

PROJETO DE LEI Nº , DE 2003
(Do Sr. CEZAR SCHIRMER)

Modifica os arts. 30, 31 e 36 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a exploração comercial dos aeródromos privados.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei modifica os arts. 30, 31 e 36 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a exploração comercial dos aeródromos privados.

Art. 2º Os arts. 30, 31 e 36 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 30.....

.....

§ 2º O aeródromo privado só poderá ser usado com a permissão de seu respectivo proprietário.

§ 3º O aeródromo privado só poderá ser aberto ao público e explorado comercialmente, por solicitação do proprietário, mediante homologação e autorização da autoridade aeronáutica.

§ 4º Uma vez homologado e autorizado a funcionar comercialmente, o aeródromo privado passa a ser classificado como aeródromo

público, podendo cobrar tarifas de infra-estrutura aeronáutica, de acordo com a regulamentação específica. (NR)”

“Art. 31.....

.....

Parágrafo único. O aeródromo privado aberto ao público, nos termos do art. 30, § 3º, equipara-se a aeroporto. (NR)”

“Art.36.....

.....

§ 2º Observado o disposto no § 1º, a organização administrativa, assim como a responsabilidade pela construção, manutenção, operação e exploração do aeroporto, cabe ao respectivo explorador.

§ 3º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devem funcionar.

§ 4º Sujeitam-se ao regime dos serviços públicos os aeroportos de propriedade da União e diretamente explorados por esta ou por entidades da Administração Pública Federal Indireta, pelos Estados ou Municípios.

§ 5º Sujeitam-se ao regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos a construção e a exploração, por pessoas físicas ou jurídicas de direito privado, de aeroportos construídos em terreno da União, de Estados ou Municípios.

§ 6º Sujeitam-se à autorização da autoridade aeronáutica a exploração de aeródromos privados abertos ao público, nos termos do art. 30, § 3º, e a construção e exploração de aeroportos em terrenos de propriedade de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado.

§ 7º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específica pela União, constituem universalidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

A abertura de aeródromos privados ao público, e sua conseqüente exploração comercial, é medida dada como certa nos meios aeronáuticos. Trata-se de uma questão de tempo. A própria minuta do novo Código Brasileiro de Aeronáutica, divulgada em 2001 pelo Ministério da Defesa, para consulta pública, já previa esse expediente.

Injunções políticas, entretanto, podem atrasá-lo consideravelmente, visto que a criação da Agência Nacional de Aviação Civil ainda depende de aprovação do Congresso Nacional e, de acordo com os planos do Poder Executivo, aquela proposta de alteração do CBA só seria encaminhada ao Legislativo após a consolidação da ANAC.

Ora, estando este Parlamento apto a discutir e aprovar a matéria, não há porque aguardar, passivamente, iniciativa vinda de outro Poder. Nossa intenção, portanto, é antecipar os debates e, quiçá, alterar o texto legal sem grandes delongas, em face da concordância em torno do tema.

Não se está a imaginar, obviamente, que a providência possa causar maior repercussão no transporte aéreo regular, visto que os aeroportos administrados pela INFRAERO respondem por 97% da demanda existente nessa modalidade. Como a empresa, apesar de pública, possui considerável capacidade de investimento, não se pode afirmar que o setor de infra-estrutura aeroportuária, no que tange ao atendimento à aviação comercial regular, esteja ávido por capital privado, muito embora haja espaço para a participação de particulares, principalmente na construção e manutenção de terminais aéreos nos aeroportos mais congestionados.

Há a clara noção, todavia, de que a abertura de aeródromos

privados ao público pode beneficiar bastante a chamada aviação geral, segmento que engloba as aeronaves não empregadas nos serviços regulares de transporte aéreo de passageiros e de carga, destacando-se as dedicadas aos serviços de táxi aéreo ou de operação pessoal – de empresa ou pessoa física. Cabe lembrar que o Brasil possui a segunda maior frota mundial de aeronaves desse gênero, o que leva, não raro, a conflitos entre a aviação regular e a aviação geral na utilização dos aeroportos, especialmente os centrais. O uso de aeródromos privados pode, em boa medida, ajudar a reduzir esse problema.

Sala das Sessões, em de de 2003.

Deputado Cezar Schirmer