

II – Voto do Relator

A doação de órgãos no Brasil tem sido marcada pelo baixo índice de doadores, refletindo a falta de conhecimento da população, ocasionada por uma campanha do Ministério da Saúde que se concentrou, somente, durante a aprovação da lei, em 1997.

Para tentar reverter o quadro estatístico, onde registra-se 4 doadores por milhão de habitante no Brasil, se faz necessário que periodicamente se desenvolva campanha maciça, concentrada em determinada data para que cada vez mais a população se conscientize da importância do ato, que é a doação voluntária de órgãos.

A criação do Dia Nacional da Doação de Órgãos vem contribuir para a ampliação do conhecimento sobre o tema, ajudando a reduzir o medo e o preconceito que dificulta a superação de questões culturais e/ou religiosas. Com campanhas educativas coordenadas pelo Ministério da Saúde, através de debates, propagandas na imprensa, se pode explicar, estimular e difundir esse ato de amor: doar uma parte de um ente querido para salvar a vida de alguém que não se conhece.

De mérito, a nosso ver, inquestionável, apresento Voto Favorável à aprovação do Projeto de Lei nº 1.966, de 1999.

Sala das Comissões, 23 de maio de 2000. – Deputado **Jorge Alberto**, Relator.

III – Parecer da Comissão

A Comissão de Seguridade Social e Família, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, unanimemente, o Projeto de Lei nº 1.966/99, nos termos do parecer do Relator, Deputado Jorge Alberto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Cleuber Carneiro, Presidente; Jorge Alberto e Celso Giglio, Vice-Presidentes; Affonso Camargo, Almerinda de Carvalho, Ângela Guadagnin, Antônio Palocci, Armando Abílio, Carlos Mosconi, Costa Ferreira, Djalma Paes, Dr. Hélio, Dr. Rosinha, Eduardo Barbosa, Eduardo Jorge, Eduardo Seabra, Euler Moraes, Euler Ribeiro, Henrique Fontana, Ildefonso Cordeiro, João Fassarella, Jorge Costa, José Linhares, Laura Carneiro, Lavoisier Maia, Lúcia Quinan, Luiza Erundina, Rafael Guerra, Raimundo Gomes de Matos, Saraiva Felipe, Saulo Pedrosa, Serafim Venzon, Sérgio Carvalho, Teté Bezerra, Ursicino Queiroz e Vicente Caropreso.

Sala da Comissão, 28 de junho de 2000. – Deputado **Cleuber Carneiro**, Presidente.

PROJETO DE LEI Nº 2.103-A, DE 1999

(Do Sr. Gonzaga Patriota)

Acrescenta ao caput do art 7º a expressão “segurança pública”; altera o § 1º e acresce os §§ 6º a 8º ao mesmo artigo da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: Depu. Pedro Chaves).

(Às Comissões de Viação e Transportes; de Relações Exteriores e de Defesa Nacional; e de Constituição e Justiça e de Redação (art. 54) - (art.24-II)

SUMÁRIO

I – Projeto Inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

– termo de recebimento de emendas

– parecer do relator

– emenda oferecida pelo relator

– parecer da Comissão

– emenda adotada pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 107, da Lei nº 7.565, de 19 de novembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis, militares e de segurança pública.

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas e Forças Auxiliares (Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares);

§ 2º

§ 6º Consideram-se aeronaves de segurança pública as pertencentes e operadas pelas Polícias Civis dos Estados e do Distrito Federal. Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal;

§ 7º Para efeito deste Código, as aeronaves de segurança pública, empregadas em missões de segurança pública, equiparam-se às aeronaves militares;

§ 8º As aeronaves pertencentes às Forças Auxiliares e de segurança pública serão cadastradas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) e seus prefixos receberão designativos Alfa Numéricos correspondentes às instituições de origem (PM-O1XY, BM-O2XY, PC-O3XY, PF-O4XY e PR-O5XY).

Justificação

No Brasil, o emprego de aeronaves pelas Forças Auxiliares, em suas missões constitucionais teve sua origem na Força Pública de São Paulo, hoje Polícia Militar, em 1913, quando, aquela Instituição vanguardista, criou, através da Lei estadual nº 1.395-A, de 13 de dezembro, a 1ª Escola de Aviação Militar de Brasília. Portanto, às Forças Auxiliares não falta a vocação histórica do emprego de aeronaves em suas missões.

Neste momento, em vários estados brasileiros as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares empregam aeronaves asas fixas ou rotativas (helicópteros) em suas missões. Entretanto os seus empregos estão subutilizados em relação ao potencial de emprego dos equipamentos e das necessidades das próprias Organizações, com altos índices de desperdícios dos meios e graves prejuízos às comunidades. E a que devemos esse fato? À dicotomia de leis que se perpetra com esse fato, quando de um lado o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) reconhece e titula como aeronaves militares somente as pertencentes às Forças Armadas (Exército, Marinha e Aeronáutica) e, do outro lado, o dispositivo constitucional que nomeia as Forças Auxiliares como militares, reservas do Exército. Obviamente, se essas Instituições são militares e seus meios operacionais (avião e helicóptero) têm que seguir o mesmo ordenamento jurídico. Até porque a legalidade para que as Forças Auxiliares possuam aeronaves está contemplada através do Decreto Federal nº 88777, de 30 de setembro de 1983 (R-200) que regulamenta as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares, estabelecendo princípios e normas para aplicação do Decreto-Lei nº 667/69. O Decreto 667/69, em seu artigo 3º prevê, "para aquisição de aeronaves e aprovação do Estado Maior da Aeronáutica, para o que diz respeito ao tipo, especificação e finalidade de aeronave", o que para muitos, é um resquício do período totalitário. É bem verdade que as Polícias Federal, Militar e Civil descumprem esse ditame legal, mas é bem verdade, também, que ao descumprirem a lei, operam marginalmente, um mau exemplo. Assim, objetivamente o que se deseja com esse projeto de atualização Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica), no que diz respeito às Forças Auxiliares, é trazer para o manto da legalidade a execução das múltiplas missões de defesa civil, prevenção e combate ao incêndio, urbano e rural, e salvamentos, policiamento ostensivo, quando em muitas ocasiões, ocorre ações de confronto direto com a marginalidade. Ocasões, por-

tanto em que essas aeronaves, se não se altera a lei operarão marginalmente por força do caráter da missão a executar.

Por oportuno, também, à criar-se na lei, a figura jurídica das aeronaves de segurança pública. Tal providência contempla a lacuna hoje existente na esfera das Instituições que atuam nesta área. Bem sabemos que essas Instituições têm um ordenamento jurídico civil, mas suas missões se enquadram sob a égide da segurança pública, portanto, do ponto de vista jurídico precisam desse amparo legal.

Assim, no momento em que se discute o caos da segurança pela relevância do tema, e pelos benefícios decorrentes para o País e para essas Corporações e Instituições, esperamos contar com o apoio de nossos pares para a aprovação desta proposta de alteração de lei.

Sala das sessões, 26 de novembro de 1999. – Deputado **Gonzaga Patriota**, PSB/PE.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

Dispõe Sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

TÍTULO IV Das Aeronaves

CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares art. 3-I).

§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.

§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do poder público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.

§ 4º As aeronaves a serviço de entidades da administração indireta Federal, Estadual ou Municipal são consideradas, para os efeitos deste Código, aeronaves privadas (Art. 3,II).

§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (Art. 14, § 6º).

CAPÍTULO II

Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade

SEÇÃO I

Da Nacionalidade e Matrícula

Art. 108. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.

DECRETO-LEI Nº 667, DE 2 DE JULHO DE 1969

Reorganiza as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros Militares dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal e dá outras providências.

CAPÍTULO I

Definição e Competência

Art. 3º Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:

a) executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pela autoridade competente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;

b) atuar de maneira preventiva, como força de dissuasão, em locais ou áreas específicas, onde se presuma ser possível a perturbação da ordem;

c) atuar de maneira repressiva, em caso de perturbação da ordem, precedendo o eventual emprego das Forças Armadas;

d) atender à convocação, inclusive mobilização, do Governo Federal em caso de guerra externa ou para prevenir ou reprimir grave perturbação da ordem ou ameaça de sua irrupção, subordinando-se à Força Terrestre para emprego em suas atribuições específicas de Polícia Militar e como participante da defesa interna e da defesa territorial;

e) além dos casos previstos na letra anterior, a Polícia Militar poderá ser convocada, em seu conjunto, a fim de assegurar à Corporação o nível necessário de adestramento e disciplina ou ainda para garan-

tir o cumprimento das disposições deste Decreto-Lei, na forma que dispuser o regulamento específico.

* Artigo, **caput**, com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.010, de 12-1-1983.

§ 1º A convocação, de conformidade com a letra e deste artigo, será efetuada sem prejuízo da competência normal da Polícia Militar de manutenção da ordem pública e de apoio às autoridades federais nas missões de defesa interna, na forma que dispuser regulamento específico.

* § 1º – Com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.010, de 12-1-1983.

§ 2º No caso de convocação de acordo com o disposto na letra “e” deste artigo, a Polícia Militar ficará sob a supervisão direta do Estado-Maior do Exército, por intermédio da Inspeção-Geral das Polícias Militares, e seu Comandante será nomeado pelo Governo Federal.

* § 2º – Com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.010, de 12-1-1983.

§ 3º Durante a convocação a que se refere a letra e deste artigo, que não poderá exceder o prazo máximo de 1 (um) ano, a remuneração dos integrantes da Polícia Militar e as despesas com a sua administração continuarão a cargo do respectivo Estado-Membro.

* § 3º com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.010, de 12-1-1983.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 2.103/99

Nos termos do art. 119, **caput**, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura – e divulgação na Ordem do Dia das Comissões – de prazo para apresentação de emendas, a partir de 24-4-00, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, 3 de maio de 2000. – **Ruy Prudêncio da Silva**, Secretário.

I – Relatório

A proposição que ora nos chega para análise de mérito altera o **caput** do art. 107 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), de forma a prever um terceiro tipo de classificação das aeronaves: o de segu-

rança pública. Altera, também, o § 1º do mesmo artigo, que define as aeronaves consideradas militares, para incluir aquelas integrantes das Forças Auxiliares (Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares).

Finalmente, acrescenta três novos parágrafos ao citado art. 107 com o objetivo de:

- definir as aeronaves consideradas de segurança pública como aquelas pertencentes e operadas pelas Polícias Cíveis dos Estados e do Distrito Federal, Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal;
- equiparar, para os efeitos do CBA, as aeronaves de segurança pública às aeronaves militares;
- dispor sobre os prefixos de cadastro das aeronaves pertencentes às Forças Auxiliares e as de segurança pública no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

O Autor justifica sua proposição argumentando que, embora as Forças Auxiliares tenham uma tradição histórica de utilização de aeronaves em suas missões, esse uso ainda é pequeno, devido ao fato do CBA reconhecer como militares apenas as aeronaves pertencentes às Forças Armadas. Além disso, existe uma lacuna também no que se refere às aeronaves utilizadas em missões de segurança pública, que hoje não encontram-se tipificadas no CBA.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposta. É o nosso relatório.

II – Voto do Relator

O uso de aeronaves em missões de segurança pública e de defesa civil é um imperativo nos dias atuais. Não se pode conceber, no limiar do século XXI, uma corporação de polícia, civil ou militar, ou ainda corpo de bombeiro que não possa fazer pleno uso de aviões e, principalmente, helicópteros para o desempenho de suas tarefas cotidianas, como prevenção e combate a incêndio, policiamento ostensivo, socorro em caso de acidentes, entre outras.

Não obstante, o uso desses equipamentos pelas Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares, Polícias Cíveis, Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal ainda está bastante aquém do que seria esperado, ou mesmo desejado. Como bem apontou o Autor da proposta, isso decorre, em grande parte, do fato do CBA não reconhecer tais aeronaves como militares, nem dispor de categoria própria para elas, o que acaba dificultando sua aquisição e uso, por parte das corporações.

Parece-nos, pois, oportuna a alteração pretendida pelo nobre Deputado Gonzaga Patriota, que inclui as aeronaves pertencentes às polícias e corpos de

bombeiros militares entre as consideradas militares. Outrossim, cria uma categoria própria – de segurança pública – para as aeronaves das Polícias Cíveis estaduais e do Distrito Federal, Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal. Com essas medidas, traz para o manto do CBA e regulariza a situação dos equipamentos – aviões e helicópteros – integrantes dessas corporações.

Registramos um equívoco do Autor ao redigir a ementa da proposição, onde ele refere-se ao art. 7º do CBA, quando o correto seria referir-se ao art. 107. Embora tal equívoco possa ser corrigido por ocasião da redação final, optamos por oferecer uma emenda já nesta comissão.

No que concerne, pois, a esse órgão técnico, somos pela aprovação quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 2.103/99, com a emenda que apresentamos.

Sala da Comissão, 21 de junho de 2000. – Deputado **Pedro Chaves**, Relator.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se à ementa da proposição em epígrafe a seguinte redação:

“Acrescenta ao **caput** do art. 107 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro 1986, a expressão “segurança pública”; altera o § 1º e acresce §§ 6º a 8º ao mesmo artigo.”

Sala da Comissão, 21 de junho de 2000. – Deputado **Pedro Chaves**, Relator.

III – Parecer da Comissão

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com emenda, o Projeto Lei nº 2.103/99, nos termos do parecer do relator, Deputado Pedro Chaves.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Barbosa Neto, Presidente; e Pedro Fernandes, Vice-Presidente; Aloízio Santos, Chico da Princesa, Duílio Pisaneschi, Mário Negromonte, Pedro Chaves, Romeu Queiroz, Sérgio Barros, Sérgio Reis, Alberto Mourão, Eunício Oliveira, José Chaves, Waldir Schmidt, Eliseu Resende, Ildelfonso Cordeiro, Neuton Lima, Oscar Andrade, Carlos Santana, Fernando Marroni, Marcos Afonso, Telma de Souza, Albérico Filho, Almir Sá, Philemon Rodrigues, Raimundo Santos, Luís Eduardo, Gonzaga Patriota, Edinho Araújo, Dr. Heleno, Pastor Valdeci Paiva, Carlos Dunga, Márcio Matos, Pedro Celso e Olímpio Pires.

Sala da Comissão, 28 de junho de 2000. – Deputado **Barbosa Neto**, Presidente.

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

- Dê-se à ementa do projeto a seguinte redação:
“Acrescenta ao **caput** do art. 107 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a expressão “segurança pública”; altera o § 1º e acresce §§ 6º a 8º ao mesmo artigo.”

Sala da Comissão, 28 de junho de 2000. – Deputado **Barbosa Neto**, Presidente.

PROJETO DE LEI Nº 2.186-A, DE 1999

(Do Sr. Luiz Bittencourt)

Institui o Dia Nacional do Cerrado; tendo parecer da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias pela aprovação (relator: Dep. Fernando Zuppo).

(Às Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; de Educação, Cultura e Desporto; e de Constituição e Justiça e de Redação (Art. 54) – (Art. 24, II).

SUMÁRIO

I – Projeto Inicial

II – Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Dia Nacional do Cerrado, a ser celebrado no dia 23 de setembro de cada ano, em todo o território nacional.

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

Justificação

O Cerrado é a paisagem da integração nacional. Com uma área de aproximadamente dois milhões de km², o complexo ecossistêmico de campos cerrados – a savana brasileira – ocupa cerca de 23% do território nacional.

Pela sua posição, na maior parte do Brasil Central, o Cerrado faz limite com todos os outros grandes complexos ecossistêmicos do País, como, dentre outros, Floresta Amazônica e Pantanal Mato-Grossense. Além disso, tanto possui, nos seus campos cerrados, áreas representativas dessas outras paisagens, como também ocorre sob a fonna de manchas em todas elas.

O Cerrado é, portanto, a paisagem que interliga todas as nossas regiões geopolíticas, interagindo

com todos os fatores físicos, biológicos e culturais que as caracterizam. Daí sua importância fisiográfica, biológica, econômica e social.

De fato, no Cerrado temos o berço que integra as bacias hidrográficas brasileiras; o valor dos campos cerrados para a biodiversidade tropical tem sido considerado estratégico pelos especialistas no assunto; a força econômica da nossa savana vem dos seus pólos urbanos, como a região do Distrito Federal, e das atividades de agricultura, pecuária e mineração; quanto às populações humanas, há que se ressaltar a grande integração entre as populações originais e as migrantes, estas vindas de todos os rincões brasileiros.

Contudo, deve ser ressaltado que a intensa ocupação humana dos ambientes de campos cerrados ao longo dos últimos 40 anos, – sobretudo o crescimento urbano, em particular no âmbito de influência do Distrito Federal, e o incremento de monoculturas, como a da soja –, vem não apenas descaracterizando a fisionomia do Cerrado quanto à flora e à fauna, mas também poluindo o seu solo e a sua água. Esse quadro demanda, com urgência, políticas, planos e ações de ocupação e uso do Cerrado que tenham forte fundamentação ecológica.

Assim, é plenamente justificável que celebremos a cada ano o Dia Nacional do Cerrado. Mais do que uma simples comemoração simbólica, esse será um dia de reflexão e, espera-se, de iniciativas que levem ao desenvolvimento sustentável, à proteção e à preservação da nossa paisagem nacional de savana.

Afinal, como afirma Almeida Jr., “o futuro dos complexos ecossistêmicos brasileiros e, quem sabe, de toda a região Neotropical está, inevitavelmente, ligado ao futuro do Cerrado.” [ALMEIDA JR., J.M.G. de. “Uma proposta de ecologia humana para o Cerrado”. IN: Maria Novaes Pinto, Org., *Cerrado – Caracterização, Ocupação e Perspectivas*, 2ª ed., Brasília: EDUnB/Sematec., 1994, pp. 569-83.]

Diante do exposto, peço o apoio dos meus nobres Pares nesta Casa no sentido de aprovar a iniciativa legislativa de minha autoria.

Sala das Sessões, 7 de dezembro de 1999. – Deputado **Luiz Bittenourt**.

**COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR,
MEIO AMBIENTE E MINORIAS**

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 2.186/99

Nos termos do Art. 119, **caput**, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação, na