

COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA Nº

Dê-se ao art.1º da Medida Provisória nº 863, de 2018, a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘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 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 aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades que, por disposição legal, nele devem funcionar, em conjunto com os órgãos públicos responsáveis por elas.

§ 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. 181. A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País. (NR)'

JUSTIFICAÇÃO

A abertura de aeródromos privados ao público, e sua consequente exploração comercial, é medida esperada há muito tempo. Trata-se de uma questão de racionalidade econômica. A própria minuta do Código Brasileiro de Aeronáutica, divulgada em 2001 pelo Ministério da Defesa, para consulta pública, já previa esse expediente. A medida se alinha com a tendência observada mundo afora, pois a construção e exploração comercial de aeroportos pela iniciativa privada vem se ampliando largamente nos principais mercados de aviação civil.



A presente emenda, para alcançar tal objetivo, promove alguns ajustes no Código Brasileiro de Aeronáutica, objeto de alteração pela MP 863/18, destacando-se o que torna possível a construção e a exploração de aeroportos em imóvel particular, não desapropriado nem cedido à União.

Não se está a imaginar, obviamente, que a providência possa causar significativa repercussão no segmento do transporte aéreo regular, visto que os aeroportos administrados pelas concessionárias de aeroportos e pela Infraero respondem por 97% da demanda existente nessa modalidade.

Há a clara noção, todavia, de que a abertura de aeródromos privados ao público pode beneficiar bastante a aviação geral, modalidade 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 da Comissão, em 19 de dezembro de 2018.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal – PP/PR

