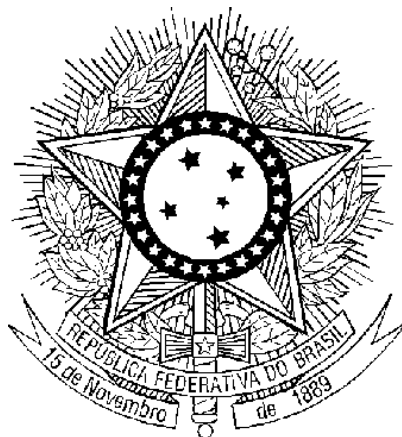


AVULSO NÃO
PUBLICADO –
REJEIÇÃO NA ÚNICA
COMISSÃO DE
MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.070-A, 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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relatora: DEP. ALINE CORRÊA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

APRECIAÇÃO:

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 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 24 de setembro de 2003.

Deputado Cezar Schirmer

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 III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

Seção I
Dos Aeródromos

.....

Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.

Art. 31. Consideram-se:

I - aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

II - helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

III - heliportos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Art. 32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não-regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (art. 22).

.....

Seção II
Da Construção e Utilização de Aeródromos

.....

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da administração federal indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica.

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o território nacional, ou das entidades da administração federal indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.

§ 3º Compete à União ou às entidades da administração indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável, por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º 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 devam funcionar.

§ 5º 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 (art. 38).

Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Cezar Schirmer, pretende alterar a Lei nº 7.565/86 – Código Brasileiro de Aeronáutica - para permitir a exploração comercial dos aeródromos privados. Para isso, propõe alterações nos artigos 30, 31 e 32 da referida norma Legal.

De acordo com a proposta, os aeródromos privados poderão ser utilizados para fins comerciais, desde que tenham a permissão do seu proprietário, mediante a homologação e autorização da autoridade aeronáutica. Com a utilização comercial, o aeródromo passa a ser considerado público, equiparando-se a aeroporto, e poderá cobrar tarifas de infra-estrutura aeronáutica.

Por fim, o texto do PL estabelece que 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.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em análise altera vários dispositivos da Lei nº 7.565/86, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, com o objetivo de permitir a exploração comercial dos aeródromos privados.

Pareceu-nos, em primeira análise, que a proposta traria uma importante inovação para o processo de gestão da infra-estrutura aeroportuária brasileira, contribuindo, assim, para a solução da atual crise por que passa o setor de transporte aéreo brasileiro. Entretanto, um estudo mais aprofundado da legislação que rege o assunto apontou-nos que não há, atualmente, qualquer impedimento legal para a construção e exploração de aeródromos pela iniciativa privada, embora essa atividade seja de competência da União. Senão vejamos.

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, os aeródromos privados são aqueles construídos, mantidos e operados por seus proprietários, com estrita obediência às instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica, sendo abertos ao tráfego aéreo mediante o processo de registro, após o atendimento dos requisitos legais e regulamentares. O texto do CBA deixa claro que os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão do seu proprietário, vedada a exploração comercial. O aeródromo privado, aberto ao tráfego aéreo pelo referido registro, só poderá funcionar para atividades privadas do proprietário e de suas empresas.

Os aeródromos públicos, por sua vez, conforme o art. 36 do CBA, são aqueles construídos, mantidos e explorados: diretamente pela União; por empresas especializadas da administração federal indireta (Infraero); mediante convênio com Estados e Municípios; ou por concessão ou autorização. Ainda de acordo com o CBA,

para que os aeródromos públicos possam ser abertos ao tráfego, eles deverão ser homologados pela autoridade aeronáutica, quando serão analisados vários aspectos do empreendimento, inclusive, a presença de outro aeroporto nas proximidades do aeródromo a ser homologado. A partir da sua abertura, é permitida a exploração comercial podendo ser utilizado por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o pagamento de tarifas aeroportuárias.

Portanto, para que o aeródromo privado possa ser transformado em público ou para a construção de um novo aeródromo público, o interessado deverá requerer a homologação junto à autoridade aeronáutica e obter a concessão ou a autorização junto à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Fica claro, assim, que a atual legislação já prevê a possibilidade da abertura dos aeródromos privados para a utilização pelo público em geral, após o cumprimento de alguns requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica no processo de homologação.

O Conselho Nacional de Aviação Civil – CONAC, corroborou esse entendimento, quando, ao definir diretrizes referentes à infra-estrutura aeroportuária, por meio da Resolução nº 009/07, determinou que o Governo incentive a participação privada na infra-estrutura aeroportuária, *in verbis*:

“1.1. O Plano Aeroviário Nacional deverá promover a ordenação dos investimentos, de forma a racionalizá-los nos níveis de governo federal, estadual e municipal e estimular a inversão privada.”

“1.1.1. O Plano deverá estimular a construção, exploração e operação de aeródromos públicos pela iniciativa privada, observado o devido processo de homologação.”

Além disso, vale a pena lembrar que já existem no Brasil alguns aeródromos públicos administrados pela iniciativa privada, com o é caso do Aeroporto de Porto Seguro, na Bahia, e do Aeroporto de Cabo Frio, no Rio de Janeiro.

Diante do exposto, concluímos que a proposição em análise trata de assunto já regulado pelo ordenamento jurídico brasileiro, o que torna desnecessária a sua tramitação. Por esse motivo, nosso voto é pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 2.070, de 2003.

Sala da Comissão, em 24 de outubro de 2007.

Deputada Aline Corrêa
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.070/03, nos termos do parecer da relatora, Deputada Aline Corrêa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Roberto Rocha, Alexandre Silveira e Fátima Pelaes - Vice-Presidentes, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Claudio Diaz, Davi Alves Silva Júnior, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Lael Varella, Mauro Lopes, Moises Avelino, Olavo Calheiros, Ricardo Barros, Sandro Matos, Tadeu Filippelli, Vanderlei Macris, Wellington Roberto, Damião Feliciano, Jurandy Loureiro, Pedro Chaves e Rita Camata.

Sala da Comissão, em 12 de março de 2008.

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
