroportuários dos empreendimentos públicos federais a que se referem o art. 7º e o art. 8º na data de publicação deste Decreto encaminharão ao Ministério da Infraestrutura e à Anac os contratos e os convênios existentes, as informações, os dados e as plantas relativos aos respectivos empreendimentos referidos.

§ 3º Os estudos de modelagem da desestatização poderão considerar a integração e a interação com outros modos de transporte com vistas a identificar efeitos potenciais das externalidades para concessão dos empreendimentos, conjunta ou separadamente.

§ 4º Os empreendimentos públicos federais a que se referem os art. 7º e art. 8º poderão ser concedidos individualmente ou em blocos, conforme decisão que será subsidiada pelos estudos de modelagem da desestatização.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 10. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 22 de fevereiro de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO
Paulo Guedes

LEI N° 9.491, DE 9 DE SETEMBRO DE 1997

Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 6º Compete ao Conselho Nacional de Desestatização:

I - recomendar, para aprovação do Presidente da República, meios de pagamento e inclusão ou exclusão de empresas, inclusive instituições financeiras, serviços públicos e participações minoritárias, bem como a inclusão de bens móveis e imóveis da União no Programa Nacional de Desestatização; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 2161-35, de 23/8/2001*)

II - aprovar, exceto quando se tratar de instituições financeiras:

a) a modalidade operacional a ser aplicada a cada desestatização;
b) os ajustes de natureza societária, operacional, contábil ou Jurídica e o saneamento financeiro, necessários às desestatizações.

c) as condições aplicáveis às desestatizações;
d) a criação de ação de classe especial, a ser subscrita pela União;
e) a fusão, incorporação ou cisão de sociedades e a criação de subsidiária integral, necessárias à viabilização das desestatizações;

f) a contratação, pelo Gestor do Fundo Nacional de Desestatização, de pareceres ou estudos especializados necessários à desestatização de setores ou segmentos específicos.

g) a exclusão de bens móveis e imóveis da União incluídos no PND. (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2161-35, de 23/8/2001*)

III - determinar a destinação dos recursos provenientes da desestatização, observado o disposto no art. 13 desta Lei;

IV - expedir normas e resoluções necessárias ao exercício de sua competência;

V - deliberar sobre outras matérias relativas ao Programa Nacional de Desestatização, que venham a ser encaminhadas pelo Presidente do Conselho;

VI - fazer publicar o relatório anual de suas atividades.

VII - estabelecer as condições de pagamento à vista e parcelado aplicáveis às desestatizações de bens móveis e imóveis da União. (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2161-35, de 23/8/2001*)

§ 1º Na desestatização dos serviços públicos, o Conselho Nacional de Desestatização deverá recomendar, para aprovação ao Presidente da República, o órgão da Administração direta ou indireta que deverá ser o responsável pela execução e acompanhamento do correspondente processo de desestatização, ficando esse órgão, no que couber, com as atribuições previstas no art. 18 desta Lei.

§ 2º O Conselho Nacional de Desestatização poderá baixar normas regulamentadoras da desestatização de serviços públicos, objeto de concessão, permissão ou autorização, bem como determinar sejam adotados procedimentos previstos em legislação específica, conforme a natureza dos serviços a serem desestatizados.

§ 3º A desestatização de empresas de pequeno e médio portes, conforme definidas pelo Conselho Nacional de Desestatização, poderá ser coordenada pelo Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais, da Secretaria-Executiva do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, competindo-lhe, no que couber, as atribuições previstas no art. 18 desta Lei. ([Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2161-35, de 23/8/2001](#))

§ 4º Compete ao Presidente do Conselho Nacional de Desestatização:

- a) presidir as reuniões do Conselho;
- b) coordenar e supervisionar a execução do Programa Nacional de Desestatização;
- c) encaminhar à deliberação do Conselho as matérias previstas no *caput* e nos §§ 1º, 2º e 3º deste artigo;
- d) requisitar aos órgãos competentes a designação de servidores da Administração Pública direta e indireta, para integrar os grupos de trabalho de que trata o inciso III do art. 18 desta Lei.

§ 5º A desestatização de instituições financeiras será coordenada pelo Banco Central do Brasil, competindo-lhe, nesse caso, exercer, no que couber, as atribuições previstas no art. 18 desta Lei.

§ 6º A competência para aprovar as medidas mencionadas no inciso II deste artigo, no caso de instituições financeiras, é do Conselho Monetário Nacional, por proposta do Banco Central do Brasil.

§ 7º Fica a União autorizada a adquirir ativos de instituições financeiras federais, financiar ou garantir os ajustes prévios imprescindíveis para a sua privatização, inclusive por conta dos recursos das Reservas Monetárias, de que trata o art. 12, da Lei nº 5.143, de 20 de outubro de 1966, com a redação dada pelo art. 1º do Decreto-lei nº 1.342, de 28 de agosto de 1974.

§ 8º O disposto no parágrafo anterior se estende às instituições financeiras federais que, dentro do Programa Nacional de Desestatização, adquiriram ativos de outra instituição financeira federal a ser privatizada, caso em que fica, ainda, a União autorizada a assegurar à instituição financeira federal adquirente:

a) a equalização da diferença apurada entre o valor desembolsado na aquisição dos ativos e o valor que a instituição financeira federal adquirente vier a pagar ao Banco Central do Brasil pelos recursos recebidos em linha de financiamento específica, destinada a dar suporte à aquisição dos ativos, aí considerados todos os custos incorridos, inclusive os de administração, fiscais e processuais;

b) a equalização entre o valor despendido pela instituição financeira federal na aquisição dos ativos e o valor efetivamente recebido em sua liquidação final;

c) a assunção, pelo Tesouro Nacional, da responsabilidade pelos riscos de crédito dos ativos adquiridos na forma deste parágrafo, inclusive pelas eventuais insubsistências ativas identificadas antes ou após havê-los assumido, respondendo, ainda, pelos efeitos financeiros referentes à redução de seus valores por força de pronunciamento judicial de qualquer natureza.

§ 9º A realização da equalização ou assunção pelo Tesouro Nacional, de que trata o parágrafo anterior, dar-se-ão sem prejuízo da responsabilidade civil e penal decorrente de eventual conduta ilícita ou gestão temerária na concessão do crédito pertinente.

§ 10. Fica a Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL autorizada a anuir com a repactuação, que venha a gerar benefícios potenciais à prestação do serviço público de

distribuição de energia, de dívidas setoriais em moeda estrangeira, das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização - PND, para que seja convertida em moeda nacional, com remuneração mensal pela variação da taxa do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC e prazo máximo de cento e vinte meses considerando períodos de carência e de amortização. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.182, de 3/11/2015\)](#)

§ 11. Será considerado como data-base da repactuação de que trata o § 10 o primeiro dia útil do ano em que se deu a inclusão da empresa no PND. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.182, de 3/11/2015\)](#)

Art. 7º A desestatização dos serviços públicos, efetivada mediante uma das modalidades previstas no art. 4º desta Lei, pressupõe a delegação, pelo Poder Público, de concessão ou permissão do serviço, objeto da exploração, observada a legislação aplicável ao serviço.

Parágrafo único. Os princípios gerais e as diretrizes específicas aplicáveis à concessão, permissivo ou autorização, elaborados pelo Poder Público, deverão constar do edital de desestatização.

.....

.....

DECRETO-LEI N° 200, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1967

Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências.

O Presidente da República , usando das atribuições que lhe confere o art. 9º, § 2º, do Ato Institucional nº 4, de 7 de dezembro de 1966, decreta:

.....

TÍTULO IV DA SUPERVISÃO MINISTERIAL

[\(Vide art. 8º da Lei nº 6.036, de 1/5/1974\)](#)

Art. 19. Todo e qualquer órgão da Administração Federal, direta ou indireta, está sujeito à supervisão do Ministro de Estado competente, excetuados unicamente os órgãos mencionados no art. 32, que estão submetidos à supervisão direta do Presidente da República.

Art. 20. O Ministro de Estado é responsável, perante o Presidente da República, pela supervisão dos órgãos da Administração Federal enquadrados em sua área de competência.

Parágrafo único. A supervisão ministerial exercer-se-á através da orientação, coordenação e controle das atividades dos órgãos subordinados ou vinculados ao Ministério, nos termos desta lei.

.....

.....

DECRETO N° 6.780, DE 18 DE FEVEREIRO DE 2009

Aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso VI, alínea “a”, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), formulada pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC), anexa a este Decreto.

Art. 2º A Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura deverá acompanhar a implementação da PNAC por parte dos órgãos e entidades responsáveis pela gestão, regulação e fiscalização da aviação civil, da infraestrutura aeroportuária civil e da infraestrutura de navegação aérea civil vinculados àquele Ministério. (*Artigo com redação dada pelo Decreto nº 9.676, de 2/1/2019, com vigência alterada para 16/1/2019 pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019*)

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 18 de fevereiro de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Nelson Jobim

DA POLÍTICA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

1 - INTRODUÇÃO

A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) corresponde ao conjunto de diretrizes e estratégias que nortearão o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira, estabelecendo objetivos e ações estratégicas para esse setor, e integra-se ao contexto das políticas nacionais brasileiras.

O principal propósito da PNAC é assegurar à sociedade brasileira o desenvolvimento de sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno, concorrencial, compatível com a sustentabilidade ambiental, integrado às demais modalidades de transporte e alicerçado na capacidade produtiva e de prestação de serviços nos âmbitos nacional, sul-americano e mundial.

Cabe destacar que a aviação civil é fator de integração e desenvolvimento nacional. Um dos propósitos da PNAC é, pois, caracterizar a importância do desenvolvimento e aumento da disponibilidade de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis, com vistas a aumentar a oferta de serviços de transporte aéreo. Tal condição permitirá ampliação da disponibilidade de serviços, possibilitando, dessa maneira, aumento do bem-estar da sociedade brasileira, bem como maior integração do País no contexto internacional, em face da excepcional importância da aviação para as atividades sociais e econômicas modernas.

A PNAC tem como premissas os fundamentos, objetivos e princípios dispostos na Constituição e harmoniza-se com as convenções e tratados internacionais ratificados pelo

Brasil. Cumpre notar, pois, que a observância da legislação nacional e a consideração das normas e melhores práticas internacionais relacionadas com a aviação civil é um compromisso indispensável para o bom ordenamento da atividade. Do mesmo modo, a manutenção de um marco legal atualizado e a fiscalização de seu cumprimento são requisitos essenciais ao desenvolvimento do setor aéreo brasileiro.

Os recursos necessários e os prazos envolvidos nas complexas e interdependentes atividades produtivas, operacionais, técnicas e administrativas - fundamentais para o sucesso da aviação nacional -, reclamam a efetiva atuação do Estado brasileiro para coordenar, sob a ótica do interesse público, a atuação dos diversos órgãos e entidades públicas e privadas. Cabe a ele estabelecer os objetivos a serem perseguidos, com vistas a disciplinar as escolhas, harmonizar as realizações interdependentes e prevenir as disparidades em prol da maior eficiência conjunta.

A consecução dos objetivos da PNAC demanda interação com organizações internacionais, acordos com outros países e relações comerciais com empresas estrangeiras. Tais atividades sublinham a necessidade de atuação política do Estado brasileiro na defesa dos interesses nacionais.

Nesses termos, este documento reflete as intenções políticas da sociedade brasileira para o desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil. Tem, igualmente, a virtude de fazer chegar a todo cidadão, de forma organizada e sistêmica, os objetivos e as estratégias aplicáveis ao setor.

Este documento compõe-se de uma parte política, que contempla os objetivos da PNAC; de uma parte estratégica, em que são apresentadas as ações estratégicas, gerais e específicas, e de uma parte final, em que é apresentada a metodologia de acompanhamento, avaliação e revisão da PNAC.

Finalmente, ressalta-se a importância de que a PNAC seja observada pelos governos federal, estadual e municipal, bem como demais responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil, de forma a ser implementada harmônica e coordenadamente por todos.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
