

**PROJETO DE LEI Nº DE 2015
(Do Sr. Capitão Augusto)**

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

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,.....

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

.....
“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 inexibilidade, 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 de 2015.

CAPITÃO AUGUSTO
Deputado Federal
PDT-SP