



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.530-A, DE 2012

(Do Sr. Wellington Fagundes)

Dispõe sobre a guarda ou o depósito de aeronave; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. JOSE STÉDILE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para condicionar o depósito ou a guarda de aeronave, por administração aeroportuária, à existência de área livre em pátio de estacionamento de aeronaves, nos termos de regulamentação.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 313. O explorador ou o proprietário de aeronaves entregues em depósito ou à guarda de administração aeroportuária responde pelas despesas correspondentes.

..... (NR)”

“Art. 313-A. A custódia, a guarda ou o depósito de aeronave não será confiado à administração de aeroporto que, nos termos da regulamentação, careça de área livre em pátio de estacionamento de aeronaves.”

“Art. 314.....

§ 1º Se, no prazo estabelecido neste artigo não for autorizada a entrega da aeronave, a administração do aeroporto poderá efetuar a venda pública pelo valor correspondente, para ocorrer às despesas com o depósito.

§ 2º Não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada à administração do aeroporto, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB, observado o disposto no § 7º.

.....

§ 4º Se, durante o prazo definido no caput, o aeroporto passar a sofrer de carência de área em pátio de estacionamento, nos termos da regulamentação prevista no art. 313-A, nomear-se-ão outros aeroportos para receber em depósito ou guardar as aeronaves que estejam dando causa ao problema, restando as despesas da transferência a cargo de exploradores ou proprietários das aeronaves.

§ 5º A transferência de aeronave de um aeroporto a outro, de acordo com o previsto no § 4º, não interrompe a contagem do prazo definido no caput.

§ 6º Na hipótese de haver transferência de aeronave, de acordo com o previsto no § 4º, o valor apurado com a venda pública, se houver, será rateado entre as administrações dos aeroportos responsáveis pela guarda ou depósito da aeronave, desde que remanesça dívida a ser liquidada.

§ 7º Ocorrendo a situação prevista no § 2º e tendo já havido transferência da aeronave de um aeroporto a outro, far-se-á a adjudicação a ambas as

administrações aeroportuárias, que compartilharão a propriedade, cabendo a cada uma delas quinhão proporcional ao valor da dívida a ser liquidada. (NR)”

Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Com este projeto de lei, procura-se oferecer uma solução para o grave problema da ocupação, por aeronaves inativas, de parte do pátio de estacionamento de aeronaves nos aeroportos congestionados. Tal situação repetidamente aflige aeroportos como os de Congonhas e de Brasília. Pouco tempo atrás, em 2011, segundo a Infraero, havia 117 aviões deteriorados, sem condições de voo, ocupando espaço útil nos aeroportos brasileiros.

O que se quer é que a decisão administrativa ou judicial que determine o depósito ou a guarda de aeronave, nos casos previstos no art. 313 do Código Brasileiro de Aeronáutica, seja tomada com base na existência de suficiente área livre de estacionamento no aeroporto, de sorte que a escolha não recaia sobre unidades já congestionadas ou que passem, por exemplo, por obras que restrinjam capacidade. Evidentemente, os termos que hão de guiar a avaliação sobre a existência de suficiente área livre devem provir da autoridade de aviação civil, na forma de regulamento, posto que ela é quem detém a prática regulatória e o conhecimento especializado necessário para esse tipo de delimitação.

Outro objetivo desta proposta é retirar o caráter definitivo da decisão que haja incumbido certo aeroporto do depósito ou da guarda de aeronave. De acordo com o projeto, sempre que unidade aeroportuária passe a sofrer de severa limitação de espaço para estacionamento de aeronaves, nova designação deverá ser feita, transferindo-se as aeronaves inativas para outro aeroporto que disponha do espaço apropriado.

As providências aqui sugeridas, a par de aperfeiçoarem o processo que cuida do depósito e da guarda de aeronaves, não interferem no curso das medidas que têm sido tomadas no âmbito do programa Espaço Livre, coordenado pelo Conselho Nacional de Justiça – CNJ, cujo fito é liberar espaço operacional nos aeroportos.

Dito isso, espera-se que a proposta seja bem acolhida e, se necessário, aperfeiçoada pelos nobres Pares.

Sala das Sessões, em 11 de outubro de 2012.

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

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

.....

TÍTULO IX
DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

.....

CAPÍTULO V
DA CUSTÓDIA E GUARDA DE AERONAVE

.....

Art. 313. O explorador ou o proprietário de aeronaves entregues em depósito ou a guarda de autoridade aeronáutica responde pelas despesas correspondentes.

§ 1º Incluem-se no disposto neste artigo:

I - os depósitos decorrentes de apreensão;

II - os seqüestros e demais medidas processuais acautelatórias;

III - a arrecadação em falência, qualquer que seja a autoridade administrativa ou judiciária que a determine;

IV - a apreensão decorrente de processos administrativos ou judiciários.

§ 2º No caso do § 2º do art. 303, o proprietário ou o explorador da aeronave terá direito à restituição do que houver pago, acrescida de juros compensatórios e indenizações por perdas e danos.

§ 3º No caso do parágrafo anterior, caberá ação regressiva contra o poder público cuja autoridade houver agido com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 314. O depósito não excederá o prazo de 2 (dois) anos.

§ 1º Se, no prazo estabelecido neste artigo não for autorizada a entrega da aeronave, a autoridade aeronáutica poderá efetuar a venda pública pelo valor correspondente, para ocorrer às despesas com o depósito.

§ 2º Não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Ministério da Aeronáutica, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica ao depósito decorrente de processo administrativo de natureza fiscal.

Art. 315. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 4.530, de 2012, de autoria do Deputado Wellington Fagundes. Trata-se de iniciativa que altera os arts. 313 e 314 do Código Brasileiro de Aeronáutica e também acrescenta art. 313-A ao texto em vigor, com a finalidade de condicionar a custódia, a guarda ou o depósito de aeronave à administração aeroportuária que possa contar com suficiente área livre no pátio de estacionamento.

Segundo a proposta, se sobrevier falta de espaço em pátio de estacionamento durante o período no qual uma ou mais aeronaves estiverem guardadas ou depositadas em determinado aeroporto, nomear-se-ão outras administrações aeroportuárias para recebê-las, às expensas de seus proprietários ou exploradores.

Para o autor, é importante que a decisão administrativa ou judicial que determine a guarda ou o depósito de aeronave em um aeroporto leve em conta a disponibilidade de área livre para estacionamento nesse local, de sorte que as escolhas não recaiam sobre unidades já congestionadas ou que passem por obras que provoquem restrição de capacidade. Lembra que os aeroportos de Brasília e de Congonhas vivem tal situação.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Duas linhas de ação, basicamente, apresenta o projeto. A primeira é substituir a expressão “autoridade aeronáutica” por “administração do aeroporto” ou “administração aeroportuária”, no texto dos arts. 313 e 314 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica. Trata-se, apenas, de uma adequação à realidade institucional do setor. A segunda é condicionar decisão judicial ou administrativa que atribua a administração de aeroporto a custódia, guarda ou o depósito de aeronave à existência de suficiente área livre de estacionamento de aeronaves no complexo aeroportuário em questão. A definição do que seja disponibilidade razoável de área livre é conferida ao poder regulamentar, no caso, presume-se, à ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. Tal inovação, parece-me, é salutar, pois evita que a decisão judicial ou administrativa seja tomada sem que se leve em conta conhecimento factual da maior importância.

De fato, área para estacionamento de aeronaves costuma ser recurso escasso nos aeroportos de grande movimento. Posições afastadas do terminal de passageiros, frequentemente, são requisitadas para a execução de procedimentos de embarque e desembarque, em decorrência do aumento do número de voos e das limitações da infraestrutura existente. Assim, quanto mais espaço houver dedicado à acomodação de aeronaves que ficarão sem uso por extensos períodos, mais restrita será a margem de manobra do gestor aeroportuário para responder

operacionalmente aos picos de demanda. Não é por acaso, portanto, que a Infraero e os novos concessionários de aeroportos se incomodam com a responsabilidade de atuarem como depositários. A maior parte dos aeroportos que administram depende muito mais financeiramente da receita tarifária obtida da movimentação de aeronaves e de passageiros do que da que lhes é garantida pela cobrança por estacionamento.

De toda sorte, é bom que se diga, a exigência de que se leve em consideração o espaço disponível para estacionamento de aeronave no aeroporto nenhum prejuízo trás ao programa Espaço Livre – Aeroportos, encabeçado pelo Conselho Nacional de Justiça – CNJ, com a participação de outros entes públicos, cuja finalidade é retirar dos complexos aeroportuários congestionados aviões apreendidos ou que integrem massa falida, por meio de desmonte, leilão ou remoção. Enquanto o programa do CNJ tenta lidar com uma situação problemática já estabelecida, a proposta legal aqui examinada tenta evitar que futuras decisões deem causa à continuidade do problema.

Isso posto, no que compete a esta Comissão analisar, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.530, de 2012.

Sala da Comissão, em 01 de abril de 2013.

Deputado JOSÉ STÉDILE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.530/2012, nos termos do parecer do relator, Deputado Jose Stédile.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto, Osvaldo Reis e Jaime Martins - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Milton Monti, Newton Cardoso, Paulo Pimenta, Raul Lima, Vanderlei Macris, Washington Reis, Wellington Fagundes, Zeca Dirceu, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Arolde de Oliveira e Luiz Argôlo.

Sala da Comissão, em 3 de abril de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
