PARECER Nº 01 DE 2019 – CMMPV

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 866, de 20 de dezembro de 2018, que *autoriza a criação da empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A.*

Relator: Senador **FLÁVIO BOLSONARO**

SF/19834.73170-00

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão Mista a Medida Provisória (MPV) nº 866, de 20 de dezembro de 2018, que *autoriza a criação da empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A.*

Com 23 (vinte e três) artigos, a MPV autoriza o Poder Executivo Federal a criar, em decorrência da cisão parcial da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), a NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. (NAV Brasil), empresa pública sob a forma de sociedade anônima, com personalidade jurídica de direito privado e patrimônio próprio, vinculada ao Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica (art. 1°).

O art. 2° esclarece que a cisão parcial da INFRAERO ocorrerá por meio de deliberação de sua Assembleia Geral, após manifestação de seu Conselho de Administração, ouvido o seu Conselho Fiscal, e observará o procedimento previsto na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

Conforme o art. 3°, com a cisão parcial da INFRAERO, haverá a versão para a NAV Brasil dos elementos ativos e passivos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea, incluídos os empregados, o acervo técnico, o acervo bibliográfico e o acervo documental.

A NAV Brasil, nos termos do art. 4°, terá sede e foro no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, e prazo de duração indeterminado, e poderá estabelecer escritórios, dependências e filiais em outras unidades federativas e no exterior.

Página: 1/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b8a77a

Congresso Nacional
FL. 67
COCM

O art. 5º enuncia que a NAV Brasil será constituída pela Assembleia Geral de acionistas, que será convocada pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional do Ministério da Fazenda (atual Ministério da Economia).

Por sua vez, o art. 6º preceitua que o capital social inicial da NAV Brasil será formado pela versão do patrimônio cindido da INFRAERO, sendo que, por Ato do Poder Executivo Federal, poderá a NAV Brasil ser transformada em sociedade de economia mista (§ 2º).

O art. 7º autoriza a União a transferir à NAV Brasil bens e benfeitorias da infraestrutura aeronáutica sob a responsabilidade do Comando da Aeronáutica destinados à prestação de serviços de navegação aérea, transferências essas que se efetivarão por meio de atos do Comandante da Aeronáutica (§ 1º).

Segundo o art. 8º, a NAV Brasil, em atendimento ao interesse coletivo, terá por objeto implementar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea que lhe for atribuída pela autoridade aeronáutica, e que o Comandante da Aeronáutica atuará como autoridade aeronáutica e terá asseguradas as prerrogativas necessárias ao cumprimento de suas atribuições (§ 1º).

Constam do art. 9º as competências da NAV Brasil, compreendendo, dentre outras arroladas nos seus incisos, as seguintes: gerenciar técnica, operacional, administrativa, comercial e industrialmente a infraestrutura e os serviços de navegação aérea que lhe forem atribuídos pela autoridade aeronáutica, incluídos os bens imóveis e as atividades correlatas sob a sua responsabilidade; promover a formação, o treinamento e o aperfeiçoamento de pessoal especializado em suas áreas de atuação e explorar comercialmente essas atividades; e executar outras atividades relacionadas com o seu objeto social.

O art. 10 estabelece que constituem recursos da NAV Brasil, dentre outros: as tarifas de navegação aérea; as receitas decorrentes da exploração de direitos autorais e intelectuais; e os recursos provenientes de outras fontes, sendo que os recursos provenientes da arrecadação das tarifas de navegação aérea referem-se à remuneração pelos serviços por ela prestados.

A NAV Brasil, na forma do art. 11, contará com uma Assembleia Geral, será administrada por um Conselho de Administração com funções deliberativas e por uma Diretoria-Executiva, e contará, ainda, com um Conselho Fiscal e um Comitê de Auditoria Estatutário.

O art. 12 dispõe que o regime jurídico do pessoal da NAV Brasil será o da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), sendo que a contratação de

Congresso Nacional FL. 68 COCM

SF/19834.73170-00

Página: 2/26 09/04/2019 12:26:31

6bb04227a47f62f6234b53e72671e26aa7d...7a

pessoal permanente da NAV Brasil será efetuada por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração (§ 1°).

O quadro inicial de pessoal da NAV Brasil, nos termos do § 2º do art. 12, será composto pelos empregados da INFRAERO que, em 1° de setembro de 2018, já exerciam atividades diretamente relacionadas com a prestação de serviços de navegação aérea, transferidos por sucessão trabalhista, sem caracterizar rescisão contratual.

De acordo com o § 4° do art. 12, os empregados transferidos da INFRAERO por sucessão trabalhista passam para o quadro de pessoal da NAV Brasil e rompem, por completo, o vínculo com a INFRAERO, situação em que: as alterações posteriores no plano de cargos e salários ou concessão de benefícios supervenientes realizados pela INFRAERO não se aplicam aos empregados transferidos à NAV Brasil (inciso I); e as alterações posteriores no plano de cargos e salários ou concessão de benefícios supervenientes realizados pela NAV Brasil em favor de seus empregados não se estendem aos empregados não transferidos da INFRAERO (inciso II).

A teor do art. 13, a NAV Brasil poderá, para fins de sua implementação, pelo período de quatro anos após a sua constituição, contratar pessoal técnico e administrativo por tempo determinado, que será considerada como necessidade temporária de excepcional interesse público, conforme os critérios definidos pelo Conselho de Administração (§ 1°).

Já o art. 14 prescreve que, sem prejuízo do disposto no art. 13 e observados os requisitos e as condições previstos na legislação trabalhista, a NAV Brasil poderá efetuar contratação de pessoal por tempo determinado, cujos instrumentos terão a duração máxima de dois anos, por meio de processo seletivo simplificado.

O art. 15 autoriza a cessão de servidores e de empregados públicos e a colocação à disposição de militares à NAV Brasil, independentemente da ocupação de cargo em comissão ou de função de confiança, sendo que os militares postos à sua disposição serão considerados, para todos os efeitos legais, no exercício de cargo de natureza militar (§1°).

Consoante o § 2º do art. 15, a NAV Brasil reembolsará os órgãos e as entidades de origem pelas despesas de pessoal com servidores e empregados cedidos ou com militares colocados à disposição na forma prevista neste artigo.

Nos termos do art. 16, o Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (atual Ministro da Economia) estabelecerá o limite de quadro de pessoal de que tratam os artigos 12 a 15.

SF/19834.73170-00
Página: 3/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 69 COCM

Pelo art. 17, fica a NAV Brasil autorizada a patrocinar entidade fechada de previdência complementar, sendo que esse patrocínio será feito por meio da adesão à entidade fechada de previdência complementar já existente (§ 1°).

O art. 18 prevê que a NAV Brasil subrogará, integral ou parcialmente, todos os contratos e convênios em vigor firmados pela INFRAERO e pelo Comando da Aeronáutica que digam respeito à prestação de serviços de navegação aérea transferidos à sua responsabilidade.

Já o art. 19 autoriza a INFRAERO a prestar apoio técnico e administrativo à NAV Brasil, nos termos estabelecidos em contrato, pelo prazo de dois anos, contado da data de constituição desta (§ 1°), apoio esse que será remunerado de modo a suportar exclusivamente os custos envolvidos (§ 2°).

Na forma do art. 20, Ato do Comandante da Aeronáutica disciplinará a autorização para a exploração da infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea pela NAV Brasil.

O art. 21 altera o inciso X do art. 10 da Lei n° 7.783, de 28 de junho de 1989, para incluir a navegação aérea dentre os serviços ou atividades consideradas essenciais, em relação aos quais os sindicatos, os empregadores e os trabalhadores ficam obrigados, de comum acordo, a garantir, durante a greve, a prestação dos serviços indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade.

Por sua vez, o art. 22 inclui o § 4° no art. 8° da Lei n° 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para atribuir competência ao Comandante da Aeronáutica para reajustar as tarifas de navegação aérea anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que vier a substituí-lo, e proceder, quando couber, à sua revisão; bem como dá nova redação ao art. 11 da Lei 6.009, de 1973, para esclarecer que o produto da arrecadação daquelas tarifas constituirá receita do Fundo Aeronáutico, quando relativas à utilização das instalações e dos serviços providos pelo Comando da Aeronáutica.

Por fim, o art. 23 veicula a cláusula de vigência imediata na data da publicação da MPV.

A Exposição de Motivos Interministerial (EMI) n° 00009/2018 MD MF MP MTPA, de 10 de setembro de 2018, que acompanha a MPV, esclarece que a criação da NAV Brasil é medida que se justifica tanto sob o ponto de vista jurídico, como econômico e administrativo, os quais, em conjunto, demonstram com clareza o interesse público da proposta.

Congresso Nacional
FL. 70
COCM

SF/19834.73170-00
Página: 4/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b[illegible]7a

Primeiramente, do ponto de vista jurídico e administrativo, a motivação da Medida Provisória decorre do fato de que a prestação dos serviços de navegação aérea constitui segmento específico de exploração econômica de titularidade da União (art. 21, XII, *c*, da Constituição Federal), merecendo tratamento distinto em relação aos demais setores que compõem o ramo da aviação, por exemplo, a infraestrutura aeroportuária e os serviços de transporte aéreo.

Do ponto de vista econômico, a motivação da Medida Provisória fundamenta-se no argumento de que a criação de uma empresa estatal exclusivamente voltada à prestação de serviços de navegação aérea resultará em uma maior eficiência na alocação dos recursos decorrentes das tarifas, atualmente destinados à INFRAERO, bem como propiciará a reorganização desta empresa de administração aeroportuária, mitigando o risco de ela demandar recursos do Tesouro Nacional, conforme já verificado em auditoria levada a efeito pelo Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 2.915/2016, e consoante o Plano de Reestruturação apresentado pelo Poder Executivo.

Encerrado o prazo regimental, foram apresentadas 15 (quinze) emendas perante a Comissão Mista da MPV.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão Mista, nos termos do art. 62, § 9º, da Constituição Federal, emitir parecer sobre a presente proposição, anteriormente à apreciação pelo Plenário de cada uma das duas Casas do Congresso Nacional. Conforme a Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002-CN, o parecer abordará os aspectos constitucionais, a adequação orçamentária e o mérito da matéria.

Inicialmente, vê-se que a norma não trata de nenhuma das matérias arroladas na lista exaustiva de vedações a edição de medida provisória de que trata o art. 62, § 1º, da Constituição Federal.

Ademais, a MPV atende aos **pressupostos constitucionais de relevância e urgência** previstos no *caput* do art. 62 da Constituição Federal, uma vez que, nos termos da EMI que a acompanha, a **relevância** da edição da norma justifica-se sob o argumento de que a criação de uma empresa estatal específica para prestação de serviços de navegação aérea é medida que atende de maneira mais eficiente ao comando constitucional inserto no art. 21, XII, *c*, segundo o qual compete à União, explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de navegação aérea.

SF/19834.73170-00
Página: 5/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 41 COCM

No que diz respeito à **urgência**, a edição fundamenta-se, sobretudo, no atual quadro econômico e financeiro da INFRAERO e na necessidade de atendimento ao compromisso assumido perante o Tribunal de Contas da União que, por sua vez, demanda a segregação das atividades de navegação aérea e a exploração da infraestrutura aeroportuária executadas por essa empresa. Como bem explica a EMI, ao assumir, por razões históricas, via delegação do Comando da Aeronáutica, parcela relevante do conjunto dos serviços de navegação aérea, a INFRAERO deixou de focar suas ações na sua atividade fim, qual seja, a exploração da infraestrutura aeroportuária.

Convém registrar que a MPV não viola princípios e regras previstos na Constituição Federal e atende aos requisitos **regimentais** e aos de **técnica legislativa** preconizados pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

Evidenciam-se, portanto, presentes **os requisitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa** da MPV, na forma como foi publicada.

Sobre a **adequação financeira e orçamentária**, a Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal, nos termos do art. 19, da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002-CN, emitiu a Nota Técnica nº 53/2018, no sentido de que a MPV *"não traz qualquer descumprimento das exigências impostas pelas normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial os dispositivos orçamentários e financeiros da Constituição Federal, a Lei Complementar nº 101, de 2000, a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União"*. Diante disso, conclui-se que a MPV encontra-se de acordo com a legislação que rege o controle das finanças públicas.

Em relação ao **mérito**, endossamos integralmente a proficiente argumentação trazida pela EMI que acompanha a MPV, sintetizada no Relatório deste Parecer.

Não obstante, deve-se registrar, por relevante, importante ponto trazido pela EMI, no sentido de esclarecer que, *"com a criação da NAV Brasil, não haverá a transferência completa das atividades de navegação aérea à empresa, uma vez que parcela das atividades deverá permanecer sob a responsabilidade do Comando da Aeronáutica. Especificamente, serão mantidos pela Força Aérea os segmentos da infraestrutura sensíveis à preservação da defesa e da soberania nacional"*.

Assim, é oportuna e vai ao encontro do princípio constitucional da eficiência (art. 37, *caput*), a iniciativa de criação de uma empresa pública sob a

SF/19834.73170-00
Página: 6/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b[illegible]7a
Congresso Nacional FL. 12 COCM

supervisão do Ministério da Defesa, por intermédio do Comando da Aeronáutica, que detém a *expertise* e os recursos (humanos e logísticos) indispensáveis à sua supervisão (art. 20, parágrafo único, do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967), com a finalidade específica de explorar os serviços de navegação aérea de titularidade da União (art. 21, XII, *c*, da Constituição Federal), permitindo, doravante, a realização dos investimentos necessários para atender às demandas provenientes do alto crescimento do tráfego aéreo previsto para o século XXI.

III – ANÁLISE DAS EMENDAS

Atendendo ao prazo regimental, encerrado em 6 de fevereiro de 2019, foram apresentadas perante esta Comissão Mista quinze emendas, que podem ser descritas conforme o quadro a seguir.

EMENDA	AUTOR	CONTEÚDO
001	Deputado Sérgio Vidigal	Modifica o art. 6º para eliminar a possibilidade de transformação da NAV Brasil em uma sociedade de economia mista por ato do Poder Executivo.
002	Deputado Eduardo Cury	Altera o art. 8º para deixar claro que o Comandante da Aeronáutica é a Autoridade Aeronáutica competente para atribuir à NAV Brasil os serviços de navegação aérea e para prever que a NAV Brasil desenvolverá atividades associadas à manutenção da soberania sobre o espaço aéreo brasileiro, de interesse estratégico para a segurança nacional.
003	Deputado Eduardo Cury	Modifica o art. 16 para esclarecer que o Ministro da Economia estabelecerá o limite do quadro de pessoal apenas da NAV Brasil, e não das Forças Armadas (a redação atual permite tal interpretação).
004	Senador Weverton	Altera o art. 12 para prever a absorção dos empregados da Infraero pela NAV Brasil, no caso de extinção daquela.
005	Senador Weverton	Modifica o art. 12 para considerar o empregado da INFRAERO contratado como advogado como no exercício de atividade diretamente relacionada com a prestação de serviços de navegação aérea e,

SF/19834.73170-00
Página: 7/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 73

		portanto, integrante do conjunto de empregados a serem transferidos para a NAV Brasil.
006	Senador Weverton	Altera o artigo 12 para ampliar o escopo do perfil profissional do empregado a ser transferido da INFRAERO para a NAV Brasil, incluindo profissionais das áreas de gestão de recursos humanos, manutenção, engenharia, gestão financeira, tecnologia da informação, assessoria jurídica, apoio técnico-burocrático e outras atividades necessárias à formação de estrutura administrativa própria.
007	Senador Weverton	Suprime o § 2° do art. 6° para eliminar a possibilidade de transformação da NAV Brasil em uma sociedade de economia mista por ato do Poder Executivo.
008	Deputado Lucas Gonzalez	Modifica o art. 3° para condicionar a cisão parcial da INFRAERO à sua privatização e estabelecer a extinção da NAV Brasil e o retorno dos seus ativos à INFRAERO, caso esta não seja privatizada em até um ano, prorrogável por mais um ano.
009	Deputado Lucas Gonzalez	Altera o art. 1° para esclarecer que a NAV Brasil não será dependente de recursos financeiros da União.
010	Deputado Lucas Gonzalez	Altera o art. 22 para prever que a competência do Comandante da Aeronáutica para reajustar as tarifas de navegação aérea ocorrerá nos termos definidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) (no texto original, o reajuste se dará pelo IPCA).
011	Deputado Lucas Gonzalez	Dá nova redação aos arts. 8° e 20, para eliminar a possibilidade de licitação dispensável para a contratação da NAV Brasil pela União e exigir licitação para a instalação de infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea.
012	Deputado Lucas Gonzalez	Altera o art. 10 para vedar o aporte de recursos públicos para financiar despesas correntes da NAV Brasil.

SF/19834.73170-00
Página: 8/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e72671e26aa7b7a
Congresso Nacional FL. 74

013	Deputado Lucas Gonzalez	Modifica o art. 3º para estabelecer garantias de sustentabilidade da INFRAERO e da NAV Brasil, após a cisão, por meio de publicação de Indicadores, e a publicidade das informações contábeis.
014	Deputado André Figueiredo	Modifica o art. 22 para eliminar a previsão de que o reajuste anual das tarifas de navegação aérea será feito pelo IPCA.
015	Deputado André Figueiredo	Suprime o § 2º do art. 6º para eliminar a possibilidade de transformação da NAV Brasil em uma sociedade de economia mista por ato do Poder Executivo.

SF/19834.73170-00

Para facilitar a análise das emendas acima, realizamos o agrupamento delas segundo os assuntos de que tratam, conforme segue abaixo.

III.1 – POSSIBILIDADE DE TRANSFORMAÇÃO DA NAV BRASIL EM SOCIEDADE DE ECONOMIA MISTA POR ATO DO PODER EXECUTIVO

Este tema é abordado pelas Emendas de nºs 1, 7 e 15, as quais propõem suprimir o § 2º do art. 6º da MPV, segundo o qual, por ato do Poder Executivo Federal, poderá a NAV Brasil ser transformada em sociedade de economia mista.

Entendemos, contudo, que a medida prevista é salutar, por permitir que, no futuro, haja investimentos privados na empresa que possam contribuir para o aperfeiçoamento da infraestrutura e dos equipamentos necessários aos serviços de navegação aérea. É claro que o controle da empresa continuará com a União, de modo que as decisões estratégias continuarão a ser definidas pelo Poder Público. Além disso, o dispositivo apenas autoriza, mas não obriga, uma futura transformação da NAV Brasil de empresa pública para sociedade de economia mista, de modo que a decisão no caso concreto será tomada conforme o melhor interesse da sociedade brasileira e da defesa do espaço aéreo nacional. Assim, não acolhemos as Emendas de nºs 1, 7 e 15.

III.2 – ATUAÇÃO DO COMANDANTE DA AERONÁUTICA COMO AUTORIDADE AERONÁUTICA E RELACIONAMENTO DAS ATIVIDADES DA NAV BRASIL COM A SEGURANÇA NACIONAL

Este tema é abordado pela Emenda de nº 2, a qual propõe a alteração do art. 8º da MPV, para dele expungir interpretação equivocada no sentido de que o Comandante da Aeronáutica se tornou responsável pela regulação dos

Página: 9/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e72676e26aa7b8a77a

Congresso Nacional
FL. 75
Coord

serviços de navegação aérea no Brasil apenas a partir da edição desta Medida Provisória, bem como para ressaltar o imperativo da segurança nacional como justificativa para a criação da NAV Brasil.

De fato, é repetitiva e desnecessária a afirmação constante do texto da MPV de que o Comandante da Aeronáutica atuará como autoridade aeronáutica. A Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999 (art. 18, II), que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, editada em consonância com o art. 142, § 1º, da Constituição Federal, já atribui ao Comandante da Aeronáutica a responsabilidade pela navegação aérea no Brasil, assim como o fazem outros dispositivos legais e infralegais, que o designam como autoridade aeronáutica e lhe atribuem as prerrogativas necessárias ao exercício desse mister.

Por outro lado, a MPV omitiu o inquestionável relacionamento das atividades da NAV Brasil, vinculada ao Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica, que é responsável por 85% das atividades de controle de tráfego aéreo desenvolvidas no Brasil, com a manutenção da soberania sobre o espaço aéreo brasileiro e, por conseguinte, com a segurança nacional, não havendo motivo para omitir tal relacionamento que, na verdade, ampara a própria iniciativa de sua criação, a teor do art. 173, da Constituição Federal.

Deve-se ressaltar, ainda, o caráter integrado, civil e militar, do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), com vistas à vigilância, à segurança e à defesa do espaço aéreo sob a jurisdição do Estado brasileiro, do qual a NAV Brasil passará a integrar como um dos seus elos, à luz da legislação vigente.

Desta forma, acolhemos parcialmente a Emenda de nº 2, sugerindo uma redação que expresse que a NAV Brasil atuará de forma complementar à manutenção da soberania sobre o espaço aéreo brasileiro, de responsabilidade do Comando da Aeronáutica e do Ministério da Defesa.

III.3 – DEFINIÇÃO DO QUANTITATIVO DE MILITARES À DISPOSIÇÃO DA NAV BRASIL, EM EXERCÍCIO DE CARGO DE NATUREZA MILITAR

Este tema é abordado pela Emenda de nº 3, a qual propõe a alteração do art. 16 da MPV, de modo a explicitar que a competência atribuída ao Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (atualmente, o Ministro de Estado da Economia) para definir o quadro de pessoal da NAV Brasil não alcança os militares que venham a ser colocados à sua disposição pelo Comandante da Aeronáutica, em exercício de cargo de natureza militar.

Congresso Nacional
FL. 76
COCM

SF/19834.73170-00
Página: 10/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e72677fe26aa7b

Por força do art. 57, I, da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, que estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, os Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e do Trabalho foram transformados no Ministério da Economia, sendo-lhe, por conseguinte, transferidas todas as competências e respectivas unidades administrativas daqueles Ministérios, dentre as quais a formulação de diretrizes, coordenação e definição de critérios de governança corporativa das empresas estatais federais (art. 31, XIX).

Vale citar que cabe aos Comandantes Militares a direção e a gestão da respectiva Força, *ex vi* do art. 4º, da Lei Complementar nº 97, de 1999, com redação dada pela Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010, aos quais dispõem de efetivos de pessoal militar e civil fixados em lei, e dos meios orgânicos necessários ao cumprimento de sua destinação constitucional e atribuições subsidiárias (art. 8º).

Por outro lado, a competência atribuída pelo art. 16 da MPV ao Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (atualmente, o Ministro de Estado da Economia) para definir o quadro de pessoal da NAV Brasil alcançará apenas a questão do número de militares que poderão ser colocados à disposição da empresa, sem afetar as competências dos Comandos das Forças Singulares para definir os quantitativos de seus respectivos quadros de pessoal militar. Por isso, não acolhemos a Emenda de nº 3.

III.4 – AMPLIAÇÃO DO CONTINGENTE DE EMPREGADOS DA INFRAERO QUE SERÃO TRANSFERIDOS À NAV BRASIL POR SUCESSÃO TRABALHISTA

Este tema é abordado pelas Emendas de nºs 4, 5 e 6, as quais propõem a alteração do art. 12 da MPV, de modo a ampliar o contingente de empregados da INFRAERO que serão transferidos à NAV Brasil por sucessão trabalhista, para compor o seu quadro inicial de pessoal.

De fato, não é tecnicamente adequado transferir à NAV Brasil empregados da INFRAERO que não possuam *expertise* na prestação de serviços de navegação aérea, mesmo que esta venha a ser extinta.

Como já explicitado na EMI, que acompanha a MPV, *"os serviços de navegação aérea constituem segmento específico de exploração econômica de titularidade da União, merecendo tratamento distinto em relação aos demais setores que compõem o ramo da aviação, como, por exemplo, a infraestrutura aeroportuária e serviços de transporte aéreo"*.

SF/19834.73170-00
Página: 11/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e72677fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 77 COCM

Em função disso, a MPV previu a transferência à NAV Brasil apenas de empregados da INFRAERO que exerciam, em 1º de setembro de 2018, atividades diretamente relacionadas com a prestação de serviços de navegação aérea, uma vez atendidos um dos requisitos arrolados nos incisos de I a V do seu art. 12.

Do ponto de vista da eficiência e da economicidade, princípios que incidem sobre toda a atividade da Administração Pública (art. 37, *caput*; e art. 70, *caput*, da Constituição Federal), a ampliação do contingente de empregados a ser aproveitado na NAV Brasil também não se justifica, pois poderá torná-la dependente, necessitando, assim, do ingresso de recursos financeiros do entre controlador para o pagamento de despesas com pessoal ou de custeio em geral (art. 2º, III, da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal, LRF), em um cenário fiscal absolutamente desfavorável ao ingresso de novas entidades no orçamento da União.

No tocante à preocupação social, ou seja, com o futuro dos empregados da INFRAERO não transferidos à NAV Brasil, cabe lembrar que o Governo Federal vem direcionando parcela da outorga dos novos aeroportos concedidos à iniciativa privada ao custeio de Programas de Demissão Voluntária (PDVs) daquela empresa.

Assim, os empregados da INFRAERO que não exerciam atividades diretamente relacionadas com a prestação de serviços de navegação aérea, até 1º de setembro de 2018, poderão, caso haja a extinção da INFRAERO em momento futuro, ser beneficiados por PDV dessa empresa e não ficarão desamparados. Ademais, até que a INFRAERO seja extinta, os empregados que não aderirem a PDV poderão ter exercício em outros órgãos da Administração Pública Federal para compor a respectiva força de trabalho (art. 93, § 7º, da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990), como já vem ocorrendo atualmente.

Por outro lado, ao contrário do que se possa supor, não haverá descontinuidade em qualquer serviço necessário ao funcionamento inicial da NAV Brasil, tendo em vista o que estabelece o art. 19 da MPV, segundo o qual a INFRAERO poderá prestar apoio técnico e administrativo à NAV Brasil, nos termos estabelecidos em contrato.

Ademais, o art. 15 da MPV prevê a possibilidade de cessão de empregados públicos à NAV Brasil, o que poderá eventualmente beneficiar alguns dos empregados da INFRAERO que não se enquadrem entre os que exerciam, em 1º de setembro de 2018, atividades diretamente relacionadas com a prestação de serviços de navegação.

Desta forma, rejeitamos as Emendas de nºs 4, 5 e 6.

Congresso Nacional
FL. 78
COCM

SF/19834.73170-00
Página: 12/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b7a

III.5 – CONDICIONAMENTO DA CRIAÇÃO DA NAV BRASIL À PRIVATIZAÇÃO DA INFRAERO

Este tema é abordado pela Emenda de nº 8, a qual propõe a alteração do art. 3º da MPV, para assegurar que a INFRAERO seja privatizada no prazo de dois anos e, caso tal previsão não se concretize, que ela reabsorva as atividades e elementos ativos e passivos cindidos parcialmente em favor da NAV Brasil, para que, então, essa nova empresa seja extinta.

Cumpre, inicialmente, destacar que, até o momento, as ações do Governo Federal têm se dado no sentido de conceder aeroportos originalmente explorados pela INFRAERO à iniciativa privada, sem qualquer movimentação no sentido de sua privatização.

Do ponto de vista da constitucionalidade, a Emenda, ao propor a extinção da NAV Brasil, caso a privatização da INFRAERO não ocorra no período de um ano, prorrogável por mais um, invade a competência privativa do Presidente da República para iniciar leis de criação e/ou extinção de ministérios e órgãos da Administração Pública (art. 61, § 1º, II, *e*, da Constituição Federal), como é o caso da NAV Brasil, caracterizando, assim, vício de inconstitucionalidade formal.

Ademais, caso a INFRAERO, uma vez não sendo privatizada (ou extinta), tenha que reabsorver a NAV Brasil, poderá ocorrer o agravamento da sua já delicada situação financeira, indo de encontro justamente a um dos escopos da MPV, segundo sua própria EMI, qual seja, permitir que a INFRAERO se reorganize, mitigando *"o risco de ela demandar recursos do Tesouro Nacional, conforme já verificado pela Corte de Contas e consoante o Plano de Reestruturação apresentado pelo Poder Executivo"*.

Desta forma, rejeitamos a Emenda de nº 8.

III.6 – DISPOSIÇÕES PARA ASSEGURAR QUE A NAV BRASIL NÃO SERÁ DEPENDENTE DE RECURSOS DO TESOURO

Este tema é abordado pelas Emendas de nº 9 e 12, as quais propõem a alteração do art. 1º e do art. 10 da MPV, para, respectivamente, explicitar que a NAV Brasil será uma empresa não dependente de recursos financeiros da União e para garantir que não haverá aporte de recursos públicos para financiar suas despesas correntes.

Consoante a EMI que acompanha a MPV, a *"NAV Brasil surgirá, conforme se verifica em seu Plano de Negócios, como uma empresa estatal não dependente de recursos do orçamento federal"*, sendo, portanto, desnecessário

SF/19834.73170-00
Página: 13/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 79 COCM

caracterizá-la expressamente como empresa não dependente. Reforça a afirmação o fato de a MPV já não relacionar recursos provenientes do Tesouro Nacional dentre aqueles que constituirão os recursos da NAV Brasil (art. 10).

Sem embargo, a Lei Complementar nº 101, de 2000 (LRF), sabidamente inspirada no ideário da Reforma Administrativa dos anos 1990, estabelece, por meio do seu art. 2º, III, o conceito de empresa estatal dependente, sendo assim considerada a empresa que receba do seu respectivo ente controlador recursos financeiros para pagamento de despesas com pessoal ou de custeio em geral ou de capital, excluídos, no último caso, aqueles provenientes de aumento de participação acionária.

Registre-se, no ponto, que, nos termos da Resolução do Senado Federal nº 40, de 20 de dezembro de 2001, que dispõe sobre os limites globais para o montante da dívida pública consolidada e da dívida pública mobiliária dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, em atendimento ao disposto no art. 52, VI e IX, da Constituição Federal, é necessário para a caracterização de dependência de uma empresa estatal, que esta receba recursos financeiros de seu respectivo ente controlador para pagamento de despesas com pessoal, de custeio em geral ou de capital, por dois exercícios consecutivos, não se caracterizando, em outras palavras, situação de dependência se a empresa estatal for beneficiária de um repasse eventual de recursos financeiros de seu respectivo controlador, em um determinado exercício financeiro, não recebendo qualquer recurso desta espécie no exercício seguinte.

Assim, a matéria atinente à caracterização de dependência das empresas estatais, situação em que ficam sujeitas às mesmas regras de execução orçamentária aplicáveis à Administração Direta, já se encontra devidamente regulada no ordenamento jurídico pátrio, notadamente por meio da Lei Complementar nº 101, de 2000 (LRF), e da Resolução do Senado Federal nº 40, de 2001.

As Emendas propostas acabam, portanto, indo de encontro ao princípio estatuído no inciso IV do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 1998, segundo o qual o mesmo assunto não deve ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa.

Desta forma, rejeitamos as Emendas de nºs 9 e 12.

III.7 – COMPETÊNCIA PARA DEFINIR OS TERMOS DO REAJUSTE DAS TARIFAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Congresso Nacional FL. 80 COCM

SF/19834.73170-00
Página: 14/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e72671e26aa7b[illegible]7a

Este tema é abordado pela Emenda de nº 10, a qual propõe a alteração do art. 22 da MPV, que altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para atribuir à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) a competência para definir os termos do reajuste das tarifas de navegação aérea de que trata a Lei nº 6.009, de 1973.

Como já registrado acima, cabe ao Comando da Aeronáutica, como atribuição subsidiária particular, prover a segurança da navegação aérea, na forma do art. 18, II, da Lei Complementar nº 97, de 1999. Logo, o Comando da Aeronáutica é, à luz da legislação pátria, o órgão regulador da navegação aérea no Brasil.

Por outro lado, compete à ANAC regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, bem como estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, na forma, respectivamente, dos incisos XXI e XXV do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Ao contrário do que sugere a Emenda, cabe à ANAC apenas definir o regime tarifário da infraestrutura aeroportuária, o que, por óbvio, não alcança o regime tarifário da navegação aérea, inserido no âmbito do sistema de controle do espaço aéreo, cuja competência recai sobre o Comando da Aeronáutica (art. 8º, § 3º, da Lei nº 6.009, de 1973).

Dito isso, não há dúvidas de que a definição do regime tarifário da navegação aérea no Brasil deve permanecer sob a responsabilidade do respectivo órgão regulador, qual seja, o Comando da Aeronáutica.

Desta forma, rejeitamos a Emenda de nº 10.

III.8 – LICITAÇÃO PARA A UNIÃO CONTRATAR A NAV BRASIL

Este tema é abordado pela Emenda nº 11, a qual propõe a alteração do art. 8º e do art. 20 da MPV, para que a autorização da infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea seja realizada por meio de licitação, inclusive quando a empresa que prestará os serviços for a NAV Brasil.

Consoante acima salientado, a Constituição Federal, por intermédio do seu art. 21, XII, *c*, confere à União a competência para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de navegação aérea.

SF/19834.73170-00
Página: 15/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 81 ComM

Como se vê, a delegação de serviços de navegação aérea a terceiros pode ser objeto de autorização, a qual, como é cediço, consiste em ato administrativo discricionário e precário, diferentemente do que ocorre na concessão em que há delegação contratual da execução do serviço público, razão pela qual não se pode exigir, de maneira indiscriminada, a realização de prévia licitação, toda vez que se delegar aqueles serviços a terceiros.

Por outro lado, cabe salientar que a empresa estatal prestadora de serviço público, como é o caso da NAV Brasil, não possui o *status* jurídico de concessionária, não se lhe aplicando às disposições da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, caracterizando, na verdade, atuação direta, embora descentralizada, do próprio Estado.

Acrescente-se que o art. 24 da Lei nº 8.666, de 1993, prevê diversas hipóteses de licitação dispensável, inclusive para o caso de contratação de serviços prestados por entidade que integre a Administração Pública, não havendo, portanto, nenhum óbice à previsão legal de dispensa de licitação para a contratação da NAV Brasil.

Portanto, não é adequado, como propõe a Emenda, falar em exigência de licitação para se atribuir à NAV Brasil a exploração da infraestrutura aeronáutica, destinada à prestação de serviços de navegação aérea, sendo essa atribuição decorrente de delegação legal, em que a própria lei já definiu o seu perfil institucional, bem como as tarefas que deve desempenhar.

Desta forma, rejeitamos a Emenda de nº 11.

III.9 – CONDICIONAMENTO DA VERSÃO DE ATIVOS E PASSIVOS À SUSTENTABILIDADE DA INFRAERO E DA NAV BRASIL

Este tema é abordado pela Emenda de nº 13, a qual propõe a alteração do art. 3º da MPV, a fim de que a versão de ativos e passivos da INFRAERO seja condicionada à garantia da sustentabilidade econômico-financeira desta e da NAV Brasil, após a cisão, por meio da publicidade de indicadores e adoção de medidas de ampla publicidade de informações contábeis e operacionais.

A proposta veiculada pela Emenda, qual seja, a observância de regras de governança corporativa, de transparência e divulgação de informações relativas a dados econômico-financeiros já se encontra disciplinada na Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, assim como do Decreto nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016, que a regulamenta.

Congresso Nacional
FL. 82
COCM

SF/19834.73170-00
Página: 16/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b[illegible]7a

A Emenda acaba, portanto, indo de encontro ao princípio estatuído no inciso IV do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 1998, segundo o qual o mesmo assunto não deve ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa.

Desta forma, rejeitamos a Emenda de nº 13.

III.10 – REAJUSTES AUTOMÁTICOS ANUAIS DAS TARIFAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Este tema é abordado pela Emenda de nº 14, a qual propõe a alteração do art. 22, para suprimir o § 4º do art. 8º da Lei nº 6.009, de 1973, por aquele incluído, de modo a impedir a obrigatoriedade de reajustes automáticos anuais das tarifas de navegação aérea pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que vier a substituí-lo.

Até então, nos termos da Lei nº 6.009, de 1973, não havia a obrigatoriedade de reajuste anual das tarifas de navegação aérea pelo Comandante da Aeronáutica. Tal previsão nos parece interessante, para que haja a segurança jurídica do ajuste periódico das tarifas, a fim de garantir a sustentabilidade financeira da empresa. Não consideramos adequado, porém, fixar desde logo em lei o índice que será utilizado para esse reajuste, dado o seu efeito inflacionário e o engessamento da atuação regulatória do Comando da Aeronáutica conforme a realidade do cenário econômico no caso concreto.

Dessa forma, acolhemos parcialmente a Emenda de nº 14, para prever apenas a periodicidade anual do reajuste.

Por derradeiro, promovemos ainda, como emendas de redação de Relator, a atualização dos nomes dos cargos dos Ministros de Estado, em razão da edição da MPV nº 870, de 1º de janeiro de 2019, que estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios.

IV – CONCLUSÃO

Conforme o exposto, o voto é pelo atendimento aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da MPV, nos posicionando, igualmente, pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e adequada técnica legislativa da matéria, pela sua adequação financeira e orçamentária e, no mérito, por sua aprovação, ajustada ao disposto na Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, acatadas parcialmente as Emendas de nº **2**, do Deputado Federal

SF/19834.73170-00
Página: 17/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e67267fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 87 COCM

Eduardo Cury (PSDB/SP); e de nº **14**, do Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE); e rejeitadas as demais, tudo na forma do projeto de lei de conversão a seguir.

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº DE 2019

(Proveniente da Medida Provisória nº 866 de 2018)

Autoriza a criação da empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo federal autorizado a criar, em decorrência da cisão parcial da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, a NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. – NAV Brasil, empresa pública sob a forma de sociedade anônima, com personalidade jurídica de direito privado e patrimônio próprio, vinculada ao Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica.

Art. 2º A cisão parcial da INFRAERO ocorrerá por meio de deliberação de sua Assembleia Geral, após manifestação de seu Conselho de Administração, ouvido o seu Conselho Fiscal, e observará o procedimento previsto na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

Art. 3º Com a cisão parcial da INFRAERO, haverá a versão para a NAV Brasil dos elementos ativos e passivos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea, incluídos os empregados, o acervo técnico, o acervo bibliográfico e o acervo documental.

Art. 4º A NAV Brasil terá sede e foro no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, e prazo de duração indeterminado, e poderá estabelecer escritórios, dependências e filiais em outras unidades federativas e no exterior.

Art. 5º A NAV Brasil será constituída pela Assembleia Geral de acionistas, que será convocada pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional do Ministério da Economia.

§ 1º Caberá ao Comando da Aeronáutica apresentar à Assembleia Geral a que se refere o **caput** o cronograma de cessão e transferência dos bens e das benfeitorias necessários ao início das atividades da NAV Brasil.

SF/19834.73170-00
Página: 18/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e72671e26aa7b[illegible]7a
Congresso Nacional FL. 84 COCM

§ 2º O Ministro de Estado da Infraestrutura e o Ministro de Estado da Defesa poderão designar peritos de cada Ministério ou contratar empresa especializada para a elaboração de laudo de avaliação da parcela do patrimônio da INFRAERO que será vertida, por meio de cisão parcial, para a NAV Brasil, nos termos do disposto no art. 8º e no art. 229 da Lei nº 6.404, de 1976.

Art. 6º O capital social inicial da NAV Brasil será formado pela versão do patrimônio cindido da INFRAERO.

§ 1º O capital social da NAV Brasil pertencerá integralmente à União.

§ 2º Ato do Poder Executivo federal poderá transformar a NAV Brasil em sociedade de economia mista.

§ 3º A integralização do capital social da NAV Brasil será realizada por meio de contribuições em moeda corrente ou pela incorporação de qualquer espécie de bens suscetíveis de avaliação em dinheiro.

Art. 7º Fica a União autorizada a transferir à NAV Brasil bens e benfeitorias da infraestrutura aeronáutica sob a responsabilidade do Comando da Aeronáutica destinados à prestação de serviços de navegação aérea.

§ 1º As transferências de que trata este artigo se efetivarão por meio de atos do Comandante da Aeronáutica.

§ 2º A autorização de que trata o **caput** será válida até que se realize o disposto no § 2º do art. 6º.

Art. 8º A NAV Brasil, em atendimento ao interesse coletivo, terá por objeto implementar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea que lhe for atribuída pelo Comandante da Aeronáutica.

§ 1º A atribuição prevista no **caput** poderá ser realizada por meio de ato administrativo ou de contratação direta da NAV Brasil pela União, observado o disposto no art. 20, hipótese em que será dispensável a licitação.

§ 2º A NAV Brasil, no desempenho de suas atribuições previstas no **caput**, tendo em vista a estrutura integrada do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, atuará de forma complementar à manutenção da soberania sobre o espaço aéreo brasileiro, de responsabilidade do Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa, e, por conseguinte, de interesse estratégico para a segurança nacional.

Art. 9º Compete à NAV Brasil:

SF/19834.73170-00
Página: 19/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 85 COCM

I – gerenciar técnica, operacional, administrativa, comercial e industrialmente a infraestrutura e os serviços de navegação aérea que lhes sejam atribuídos pelo Comandante da Aeronáutica, incluídos os bens imóveis e as atividades correlatas sob a sua responsabilidade;

II – implementar e modernizar órgãos, instalações ou estruturas de apoio à navegação aérea que lhe sejam atribuídos;

III – coordenar, executar, fiscalizar e administrar obras de infraestrutura aplicadas ao controle do espaço aéreo, aos serviços de navegação aérea e aos serviços correlatos;

IV – exercer atividades relacionadas com a área de telecomunicações, no âmbito de sua competência;

V – promover a formação, o treinamento e o aperfeiçoamento de pessoal especializado em suas áreas de atuação e explorar comercialmente essas atividades;

VI – contribuir para o planejamento e o desenvolvimento do controle do espaço aéreo e dos serviços de navegação aérea, por meio de seus quadros técnicos especializados;

VII – elaborar estudos, planos e projetos ou contratar obras e serviços relacionados com o seu objeto social;

VIII – desenvolver tecnologias de produção, produtos e processos e outras tecnologias de interesse direto ou correlato;

IX – exportar e importar produtos e serviços relacionados com a sua área de atuação;

X – contribuir para a implementação de ações necessárias à promoção, ao desenvolvimento, à absorção, à transferência e à manutenção de tecnologias críticas e conhecimentos técnico-científicos relacionados com a sua área de atuação;

XI – celebrar contratos, termos de parceria, ajustes, acordos, convênios e instrumentos congêneres considerados necessários ao cumprimento do seu objeto social;

XII – operacionalizar contratos de compensação tecnológica, industrial e comercial;

XIII – estimular e apoiar, técnica e financeiramente, as atividades de pesquisa e de desenvolvimento relacionadas com o seu objeto social;

SF/19834.73170-00
Página: 20/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47162f6234b53e72671e26aa7b[illegible]7a
Congresso Nacional FL. 86 COCM

XIV – captar financiamentos, nacionais ou internacionais;

XV – produzir conhecimento técnico-científico para o benefício da navegação aérea e prestar comercialmente consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação, no País e no exterior; e

XVI – executar outras atividades relacionadas com o seu objeto social.

Parágrafo único. A NAV Brasil deverá assegurar a compatibilidade e a interoperabilidade de equipamentos, materiais e sistemas por ela utilizados na prestação dos serviços de navegação aérea com aqueles empregados pelo Comando da Aeronáutica no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Art. 10. Constituem recursos da NAV Brasil:

I – tarifas de navegação aérea;

II – receitas decorrentes da exploração de direitos autorais e intelectuais;

III – recursos provenientes de desenvolvimento de suas atividades e de convênios, ajustes ou contratos;

IV – produtos de operações de crédito, comissões, juros e rendas patrimoniais, inclusive a venda de bens ou de materiais inservíveis;

V – doações, legados e receitas eventuais; e

VI – recursos provenientes de outras fontes.

Parágrafo único. Os recursos provenientes da arrecadação das tarifas de navegação aérea a que se refere o inciso I do **caput** referem-se à remuneração pelos serviços prestados pela NAV Brasil.

Art. 11. A NAV Brasil contará com uma Assembleia Geral, será administrada por um Conselho de Administração com funções deliberativas e por uma Diretoria-Executiva, e contará, ainda, com um Conselho Fiscal e um Comitê de Auditoria Estatutário.

§ 1º A NAV Brasil observará o disposto na Lei nº 6.404, de 1976, e na Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, em especial quanto às normas referentes à governança corporativa.

§ 2º O estatuto social da NAV Brasil definirá a composição, as atribuições e o funcionamento dos órgãos societários da empresa.

SF/19834.73170-00
Página: 21/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 87 CoCM

Art. 12. O regime jurídico do pessoal da NAV Brasil será o da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e de sua legislação complementar.

§ 1º A contratação de pessoal permanente da NAV Brasil será efetuada por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

§ 2º O quadro inicial de pessoal da NAV Brasil será composto pelos empregados da INFRAERO que, em 1º de setembro de 2018, já exerciam atividades diretamente relacionadas com a prestação de serviços de navegação aérea, transferidos por sucessão trabalhista, sem caracterizar rescisão contratual.

§ 3º Para os fins do disposto no § 2º, considera-se no exercício de atividade diretamente relacionada com a prestação de serviços de navegação aérea o empregado da INFRAERO que atenda, alternativamente, a um dos seguintes requisitos:

I – formação e treinamento reconhecidos pelo Comando da Aeronáutica para a prestação de serviços de navegação aérea, com atuação efetiva no gerenciamento dos órgãos de navegação aérea ou na prestação de serviços de Controle de Tráfego Aéreo, Informação de Voo de Aeródromo, Telecomunicações Aeronáuticas, Meteorologia Aeronáutica ou de Informações Aeronáuticas;

II – graduação em Psicologia e certificação emitida pelo Comando da Aeronáutica na área de Fator Humano – Aspecto Psicológico – para a prevenção de acidentes aeronáuticos, com atuação exclusiva na prevenção de acidentes e incidentes de tráfego aéreo;

III – certificação de habilitação técnica válida emitida pelo Comando da Aeronáutica para a execução de serviços em equipamentos e sistemas de navegação aérea, com atuação exclusiva nos órgãos de navegação aérea;

IV – execução de serviços administrativos exclusivamente em órgãos de navegação aérea; ou

V – execução de serviços de conservação em localidades nas quais a INFRAERO disponha apenas de órgão de navegação aérea e que não haja a prestação de serviço de controle de tráfego aéreo.

§ 4º Os empregados transferidos da INFRAERO por sucessão trabalhista passam para o quadro de pessoal da NAV Brasil e rompem, por completo, o vínculo com a INFRAERO, situação em que:

SF/19834.73170-00
Página: 22/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b7a
Congresso Nacional FL. 88 COCM

I – as alterações posteriores no plano de cargos e salários ou a concessão de benefícios supervenientes realizados pela INFRAERO não se aplicam aos empregados transferidos à NAV Brasil; e

II – as alterações posteriores no plano de cargos e salários ou a concessão de benefícios supervenientes realizados pela NAV Brasil em favor de seus empregados não se estendem aos empregados não transferidos da INFRAERO.

Art. 13. Para fins de sua implementação, a NAV Brasil poderá, pelo período de quatro anos após a sua constituição, contratar pessoal técnico e administrativo por tempo determinado.

§ 1º A contratação de pessoal por tempo determinado de que trata o **caput**, imprescindível ao funcionamento inicial da NAV Brasil, será considerada como necessidade temporária de excepcional interesse público, conforme os critérios definidos pelo Conselho de Administração.

§ 2º A contratação a que se refere o *caput* observará os procedimentos estabelecidos no **caput** do art. 3º, no art. 6º, no inciso II do *caput* do art. 7º, no art. 9º e no art. 12 da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993.

§ 3º O prazo de que trata o **caput** poderá ser prorrogado uma vez por um ano, por meio de ato do Ministro de Estado da Economia.

Art. 14. Sem prejuízo do disposto no art. 13 e observados os requisitos e as condições previstos na legislação trabalhista, a NAV Brasil poderá efetuar contratação de pessoal por tempo determinado, cujos instrumentos terão a duração máxima de dois anos, por meio de processo seletivo simplificado.

§ 1º A contratação por tempo determinado somente será admitida nas hipóteses:

I – de serviço cuja natureza ou transitoriedade justifique a predeterminação do prazo; e

II – de atividades empresariais de caráter transitório.

§ 2º O contrato de trabalho por prazo determinado poderá ser prorrogado apenas uma vez e desde que a soma dos períodos não ultrapasse dois anos.

§ 3º O processo seletivo referido no **caput** será estabelecido no regimento interno da NAV Brasil, conterá critérios objetivos e estará sujeito, em qualquer hipótese, à ampla divulgação.

SF/19834.73170-00
Página: 23/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 89 COCM

§ 4º O pessoal contratado nos termos estabelecidos neste artigo não poderá:

I – receber atribuições, funções ou encargos não previstos em contrato;

II – ser nomeado ou designado, ainda que a título precário ou em substituição, para o exercício de cargo em comissão ou de função de confiança; e

III – ser novamente contratado pela NAV Brasil, com fundamento no disposto neste artigo, antes de decorrido o período de seis meses, contado da data de encerramento de seu contrato anterior.

§ 5º A inobservância ao disposto neste artigo importará na resolução do contrato, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do § 4º, ou na sua nulidade, nas demais hipóteses, sem prejuízo da responsabilidade acometida aos administradores.

Art. 15. Fica autorizada a cessão de servidores e de empregados públicos e a colocação à disposição de militares à NAV Brasil, independentemente da ocupação de cargo em comissão ou de função de confiança.

§ 1º Os militares postos à disposição da NAV Brasil serão considerados, para todos os efeitos legais, no exercício de cargo de natureza militar.

§ 2º A NAV Brasil reembolsará os órgãos e as entidades de origem pelas despesas de pessoal com servidores e empregados cedidos ou com militares colocados à disposição na forma prevista neste artigo.

Art. 16. O Ministro de Estado da Economia estabelecerá o limite de quadro de pessoal de que tratam o art. 12 ao art. 15.

Art. 17. Fica a NAV Brasil autorizada a patrocinar entidade fechada de previdência complementar.

§ 1º O patrocínio de que trata o **caput** será feito por meio da adesão à entidade fechada de previdência complementar já existente.

§ 2º A NAV Brasil atuará como patrocinadora dos planos de benefícios de previdência complementar, na condição de sucessora trabalhista, dos empregados a que se refere o § 2º do art. 12.

SF/19834.73170-00
Página: 24/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b7a
Congresso Nacional FL. 90 COCM

Art. 18. A NAV Brasil subrogará, integral ou parcialmente, todos os contratos e convênios em vigor firmados pela INFRAERO e pelo Comando da Aeronáutica que digam respeito à prestação de serviços de navegação aérea transferidos à sua responsabilidade.

Art. 19. A INFRAERO poderá prestar apoio técnico e administrativo à NAV Brasil, nos termos estabelecidos em contrato.

§ 1º A autorização de que trata o **caput** terá validade pelo prazo de dois anos, contado da data de constituição da NAV Brasil.

§ 2º A prestação de apoio técnico e administrativo prevista neste artigo será remunerada de modo a suportar exclusivamente os custos envolvidos.

Art. 20. Ato do Comandante da Aeronáutica disciplinará a autorização para a exploração da infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea pela NAV Brasil.

Art. 21. A Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"**Art.10.** .....

.....

X – controle de tráfego aéreo e navegação aérea; e

....." (NR)

Art. 22. A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"**Art. 8º** .....

.....

§ 4º Compete ao Comandante da Aeronáutica, nos termos do disposto no § 3º, reajustar as tarifas de que trata este artigo anualmente e proceder, quando couber, à sua revisão." (NR)

"**Art. 11.** O produto da arrecadação das tarifas de navegação aérea relativas à utilização das instalações e dos serviços providos pelo Comando da Aeronáutica constituirá receita do Fundo Aeronáutico." (NR)

Art. 23. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

SF/19834.73170-00
Página: 25/26 09/04/2019 12:26:31
6bb04227a47f62f6234b53e7267fe26aa7b8a77a
Congresso Nacional FL. 91 COCM

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/19834.73170-00

Página: 26/26 09/04/2019 12:26:31

6bb04227a47f62f6234b53e72671e26aa7b8

Congresso Nacional
FL. 92
COCM

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

PARECER Nº DE 2019 – CMMPV

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 866, de 20 de dezembro de 2018, que *autoriza a criação da empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A.*

SF/19341.63795-17

Relator: Senador **FLÁVIO BOLSONARO**

I – RELATÓRIO

Após a leitura e a discussão do relatório da Medida Provisória (MPV) nº 866, de 20 de dezembro de 2018, recebemos algumas contribuições dos membros da Comissão Mista, conforme descrito a seguir.

O primeiro ponto refere-se à de que a NAV Brasil terá sede e foro no Município do Rio de Janeiro. Durante a discussão, o Senador Izalci Lucas (PSDB/DF) ponderou que não seria adequado prever em lei o local da sede da empresa no Rio de Janeiro, tema que poderia ser discutido posteriormente.

O segundo aspecto é sobre o índice de reajuste anual das tarifas de navegação aérea. O texto original previa que o reajuste ocorreria pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), mas, em nosso relatório, deixamos em aberto o indexador a ser utilizado, para evitar efeito inflacionário e engessamento da atuação regulatória do Comando da Aeronáutica. Todavia, na discussão, o Deputado Alencar Santana Braga (PT/SP) argumentou que seria interessante que a MPV voltasse a prever expressamente esse índice.

Finalmente, o Deputado Paulo Ramos (PDT/RJ) manifestou preocupação com o futuro dos empregados da INFRAERO não transferidos à NAV Brasil, sugerindo que houvesse a previsão de que eles pudessem ser transferidos a qualquer órgão da Administração Pública que assim solicitasse, em caso de extinção ou privatização daquela empresa.

Página: 1/10 16/04/2019 11:38:53
5c983ec698f5678389030baee6c943c55d183a96

II – ANÁLISE

Congresso Nacional
FL. 105
COCM

Tendo em vista que a discussão sobre o local de sede e foro da NAV Brasil pode ser feita posteriormente, quando da implantação da empresa, acolhemos a sugestão para retirar essa previsão expressa da MPV.

Uma vez que a previsão do IPCA pode trazer maior previsibilidade do valor do reajuste anual das tarifas de navegação aérea, inserimos novamente esse índice no texto como um teto a ser utilizado.

Por fim, em relação à possibilidade futura de transferência de empregados da INFRAERO a outros órgãos da Administração, acolhemos o pleito, para dar maior segurança jurídica a esses empregados.

IV – VOTO

Ante o exposto, somos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade, boa técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 866, de 20 de dezembro de 2018, e, no mérito, pela sua aprovação, acatadas parcialmente as Emendas nºs 2 e 14, rejeitadas as demais emendas, na forma do projeto de lei de conversão a seguir.

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº DE 2019

(Proveniente da Medida Provisória nº 866 de 2018)

Autoriza a criação da empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo federal autorizado a criar, em decorrência da cisão parcial da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, a NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. – NAV Brasil, empresa pública sob a forma de sociedade anônima, com personalidade jurídica de direito privado e patrimônio próprio, vinculada ao Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica.

Art. 2º A cisão parcial da INFRAERO ocorrerá por meio de deliberação de sua Assembleia Geral, após manifestação de seu Conselho de Administração, ouvido o seu Conselho Fiscal, e observará o procedimento previsto na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

SF/19341.63795-17
Página: 2/10 16/04/2019 11:38:53
5c883ec698f5678389030baee6c943c55d183a9d
Congresso Nacional FL. 106 COCM

Art. 3º Com a cisão parcial da INFRAERO, haverá a versão para a NAV Brasil dos elementos ativos e passivos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea, incluídos os empregados, o acervo técnico, o acervo bibliográfico e o acervo documental.

Art. 4º A NAV Brasil terá prazo de duração indeterminado e poderá estabelecer escritórios, dependências e filiais em outras unidades federativas e no exterior.

Art. 5º A NAV Brasil será constituída pela Assembleia Geral de acionistas, que será convocada pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional do Ministério da Economia.

§ 1º Caberá ao Comando da Aeronáutica apresentar à Assembleia Geral a que se refere o **caput** o cronograma de cessão e transferência dos bens e das benfeitorias necessários ao início das atividades da NAV Brasil.

§ 2º O Ministro de Estado da Infraestrutura e o Ministro de Estado da Defesa poderão designar peritos de cada Ministério ou contratar empresa especializada para a elaboração de laudo de avaliação da parcela do patrimônio da INFRAERO que será vertida, por meio de cisão parcial, para a NAV Brasil, nos termos do disposto no art. 8º e no art. 229 da Lei nº 6.404, de 1976.

Art. 6º O capital social inicial da NAV Brasil será formado pela versão do patrimônio cindido da INFRAERO.

§ 1º O capital social da NAV Brasil pertencerá integralmente à União.

§ 2º Ato do Poder Executivo federal poderá transformar a NAV Brasil em sociedade de economia mista.

§ 3º A integralização do capital social da NAV Brasil será realizada por meio de contribuições em moeda corrente ou pela incorporação de qualquer espécie de bens suscetíveis de avaliação em dinheiro.

Art. 7º Fica a União autorizada a transferir à NAV Brasil bens e benfeitorias da infraestrutura aeronáutica sob a responsabilidade do Comando da Aeronáutica destinados à prestação de serviços de navegação aérea.

§ 1º As transferências de que trata este artigo se efetivarão por meio de atos do Comandante da Aeronáutica.

§ 2º A autorização de que trata o **caput** será válida até que se realize o disposto no § 2º do art. 6º.

SF/19341.63795-17
Página: 3/10 16/04/2019 11:38:53
5c883ec698f5678389030baee6c943c55d183a96
Congresso Nacional FL. 107 COCM

Art. 8º A NAV Brasil, em atendimento ao interesse coletivo, terá por objeto implementar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea que lhe for atribuída pelo Comandante da Aeronáutica.

§ 1º A atribuição prevista no **caput** poderá ser realizada por meio de ato administrativo ou de contratação direta da NAV Brasil pela União, observado o disposto no art. 20, hipótese em que será dispensável a licitação.

§ 2º A NAV Brasil, no desempenho de suas atribuições previstas no **caput**, tendo em vista a estrutura integrada do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, atuará de forma complementar à manutenção da soberania sobre o espaço aéreo brasileiro, de responsabilidade do Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa, e, por conseguinte, de interesse estratégico para a segurança nacional.

Art. 9º Compete à NAV Brasil:

I – gerenciar técnica, operacional, administrativa, comercial e industrialmente a infraestrutura e os serviços de navegação aérea que lhes sejam atribuídos pelo Comandante da Aeronáutica, incluídos os bens imóveis e as atividades correlatas sob a sua responsabilidade;

II – implementar e modernizar órgãos, instalações ou estruturas de apoio à navegação aérea que lhe sejam atribuídos;

III – coordenar, executar, fiscalizar e administrar obras de infraestrutura aplicadas ao controle do espaço aéreo, aos serviços de navegação aérea e aos serviços correlatos;

IV – exercer atividades relacionadas com a área de telecomunicações, no âmbito de sua competência;

V – promover a formação, o treinamento e o aperfeiçoamento de pessoal especializado em suas áreas de atuação e explorar comercialmente essas atividades;

VI – contribuir para o planejamento e o desenvolvimento do controle do espaço aéreo e dos serviços de navegação aérea, por meio de seus quadros técnicos especializados;

VII – elaborar estudos, planos e projetos ou contratar obras e serviços relacionados com o seu objeto social;

VIII – desenvolver tecnologias de produção, produtos e processos e outras tecnologias de interesse direto ou correlato;

SF/19341.63795-17
Página: 4/10 16/04/2019 11:38:53
5c883ec698f56783890 30baee6c943c55d183a9
Congresso Nacional FL. 108 COCM

IX – exportar e importar produtos e serviços relacionados com a sua área de atuação;

X – contribuir para a implementação de ações necessárias à promoção, ao desenvolvimento, à absorção, à transferência e à manutenção de tecnologias críticas e conhecimentos técnico-científicos relacionados com a sua área de atuação;

XI – celebrar contratos, termos de parceria, ajustes, acordos, convênios e instrumentos congêneres considerados necessários ao cumprimento do seu objeto social;

XII – operacionalizar contratos de compensação tecnológica, industrial e comercial;

XIII – estimular e apoiar, técnica e financeiramente, as atividades de pesquisa e de desenvolvimento relacionadas com o seu objeto social;

XIV – captar financiamentos, nacionais ou internacionais;

XV – produzir conhecimento técnico-científico para o benefício da navegação aérea e prestar comercialmente consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação, no País e no exterior; e

XVI – executar outras atividades relacionadas com o seu objeto social.

Parágrafo único. A NAV Brasil deverá assegurar a compatibilidade e a interoperabilidade de equipamentos, materiais e sistemas por ela utilizados na prestação dos serviços de navegação aérea com aqueles empregados pelo Comando da Aeronáutica no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Art. 10. Constituem recursos da NAV Brasil:

I – tarifas de navegação aérea;

II – receitas decorrentes da exploração de direitos autorais e intelectuais;

III – recursos provenientes de desenvolvimento de suas atividades e de convênios, ajustes ou contratos;

IV – produtos de operações de crédito, comissões, juros e rendas patrimoniais, inclusive a venda de bens ou de materiais inservíveis;

V – doações, legados e receitas eventuais; e

SF/19341.63795-17
Página: 5/10 16/04/2019 11:38:53
5c883ec698f56783890 30baee6c943c55d183a96
Congresso Nacional FL. 109 COCM

VI – recursos provenientes de outras fontes.

Parágrafo único. Os recursos provenientes da arrecadação das tarifas de navegação aérea a que se refere o inciso I do **caput** referem-se à remuneração pelos serviços prestados pela NAV Brasil.

Art. 11. A NAV Brasil contará com uma Assembleia Geral, será administrada por um Conselho de Administração com funções deliberativas e por uma Diretoria-Executiva, e contará, ainda, com um Conselho Fiscal e um Comitê de Auditoria Estatutário.

§ 1º A NAV Brasil observará o disposto na Lei nº 6.404, de 1976, e na Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, em especial quanto às normas referentes à governança corporativa.

§ 2º O estatuto social da NAV Brasil definirá a composição, as atribuições e o funcionamento dos órgãos societários da empresa.

Art. 12. O regime jurídico do pessoal da NAV Brasil será o da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e de sua legislação complementar.

§ 1º A contratação de pessoal permanente da NAV Brasil será efetuada por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

§ 2º O quadro inicial de pessoal da NAV Brasil será composto pelos empregados da INFRAERO que, em 1º de setembro de 2018, já exerciam atividades diretamente relacionadas com a prestação de serviços de navegação aérea, transferidos por sucessão trabalhista, sem caracterizar rescisão contratual.

§ 3º Para os fins do disposto no § 2º, considera-se no exercício de atividade diretamente relacionada com a prestação de serviços de navegação aérea o empregado da INFRAERO que atenda, alternativamente, a um dos seguintes requisitos:

I – formação e treinamento reconhecidos pelo Comando da Aeronáutica para a prestação de serviços de navegação aérea, com atuação efetiva no gerenciamento dos órgãos de navegação aérea ou na prestação de serviços de Controle de Tráfego Aéreo, Informação de Voo de Aeródromo, Telecomunicações Aeronáuticas, Meteorologia Aeronáutica ou de Informações Aeronáuticas;

II – graduação em Psicologia e certificação emitida pelo Comando da Aeronáutica na área de Fator Humano – Aspecto Psicológico – para a

SF/19341.63795-17
Página: 6/10 16/04/2019 11:38:53
5c883ec698f5678389030baee6c943c55d183a9
Congresso Nacional FL. 110 COCM

prevenção de acidentes aeronáuticos, com atuação exclusiva na prevenção de acidentes e incidentes de tráfego aéreo;

III – certificação de habilitação técnica válida emitida pelo Comando da Aeronáutica para a execução de serviços em equipamentos e sistemas de navegação aérea, com atuação exclusiva nos órgãos de navegação aérea;

IV – execução de serviços administrativos exclusivamente em órgãos de navegação aérea; ou

V – execução de serviços de conservação em localidades nas quais a INFRAERO disponha apenas de órgão de navegação aérea e que não haja a prestação de serviço de controle de tráfego aéreo.

§ 4º Os empregados transferidos da INFRAERO por sucessão trabalhista passam para o quadro de pessoal da NAV Brasil e rompem, por completo, o vínculo com a INFRAERO, situação em que:

I – as alterações posteriores no plano de cargos e salários ou a concessão de benefícios supervenientes realizados pela INFRAERO não se aplicam aos empregados transferidos à NAV Brasil; e

II – as alterações posteriores no plano de cargos e salários ou a concessão de benefícios supervenientes realizados pela NAV Brasil em favor de seus empregados não se estendem aos empregados não transferidos da INFRAERO.

Art. 13. Para fins de sua implementação, a NAV Brasil poderá, pelo período de quatro anos após a sua constituição, contratar pessoal técnico e administrativo por tempo determinado.

§ 1º A contratação de pessoal por tempo determinado de que trata o **caput**, imprescindível ao funcionamento inicial da NAV Brasil, será considerada como necessidade temporária de excepcional interesse público, conforme os critérios definidos pelo Conselho de Administração.

§ 2º A contratação a que se refere o *caput* observará os procedimentos estabelecidos no **caput** do art. 3º, no art. 6º, no inciso II do *caput* do art. 7º, no art. 9º e no art. 12 da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993.

§ 3º O prazo de que trata o **caput** poderá ser prorrogado uma vez por um ano, por meio de ato do Ministro de Estado da Economia.

Art. 14. Sem prejuízo do disposto no art. 13 e observados os requisitos e as condições previstos na legislação trabalhista, a NAV Brasil

SF/19341.63795-17
Página: 7/10 16/04/2019 11:38:53
5c883ec698f5678389030baee6c943c55d183a96
Congresso Nacional FL. 111 COCM

poderá efetuar contratação de pessoal por tempo determinado, cujos instrumentos terão a duração máxima de dois anos, por meio de processo seletivo simplificado.

§ 1º A contratação por tempo determinado somente será admitida nas hipóteses:

I – de serviço cuja natureza ou transitoriedade justifique a predeterminação do prazo; e

II – de atividades empresariais de caráter transitório.

§ 2º O contrato de trabalho por prazo determinado poderá ser prorrogado apenas uma vez e desde que a soma dos períodos não ultrapasse dois anos.

§ 3º O processo seletivo referido no **caput** será estabelecido no regimento interno da NAV Brasil, conterá critérios objetivos e estará sujeito, em qualquer hipótese, à ampla divulgação.

§ 4º O pessoal contratado nos termos estabelecidos neste artigo não poderá:

I – receber atribuições, funções ou encargos não previstos em contrato;

II – ser nomeado ou designado, ainda que a título precário ou em substituição, para o exercício de cargo em comissão ou de função de confiança; e

III – ser novamente contratado pela NAV Brasil, com fundamento no disposto neste artigo, antes de decorrido o período de seis meses, contado da data de encerramento de seu contrato anterior.

§ 5º A inobservância ao disposto neste artigo importará na resolução do contrato, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do § 4º, ou na sua nulidade, nas demais hipóteses, sem prejuízo da responsabilidade acometida aos administradores.

Art. 15. Fica autorizada a cessão de servidores e de empregados públicos e a colocação à disposição de militares à NAV Brasil, independentemente da ocupação de cargo em comissão ou de função de confiança.

SF/19341.63795-17
Página: 8/10 16/04/2019 11:38:53
5c883ec698f5678389030baee6c943c55d183a9
Congresso Nacional
FL. 112
COCM

§ 1º Os militares postos à disposição da NAV Brasil serão considerados, para todos os efeitos legais, no exercício de cargo de natureza militar.

§ 2º A NAV Brasil reembolsará os órgãos e as entidades de origem pelas despesas de pessoal com servidores e empregados cedidos ou com militares colocados à disposição na forma prevista neste artigo.

Art. 16. O Ministro de Estado da Economia estabelecerá o limite de quadro de pessoal de que tratam o art. 12 ao art. 15.

Art. 17. Fica a NAV Brasil autorizada a patrocinar entidade fechada de previdência complementar.

§ 1º O patrocínio de que trata o **caput** será feito por meio da adesão à entidade fechada de previdência complementar já existente.

§ 2º A NAV Brasil atuará como patrocinadora dos planos de benefícios de previdência complementar, na condição de sucessora trabalhista, dos empregados a que se refere o § 2º do art. 12.

Art. 18. A NAV Brasil subrogará, integral ou parcialmente, todos os contratos e convênios em vigor firmados pela INFRAERO e pelo Comando da Aeronáutica que digam respeito à prestação de serviços de navegação aérea transferidos à sua responsabilidade.

Art. 19. A INFRAERO poderá prestar apoio técnico e administrativo à NAV Brasil, nos termos estabelecidos em contrato.

§ 1º A autorização de que trata o **caput** terá validade pelo prazo de dois anos, contado da data de constituição da NAV Brasil.

§ 2º A prestação de apoio técnico e administrativo prevista neste artigo será remunerada de modo a suportar exclusivamente os custos envolvidos.

Art. 20. Ato do Comandante da Aeronáutica disciplinará a autorização para a exploração da infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea pela NAV Brasil.

Art. 21. A Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"**Art.10.** .....

.....

SF/19341.63795-17

Página: 9/10 16/04/2019 11:38:53

5c883ec698f5678389030baee6c943c55d183a96

Congresso Nacional FL. 113 COCM

X – controle de tráfego aéreo e navegação aérea; e

....." (NR)

Art. 22. A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"**Art. 8º** .....

.....

§ 4º Compete ao Comandante da Aeronáutica, nos termos do disposto no § 3º, reajustar as tarifas de que trata este artigo anualmente até o limite do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou por outro que vier a substituí-lo, e proceder, quando couber, à sua revisão." (NR)

"**Art. 11.** O produto da arrecadação das tarifas de navegação aérea relativas à utilização das instalações e dos serviços providos pelo Comando da Aeronáutica constituirá receita do Fundo Aeronáutico." (NR)

Art. 23. Fica autorizada a transferência de empregados da INFRAERO, em caso de extinção, privatização, redução de quadro ou insuficiência financeira, por solicitação de qualquer órgão da Administração Pública Direta, Indireta ou Autárquica, mantido o regime jurídico.

Art. 24. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/19341.63795-17

Página: 10/10 16/04/2019 11:38:53

5c883ec698f5678389030baee6c943c55d183a96

Congresso Nacional
FL. 114
COCM

CONGRESSO NACIONAL
Comissão Mista da Medida Provisória nº 866/2018

DECISÃO DA COMISSÃO

Reunida nesta data a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 866, de 2018, foi aprovado, por unanimidade, o relatório do Senador Flávio Bolsonaro, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade, boa técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 866, de 20 de dezembro de 2018, e, no mérito, pela sua aprovação, acatadas parcialmente as Emendas nºs 2 e 14, rejeitadas as demais emendas, na forma do projeto de lei de conversão apresentado.

Brasília, 16 de abril de 2019.

Deputado Mauro Lopes
Presidente da Comissão Mista

Congresso Nacional
FL. 115
COCM

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 4, DE 2019

(Proveniente da Medida Provisória nº 866, de 2018)

Autoriza a criação da empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo federal autorizado a criar, em decorrência da cisão parcial da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, a NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. – NAV Brasil, empresa pública sob a forma de sociedade anônima, com personalidade jurídica de direito privado e patrimônio próprio, vinculada ao Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica.

Art. 2º A cisão parcial da INFRAERO ocorrerá por meio de deliberação de sua Assembleia Geral, após manifestação de seu Conselho de Administração, ouvido o seu Conselho Fiscal, e observará o procedimento previsto na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

Art. 3º Com a cisão parcial da INFRAERO, haverá a versão para a NAV Brasil dos elementos ativos e passivos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea, incluídos os empregados, o acervo técnico, o acervo bibliográfico e o acervo documental.

Art. 4º A NAV Brasil terá prazo de duração indeterminado e poderá estabelecer escritórios, dependências e filiais em outras unidades federativas e no exterior.

Art. 5º A NAV Brasil será constituída pela Assembleia Geral de acionistas, que será convocada pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional do Ministério da Economia.

§ 1º Caberá ao Comando da Aeronáutica apresentar à Assembleia Geral a que se refere o **caput** o cronograma de cessão e transferência dos bens e das benfeitorias necessários ao início das atividades da NAV Brasil.

§ 2º O Ministro de Estado da Infraestrutura e o Ministro de Estado da Defesa poderão designar peritos de cada Ministério ou contratar

Congresso Nacional
FL. 116
COCM

empresa especializada para a elaboração de laudo de avaliação da parcela do patrimônio da INFRAERO que será vertida, por meio de cisão parcial, para a NAV Brasil, nos termos do disposto no art. 8º e no art. 229 da Lei nº 6.404, de 1976.

Art. 6º O capital social inicial da NAV Brasil será formado pela versão do patrimônio cindido da INFRAERO.

§ 1º O capital social da NAV Brasil pertencerá integralmente à União.

§ 2º Ato do Poder Executivo federal poderá transformar a NAV Brasil em sociedade de economia mista.

§ 3º A integralização do capital social da NAV Brasil será realizada por meio de contribuições em moeda corrente ou pela incorporação de qualquer espécie de bens suscetíveis de avaliação em dinheiro.

Art. 7º Fica a União autorizada a transferir à NAV Brasil bens e benfeitorias da infraestrutura aeronáutica sob a responsabilidade do Comando da Aeronáutica destinados à prestação de serviços de navegação aérea.

§ 1º As transferências de que trata este artigo se efetivarão por meio de atos do Comandante da Aeronáutica.

§ 2º A autorização de que trata o **caput** será válida até que se realize o disposto no § 2º do art. 6º.

Art. 8º A NAV Brasil, em atendimento ao interesse coletivo, terá por objeto implementar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea que lhe for atribuída pelo Comandante da Aeronáutica.

§ 1º A atribuição prevista no **caput** poderá ser realizada por meio de ato administrativo ou de contratação direta da NAV Brasil pela União, observado o disposto no art. 20, hipótese em que será dispensável a licitação.

§ 2º A NAV Brasil, no desempenho de suas atribuições previstas no **caput**, tendo em vista a estrutura integrada do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, atuará de forma complementar à manutenção da soberania sobre o espaço aéreo brasileiro, de responsabilidade do Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa, e, por conseguinte, de interesse estratégico para a segurança nacional.

Congresso Nacional
FL. 117
2OCM

Art. 9º Compete à NAV Brasil:

I – gerenciar técnica, operacional, administrativa, comercial e industrialmente a infraestrutura e os serviços de navegação aérea que lhes sejam atribuídos pelo Comandante da Aeronáutica, incluídos os bens imóveis e as atividades correlatas sob a sua responsabilidade;

II – implementar e modernizar órgãos, instalações ou estruturas de apoio à navegação aérea que lhe sejam atribuídos;

III – coordenar, executar, fiscalizar e administrar obras de infraestrutura aplicadas ao controle do espaço aéreo, aos serviços de navegação aérea e aos serviços correlatos;

IV – exercer atividades relacionadas com a área de telecomunicações, no âmbito de sua competência;

V – promover a formação, o treinamento e o aperfeiçoamento de pessoal especializado em suas áreas de atuação e explorar comercialmente essas atividades;

VI – contribuir para o planejamento e o desenvolvimento do controle do espaço aéreo e dos serviços de navegação aérea, por meio de seus quadros técnicos especializados;

VII – elaborar estudos, planos e projetos ou contratar obras e serviços relacionados com o seu objeto social;

VIII – desenvolver tecnologias de produção, produtos e processos e outras tecnologias de interesse direto ou correlato;

IX – exportar e importar produtos e serviços relacionados com a sua área de atuação;

X – contribuir para a implementação de ações necessárias à promoção, ao desenvolvimento, à absorção, à transferência e à manutenção de tecnologias críticas e conhecimentos técnico-científicos relacionados com a sua área de atuação;

XI – celebrar contratos, termos de parceria, ajustes, acordos, convênios e instrumentos congêneres considerados necessários ao cumprimento do seu objeto social;

XII – operacionalizar contratos de compensação tecnológica, industrial e comercial;

Congresso Nacional
FL. 118
COCM

XIII – estimular e apoiar, técnica e financeiramente, as atividades de pesquisa e de desenvolvimento relacionadas com o seu objeto social;

XIV – captar financiamentos, nacionais ou internacionais;

XV – produzir conhecimento técnico-científico para o benefício da navegação aérea e prestar comercialmente consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação, no País e no exterior; e

XVI – executar outras atividades relacionadas com o seu objeto social.

Parágrafo único. A NAV Brasil deverá assegurar a compatibilidade e a interoperabilidade de equipamentos, materiais e sistemas por ela utilizados na prestação dos serviços de navegação aérea com aqueles empregados pelo Comando da Aeronáutica no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Art. 10. Constituem recursos da NAV Brasil:

I – tarifas de navegação aérea;

II – receitas decorrentes da exploração de direitos autorais e intelectuais;

III – recursos provenientes de desenvolvimento de suas atividades e de convênios, ajustes ou contratos;

IV – produtos de operações de crédito, comissões, juros e rendas patrimoniais, inclusive a venda de bens ou de materiais inservíveis;

V – doações, legados e receitas eventuais; e

VI – recursos provenientes de outras fontes.

Parágrafo único. Os recursos provenientes da arrecadação das tarifas de navegação aérea a que se refere o inciso I do **caput** referem-se à remuneração pelos serviços prestados pela NAV Brasil.

Art. 11. A NAV Brasil contará com uma Assembleia Geral, será administrada por um Conselho de Administração com funções deliberativas e por uma Diretoria-Executiva, e contará, ainda, com um Conselho Fiscal e um Comitê de Auditoria Estatutário.

Congresso Nacional
FL. 119
COCM

§ 1º A NAV Brasil observará o disposto na Lei nº 6.404, de 1976, e na Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, em especial quanto às normas referentes à governança corporativa.

§ 2º O estatuto social da NAV Brasil definirá a composição, as atribuições e o funcionamento dos órgãos societários da empresa.

Art. 12. O regime jurídico do pessoal da NAV Brasil será o da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e de sua legislação complementar.

§ 1º A contratação de pessoal permanente da NAV Brasil será efetuada por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

§ 2º O quadro inicial de pessoal da NAV Brasil será composto pelos empregados da INFRAERO que, em 1º de setembro de 2018, já exerciam atividades diretamente relacionadas com a prestação de serviços de navegação aérea, transferidos por sucessão trabalhista, sem caracterizar rescisão contratual.

§ 3º Para os fins do disposto no § 2º, considera-se no exercício de atividade diretamente relacionada com a prestação de serviços de navegação aérea o empregado da INFRAERO que atenda, alternativamente, a um dos seguintes requisitos:

I – formação e treinamento reconhecidos pelo Comando da Aeronáutica para a prestação de serviços de navegação aérea, com atuação efetiva no gerenciamento dos órgãos de navegação aérea ou na prestação de serviços de Controle de Tráfego Aéreo, Informação de Voo de Aeródromo, Telecomunicações Aeronáuticas, Meteorologia Aeronáutica ou de Informações Aeronáuticas;

II – graduação em Psicologia e certificação emitida pelo Comando da Aeronáutica na área de Fator Humano – Aspecto Psicológico – para a prevenção de acidentes aeronáuticos, com atuação exclusiva na prevenção de acidentes e incidentes de tráfego aéreo;

III – certificação de habilitação técnica válida emitida pelo Comando da Aeronáutica para a execução de serviços em equipamentos e sistemas de navegação aérea, com atuação exclusiva nos órgãos de navegação aérea;

IV – execução de serviços administrativos exclusivamente em órgãos de navegação aérea; ou

Congresso Nacional
FL. 120
CDCM

V – execução de serviços de conservação em localidades nas quais a INFRAERO disponha apenas de órgão de navegação aérea e que não haja a prestação de serviço de controle de tráfego aéreo.

§ 4º Os empregados transferidos da INFRAERO por sucessão trabalhista passam para o quadro de pessoal da NAV Brasil e rompem, por completo, o vínculo com a INFRAERO, situação em que:

I – as alterações posteriores no plano de cargos e salários ou a concessão de benefícios supervenientes realizados pela INFRAERO não se aplicam aos empregados transferidos à NAV Brasil; e

II – as alterações posteriores no plano de cargos e salários ou a concessão de benefícios supervenientes realizados pela NAV Brasil em favor de seus empregados não se estendem aos empregados não transferidos da INFRAERO.

Art. 13. Para fins de sua implementação, a NAV Brasil poderá, pelo período de quatro anos após a sua constituição, contratar pessoal técnico e administrativo por tempo determinado.

§ 1º A contratação de pessoal por tempo determinado de que trata o **caput**, imprescindível ao funcionamento inicial da NAV Brasil, será considerada como necessidade temporária de excepcional interesse público, conforme os critérios definidos pelo Conselho de Administração.

§ 2º A contratação a que se refere o *caput* observará os procedimentos estabelecidos no **caput** do art. 3º, no art. 6º, no inciso II do *caput* do art. 7º, no art. 9º e no art. 12 da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993.

§ 3º O prazo de que trata o **caput** poderá ser prorrogado uma vez por um ano, por meio de ato do Ministro de Estado da Economia.

Art. 14. Sem prejuízo do disposto no art. 13 e observados os requisitos e as condições previstos na legislação trabalhista, a NAV Brasil poderá efetuar contratação de pessoal por tempo determinado, cujos instrumentos terão a duração máxima de dois anos, por meio de processo seletivo simplificado.

§ 1º A contratação por tempo determinado somente será admitida nas hipóteses:

I – de serviço cuja natureza ou transitoriedade justifique a predeterminação do prazo; e

Congresso Nacional
FL. 121
COCM

II – de atividades empresariais de caráter transitório.

§ 2° O contrato de trabalho por prazo determinado poderá ser prorrogado apenas uma vez e desde que a soma dos períodos não ultrapasse dois anos.

§ 3° O processo seletivo referido no **caput** será estabelecido no regimento interno da NAV Brasil, conterá critérios objetivos e estará sujeito, em qualquer hipótese, à ampla divulgação.

§ 4° O pessoal contratado nos termos estabelecidos neste artigo não poderá:

I – receber atribuições, funções ou encargos não previstos em contrato;

II – ser nomeado ou designado, ainda que a título precário ou em substituição, para o exercício de cargo em comissão ou de função de confiança; e

III – ser novamente contratado pela NAV Brasil, com fundamento no disposto neste artigo, antes de decorrido o período de seis meses, contado da data de encerramento de seu contrato anterior.

§ 5° A inobservância ao disposto neste artigo importará na resolução do contrato, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do § 4°, ou na sua nulidade, nas demais hipóteses, sem prejuízo da responsabilidade acometida aos administradores.

Art. 15. Fica autorizada a cessão de servidores e de empregados públicos e a colocação à disposição de militares à NAV Brasil, independentemente da ocupação de cargo em comissão ou de função de confiança.

§ 1° Os militares postos à disposição da NAV Brasil serão considerados, para todos os efeitos legais, no exercício de cargo de natureza militar.

§ 2° A NAV Brasil reembolsará os órgãos e as entidades de origem pelas despesas de pessoal com servidores e empregados cedidos ou com militares colocados à disposição na forma prevista neste artigo.

Art. 16. O Ministro de Estado da Economia estabelecerá o limite de quadro de pessoal de que tratam o art. 12 ao art. 15.

Congresso Nacional
FL. 122
COCM

Art. 17. Fica a NAV Brasil autorizada a patrocinar entidade fechada de previdência complementar.

§ 1º O patrocínio de que trata o **caput** será feito por meio da adesão à entidade fechada de previdência complementar já existente.

§ 2º A NAV Brasil atuará como patrocinadora dos planos de benefícios de previdência complementar, na condição de sucessora trabalhista, dos empregados a que se refere o § 2º do art. 12.

Art. 18. A NAV Brasil subrogará, integral ou parcialmente, todos os contratos e convênios em vigor firmados pela INFRAERO e pelo Comando da Aeronáutica que digam respeito à prestação de serviços de navegação aérea transferidos à sua responsabilidade.

Art. 19. A INFRAERO poderá prestar apoio técnico e administrativo à NAV Brasil, nos termos estabelecidos em contrato.

§ 1º A autorização de que trata o **caput** terá validade pelo prazo de dois anos, contado da data de constituição da NAV Brasil.

§ 2º A prestação de apoio técnico e administrativo prevista neste artigo será remunerada de modo a suportar exclusivamente os custos envolvidos.

Art. 20. Ato do Comandante da Aeronáutica disciplinará a autorização para a exploração da infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea pela NAV Brasil.

Art. 21. A Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"**Art.10.** .....

.....

X – controle de tráfego aéreo e navegação aérea; e

....." (NR)

Art. 22. A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"**Art. 8º** .....

.....

§ 4º Compete ao Comandante da Aeronáutica, nos termos do disposto no § 3º, reajustar as tarifas de que trata este artigo anualmente até o

Congresso Nacional FL. 123

limite do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou por outro que vier a substituí-lo, e proceder, quando couber, à sua revisão." (NR)

"**Art. 11.** O produto da arrecadação das tarifas de navegação aérea relativas à utilização das instalações e dos serviços providos pelo Comando da Aeronáutica constituirá receita do Fundo Aeronáutico." (NR)

Art. 23. Fica autorizada a transferência de empregados da INFRAERO, em caso de extinção, privatização, redução de quadro ou insuficiência financeira, por solicitação de qualquer órgão da Administração Pública Direta, Indireta ou Autárquica, mantido o regime jurídico.

Art. 24. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 16 de abril de 2019.

Deputado Mauro Lopes
Presidente da Comissão

Congresso Nacional
FL. 124
COCM