



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.633, DE 2013

(Do Sr. William Dib)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para regular a aviação pública.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei Altera a Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 2º A Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14.

.....

§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes e as aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de serviço público. (NR)

.....

§ 7º A operação de aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de serviços públicos, será realizada de forma que se permita o exercício das atividades que lhes competem com segurança e prioridade em condições especiais de voo, com vistas ao cumprimento de suas missões institucionais. (NR)

.....

Art. 39,.....:

.....

(NR) “X – aos órgãos públicos, dedicados exclusivamente à Aviação pública.

“Art. 98.

.....

§ 3º A formação e o adestramento do pessoal dos órgãos públicos, bem como os requisitos básicos para a operação de aeronaves pelo respectivo pessoal, terão regulamentação especial da Agência Nacional de Aviação Civil. (NR)”

.....

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

.....

§ 6º Salvo disposição em contrário, aplica-se às aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de funções de segurança pública, tais como atividades policiais, de fiscalização, alfandegárias, de combate a incêndio,

resgate, salvamento, o mesmo regime jurídico das aeronaves militares, no que couber. (NR)

§ 7º Caberá a ANAC o registro, a certificação e a homologação das aeronaves referidas no parágrafo anterior, bem como a edição de regulamentos específicos que observem as necessidades inerentes às funções por elas desempenhadas. (NR)

§ 8º É vedada a utilização das aeronaves registradas na forma do parágrafo anterior para as atividades incompatíveis com as suas características. (NR)

§ 9º Para as aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de funções de segurança pública, será contratado seguro aeronáutico contra danos às pessoas ou bens na superfície, ao pessoal a bordo, e ao valor da aeronave.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Esse projeto visa a dar um tratamento diferenciado para as aeronaves e pessoal da aviação pública brasileira em relação a aviação privada, como feito em outros países, tudo isso com respaldo na legislação internacional, mormente na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, pois às aeronaves do governo não se aplica as normas internacionais sobre aviação civil (privada) e, portanto, não são consideradas aeronaves civis (privada), por isso da exclusão de competência do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) às aeronaves militares, outra espécie de aeronave pública.

Este projeto procura apresentar alterações no CBAer, pois resolvem problemas referentes a aviação pública, principalmente no que tange ao uso do espaço aéreo e cumprimento de regras de tráfego aéreo nas operações policias, além do treinamento, formação, licenças para as tripulações, seguro, uso de áreas aeroportuárias, manutenção, aeronaves, taxas, etc.

As aeronaves privadas, como as públicas, são registradas conforme sua categoria e dentre essas categorias há o serviço aéreo especializado público (SAE), realizados por pessoa natural ou jurídica brasileira, autorizada, mediante remuneração, em que somente as pessoas e materiais relacionados com a execução do serviço podem ser conduzidos e o serviço aéreo privado (TPP), realizado sem remuneração, em benefício dos proprietários ou operadores, compreendendo as atividades aéreas de recreio ou desportivas, de transporte reservado ao proprietário ou operador, de serviços aéreos especializados realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador, não podendo efetuar quaisquer serviços aéreos remunerados.

Diante disso, por exemplo, as aeronaves de um Estado são registradas na categoria Pública – Administração Direta Estadual (ADE) e não na categoria SAE ou TPP, criando uma dicotomia normativa entre a Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA 91 e a 47), prevalecendo, é claro, o que for determinado pelo certificado de matrícula e de aeronavegabilidade da aeronave.

Outro aspecto a ser tratado é o que prevê a Subparte F do RBHA 47, que estabelece as condições do seguro aeronáutico brasileiro, as aeronaves, independentemente de sua operação ou utilização, que devem possuir cobertura de seguro de responsabilidade civil correspondente à sua categoria de registro, devidamente atualizada, cuja expedição do certificado de aeronavegabilidade só ocorrerá diante da apresentação do certificado de seguro.

Assim, para as aeronaves registradas na categoria ADE, para emissão do certificado de aeronavegabilidade, o qual confere à aeronave condições de voo, mediante comprovação de alguns requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência, devem, dentre outras exigências, comprovar contratação de seguro nas classes II (Tripulantes), III (pessoas e bens no solo) e IV (colisão ou abalroamento).

É importante dizer que antes da emissão do certificado de aeronavegabilidade, as aeronaves devem possuir o certificado de matrícula, o qual confere à aeronave nacionalidade brasileira e atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave, portanto, dever ser incluído a obrigatoriedade de contratação de seguro para as aeronaves que realizam serviço público, definindo a questão, pois, realmente, sem o seguro poderia inviabilizar essa atividade, ou qualquer outra relacionada à aviação.

Vale lembrar que as aeronaves das Forças Armadas não contratam seguro aeronáutico, pois, estão sob a égide da responsabilidade civil do Estado, além de não haver exigência legal prevista no CBAer e terem tratamento diferenciado do RAB, no que diz respeito ao registro de suas aeronaves.

Outra questão relevante e que acarreta sérios transtornos à Aviação Pública é a utilização de áreas aeroportuárias, pois como não há previsão legal (Resolução Nº 113/2009 - Estabelece critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias), os Órgãos Públicos são tratados, através dos contratos celebrados pela INFRAERO, como “atividades comerciais”.

Neste caso ocorre uma situação inusitada, pois, como ambos os Órgãos pertencem à Administração Pública e, por isso, cumprem a Lei de Licitações Nº 8.666/93, ambas fazem um processo de inexorabilidade, que passa pelo crivo de suas respectivas Consultorias Jurídicas e ao final é firmado um “Contrato Comercial”, com prazo determinado, exceto nos casos em que haja investimento pelo Órgão Público. Neste caso haverá prazo de amortização e preços diferenciados.

Por fim, outro problema que ocorre com a Aviação Pública, é que nos termos da **Lei N 6.009/73**, somente as aeronaves militares e da Administração Direta Federal estão isentas do pagamento das tarifas aeroportuárias (embarque, pouso,

permanência, tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota, etc), por outro lado, a **IAC 187-1001/2005**, isenta do pagamento de emolumentos, a realização de serviços em aeronaves públicas, conforme definição do CBA, art. 107, § 3º. Assim, o correto é a isenção das aeronaves públicas prestadoras de serviços.

Diante do supracitado, foi apresentado este projeto, onde se procura solucionar as questões apresentadas e ditas como conflitantes, respeitando a sistemática do CBAer, de forma a não alterá-lo em sua essência e estrutura, porém viabilizando esse importante serviço público.

Sala da Sessão, em 23 de outubro de 2013.

WILLIAM DIB

Deputado Federal

PSDB-SP

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 II
DO ESPAÇO AÉREO E SEU USO PARA FINS AERONÁUTICOS

.....

CAPÍTULO II
DO TRÁFEGO AÉREO

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (art. 1º, § 1º), neste Código (art. 1º, § 2º) e na legislação complementar (art. 1º, § 3º).

§ 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (art. 3º, I), poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrisar no território subjacente.

§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (arts. 177 e 179), mediante informações prévias sobre o voo planejado (art. 14, § 4º).

§ 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, de aeronave dedicada a serviços aéreos públicos (art. 175), dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilateral (arts. 203 a 213).

§ 4º A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas, assim como às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (art. 23).

§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.

§ 6º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao voo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.

Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada e saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.

§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os vôos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (art. 201).

TÍTULO III DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

CAPÍTULO II DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

Seção IV Da Utilização de Áreas Aeroportuárias

Art. 39. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

- I - à sua própria administração;
- II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
- III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;
- IV - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;
- V - ao terminal de carga aérea;
- VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;
- VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
- VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário;
- IX - ao comércio apropriado para aeroporto.

Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

§ 1º O termo de utilização será lavrado e assinado pelas partes em livro próprio, que poderá ser escriturado, mecanicamente, em folhas soltas.

§ 2º O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não amortizado.

§ 4º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior.

§ 5º Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.

CAPÍTULO VIII SISTEMA DE FORMAÇÃO E ADESTRAMENTO DE PESSOAL

Seção II Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil

Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (art. 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.

§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.

§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.

Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. O Poder Executivo baixará regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.

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.3º, 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. 3º, 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.

.....

.....

LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993*

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da
Constituição Federal, institui normas para
licitações e contratos da Administração
Pública e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I Dos Princípios

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da Administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontade para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

.....

LEI Nº 6.009, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1973

Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

Art. 1º Os aeroportos e suas instalações serão projetados, construídos, mantidos, operados e explorados diretamente pela União ou por entidades da Administração Federal Indireta, especialmente constituídas para aquelas finalidades, ou ainda, mediante concessão ou autorização obedecidas as condições nelas estabelecidas.

Art. 2º A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

Parágrafo único. Os preços de que trata este artigo serão pagos ao Ministério da Aeronáutica ou às entidades de Administração Federal Indireta responsáveis pela administração dos aeroportos, e serão representados:

a) por tarifas aeroportuárias, aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação em todo o território nacional. [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 11.182, de 27/9/2005\)](#)

b) por preços específicos estabelecidos, para as áreas civis de cada aeroporto, pelo órgão ou entidade responsável pela administração do aeroporto.

.....

RBHA 47

FUNCIONAMENTO E ATIVIDADES DO SISTEMA DE REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO

ESTE ARQUIVO CONTÉM O TEXTO DO RBHA 47, APROVADO PELA PORTARIA Nº 350/DGAC DE 07 DE OUTUBRO DE 1992, PUBLICADA NO DOU Nº 203, DE 22 DE OUTUBRO DE 1992, INCLUINDO TODAS AS EMENDAS, ATÉ A EMD 47-03, E AS ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELA SEGUINTE PORTARIA:

- Portaria DAC 1191/DGAC, de 25/08/03, publicada no DOU 171, de 04/09/03, que alterou a seção 47.153

RBHA 91

REGRAS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS

Este arquivo contém o texto do RBHA 91, aprovado pela Portaria nº 482/DGAC de 20 de março de 2003, publicada no Diário Oficial da União nº 76, de 22 de abril de 2003, incluindo todas as emendas até a emenda 91-12 e as alterações aprovadas pelos seguintes atos normativos:

- Portaria 132/DGAC, de 13/02/06, publicada no Diário Oficial da União de 15 de fevereiro de 2006. Alterou as seções 91.403, 91.409 e 91.955.

- Resolução 19, de 20/03/08; Diário Oficial da União de 24 de março de 2008. Alterou a seção 91.223.

- Resolução 186, de 18 de março de 2011, publicada no Diário Oficial da União de 21 de março de 2011, Seção 1, página 10. Alterou as seções 91.221 e 91.409.

Em 1º de fevereiro de 2011, adequou-se o parágrafo (g), seção 2, no Apêndice G, à redação dada pela Portaria Nº 249/ DGAC, de 03 de abril de 2002, publicada no Diário Oficial da União de 10 de abril de 2002, Seção 1, página 23.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL RESOLUÇÃO Nº 113, DE 22 DE SETEMBRO DE 2009.

Estabelece critérios e procedimentos para a alocação de áreas aeroportuárias.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, inciso XXI, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando o deliberado na Reunião de Diretoria realizada em 22 de setembro de 2009,

RESOLVE:

Art. 1º Os aeroportos situados no território nacional serão construídos, mantidos ou explorados:

- I - diretamente pela União;
 - II - por empresa da administração indireta federal ou suas subsidiárias legalmente constituídas para essa finalidade;
 - III - pela administração direta dos Estados e Municípios, por meio de convênio;
- ou
- IV - por concessão ou autorização.

CAPÍTULO I DAS ÁREAS AEROPORTUÁRIAS E DO SEU OPERADOR

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução, são consideradas como áreas aeroportuárias aquelas situadas no aeroporto e destinadas:

- I - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;
 - II - às empresas que explorem serviço aéreo público;
 - III - ao terminal de carga aérea;
 - IV - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos;
 - V - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
 - VI - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; e
 - VII - ao comércio apropriado para aeroporto.
-
-



**REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE**

INSTRUÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL - NORMATIVA

IAC 187-1001

COBRANÇA DE SERVIÇOS PRESTADOS PELO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL E ORGANIZAÇÕES SUBORDINADAS



**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL**

PORTARIA DAC Nº 225/DGAC, DE 17 DE MARÇO DE 2005.

Aprova a IAC que estabelece normas e procedimentos para a cobrança dos serviços prestados pelo DAC.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, de acordo com o que preceituam o Art. 1º, o Art. 2 e seu inciso VII e o Art. 3º da Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, que dispõe sobre o Fundo Aeroviário, e conforme o previsto na Portaria nº 075/GM5, de 17 de janeiro de 1985, que autoriza o Departamento de Aviação Civil a cobrar emolumentos relativos a custos de serviços, e considerando a necessidade de atualizar os dados relativos aos pagamentos dos serviços prestados pelo Departamento de Aviação Civil, pelo Instituto de Aviação Civil e Serviços Aéreos Regionais de Aviação Civil, resolve:

Art. 1º Seja efetivada a IAC abaixo discriminada:

IAC 187-1001

Título: Cobrança de Serviços Prestados pelo Departamento de Aviação Civil e Organizações Subordinadas

Art. 2º Revogam-se a Portaria nº 601/DGAC, de 03 de junho de 2002, publicada no Diário Oficial da União nº 108, de 07 de junho de 2002, que aprovou a IAC 0010, e a Portaria nº 1210/DGAC, de 29 de novembro de 2004, publicada no Diário Oficial da União nº 237, de 10 de dezembro de 2004.

Art 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Maj Brig Ar JORGE GODINHO BARRETO NERY
Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil

FIM DO DOCUMENTO