



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 2021

Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo

EMENDA Nº

Acrescente-se ao artigo 2º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, as seguintes alterações à Lei nº 7.565, de 1986:

“Art. 30. A utilização de aeródromos civis deve obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica, garantindo-se equidade de oportunidades a todos os prestadores de serviços aéreos.

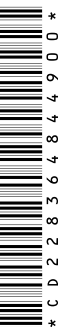
.....”

“Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica, os quais deverão garantir equidade de oportunidades a todos os prestadores de serviços aéreos (artigo 30).”

“Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, garantindo-se equidade de oportunidades e sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização,



CD/22836.48449-00



* C D 2 2 8 3 6 4 8 4 4 9 0 0 *



salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.”

“Art. 39.

.....

III – aos prestadores de serviços aéreos, sem diferenciação de tratamento entre tais prestadores;

.....”

“Art. 105.....

.....

III - estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas, de modo a garantir equidade de tratamento a todos os prestadores de serviços aéreos;

.....”

“Art. 174.....

Parágrafo único. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, e garantirão equidade de tratamento a todos os prestadores de serviços aéreos, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

JUSTIFICAÇÃO



CD/22836.48449-00



* C D 2 2 8 3 6 4 8 4 4 9 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Lucio Mosquini

Faz-se necessário garantir que o sistema aeroportuário tenha a sua infraestrutura compartilhada, com equidade de tratamento, por todos os prestadores de serviços aéreos, incluindo a aviação geral, vez que a utilização de tal infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade desse importante setor da aviação nacional. O problema de acesso ao Aeroporto de Congonhas, para a aviação geral, exemplifica o que se está pretendendo atacar, com a presente emenda.

Cabe-nos lembrar, aqui, da importante Teoria das Instalações Essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. *Regulação e concorrência* – compartilhamento de infraestruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247). Acreditamos que ela se aplica ao caso. Do contrário, o quadro de restrições concorrenciais tende a se agravar, por meio de ações que privilegiem a aviação comercial, em detrimento da aviação geral, por exemplo.

Daí a razão de propormos que o órgão ou comissão instituída pelo Sistema de Coordenação da Infraestrutura Aeronáutica também deverá estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas vinculados à tal infraestrutura aeroportuária, assegurando, dessa forma, a mencionada equidade de tratamento a todos os prestadores de serviços aéreos e proibindo expressamente a supressão da atividade de serviço aéreo desenvolvida pela aviação geral, vez que a aviação geral exerce funções de interesse público que a aviação comercial não é apta a exercer ou não exerce na prática.

É relevante assinalar que o segmento da aviação geral compõe 95% da frota brasileira e é responsável pela conectividade aérea entre grandes centros e cidades menores, vez que, dos mais de 3 mil aeródromos do país, pouco mais de 100 são atendidos pelas linhas aéreas regulares. Para as demais 2.900 localidades, a população depende unicamente da aviação geral.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucio Mosquini

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228364844900>



CD/22836.48449-00



* C D 2 2 8 3 6 4 4 9 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Lucio Mosquini

Outro aspecto de grande interessante: o transporte aeromédico de passageiros enfermos, especialmente aqueles provenientes de locais onde não há possibilidade de atendimento hospitalar adequado, os quais devem ser encaminhados a grandes centros urbanos para tratamento adequado, também é efetuado pela aviação geral, que ainda se responsabiliza pelo transporte de órgãos destinados a transplantes, insumos, remédios, equipamentos médicos e vacinas para locais onde a aviação comercial regular não chega.

Cabe lembrar, ainda, que durante todo o período de pandemia de COVID-19, foi a aviação geral, por meio do transporte aeromédico e do transporte de insumos de saúde, que viabilizou o salvamento de incontáveis vidas e impediu a paralisação total do setor aéreo no Brasil, já que, desde março de 2019, quando decretado o estado de calamidade pública no País, a aviação comercial regular vivencia sua maior crise, com drástica redução de oferta de voos.

Ademais, como destacado pelo Relatório Final da Subcomissão Temporária Sobre Aviação Civil (CISTAC – disponível em http://www.senado.leg.br/comissoes/CI/CISTAC/REL/CISTAC_Relatorio_Versa_oFinal_08-03.pdf), elaborado após a realização de 19 audiências públicas com representantes do setor, a aviação comercial “não é capaz de dar conta de todo um universo de atividades aéreas indispensáveis para a integração nacional, o desenvolvimento econômico e a pesquisa tecnológica, que são desempenhadas pela aviação geral” (p. 29). É dito ainda ali que “A aviação executiva é fundamental para o desenvolvimento econômico, na medida em que viabiliza o deslocamento de autoridades, profissionais e executivos responsáveis pela tomada de decisões públicas e empresariais de caráter estratégico e que precisam se movimentar com grande frequência entre grandes distâncias” (p. 30). O Relatório destaca, ainda, ser “fundamental que se apoie a aviação geral, que é a grande escola em que se formam pilotos e mecânicos para a aviação comercial” (p. 26).

Por fim, a aviação geral demanda apoio de profissionais e equipamentos no solo, para abastecimento de combustíveis, embarque e



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucio Mosquini

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228364844900>



CD/22836.48449-00



* C D 2 2 8 3 6 4 8 4 4 9 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Lucio Mosquini

desembarque de passageiros e carga, manutenção, e outras atividades, gerando empregos e renda para as regiões em que atua, não havendo motivo para que não se assegure a equidade de tratamento a todos os prestadores de serviços aéreos.

Sala da Comissão, em 01 de fevereiro de 2022.

Deputado LUCIO MOSQUINI



CD/22836.48449-00



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucio Mosquini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228364844900>



* C D 2 2 8 3 6 4 8 4 4 9 0 0 *