



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil
Departamento de Outorgas

Nota Técnica nº 119/2014/DEOUT/SPR/SAC-PR

Do: Departamento de Outorgas.

Para: Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil.

Assunto: **Conversão do Heliponto Público Dona Marta (SDDM), localizado no Município do Rio de Janeiro-RJ, para Heliponto Privado.**

Processo SAC/PR nº 00055.000748/2013-08.

Data: 25 de julho de 2014.

1. Introdução

A presente Nota Técnica tem por objetivo analisar a situação do Heliponto Dona Marta (SDDM), localizado no Município de Rio de Janeiro-RJ, eis que inexistente, em vigor, instrumento idôneo de delegação de sua exploração, situação publicizada pelo sítio oficial desta Secretaria de Aviação Civil, da Presidência da República – SAC-PR¹.

De acordo com os dados constantes na Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER do Comando da Aeronáutica – COMAER, o referido aeródromo foi homologado como público restrito – PUB/REST.

Tomando-se por base os referidos questionamentos e considerando as modalidades de exploração previstas pelo artigo 36 do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (Lei nº 7.565/86), procederemos à análise da região em que se insere o respectivo heliponto e deste próprio equipamento aeroviário.

Inicialmente, convém mencionar que a Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011 (convertida na Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011), que alterou a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e o Decreto nº 7.476, de 10 de maio de 2011, atribuíram a esta Secretaria a competência para elaborar e aprovar os planos de outorgas para exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Desde então, no estrito cumprimento de suas atribuições legais, esta SAC-PR envida esforços concernentes à regularização da outorga de vários aeródromos civis públicos do País. Nesse sentido, este DEOUT verificou que o Heliponto Dona Marta (SDDM), homologado e aberto ao tráfego aéreo pela Portaria nº 180/SOP, de 13 de junho de 1991 (fl. 08), consta do cadastro de aeródromos civis públicos mantido pela ANAC, porém não está atrelado a qualquer instrumento de delegação. Tal situação reclama providências por parte deste Departamento de Outorgas, segundo suas competências estabelecidas na Estrutura Regimental da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (Anexo I, do Decreto nº 7.476, de 10 de maio de 2011).

¹ SAC-PR: <<http://www.aviacaocivil.gov.br/acesso-a-informacao/outorgas/rio-de-janeiro-rj>> acesso em 23/07/2014.

Com relação aos aeródromos situados no Estado do Rio de Janeiro foi encaminhado o Ofício nº 38/2012/SPR/SAC-PR, de 19 de julho de 2012 (fls. 01-01v), o qual questionava o interesse daquele ente estadual em celebrar Termos de Convênio de Delegação da exploração dos aeródromos pendentes de regularização, dentre os quais se encontra o Heliponto Dona Marta (SDDM), cadastrado como unidade aeroportuária localizada no Município de Rio de Janeiro-RJ. Ante a ausência de resposta, esta Secretaria reiterou o ofício retromencionado, via Ofício nº 69/2012/SPR/SAC-PR, de 17 de outubro de 2012 (fl. 03).

Em resposta, o Estado do Rio de Janeiro, por meio da Secretaria de Transportes, via Ofício SETRANS/SET nº 673/12, de 12 de novembro de 2012 (fl. 05), informou que teria encaminhado questionamento ao Município de Rio de Janeiro-RJ, sobre o interesse deste em explorar os helipontos listados, incluindo o referido heliponto. Tal Município manifestou desinteresse na exploração, conforme Ofício SMTR nº 448/2012, de 19 de dezembro de 2012 (fl. 06), motivo pelo qual o Estado do Rio de Janeiro cientificou que poderiam “*continuar buscando interessados em assumir a exploração dos referidos helipontos*”, Ofício SETRANS/SST-D nº 005/2013, de 12 de março de 2013 (fl. 07).

Questionou-se, ainda, o interesse do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio, por meio do Chefe do Parque Nacional da Tijuca, em explorar o citado heliponto, conforme Ofício nº 243/2013/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 09 de maio de 2013 (fl. 09). Assim, o Instituto solicitou a outorga do Heliponto de Dona Marta (SDDM), sob a modalidade de autorização, via Ofício nº 741/2013-GABIN/PRESI/ICMBio, de 21 de outubro de 2013 (fl. 11).

Destarte, observando o § 2º do Art. 3º, do Decreto nº 7.781, de 21 de dezembro de 2012, esta Secretaria consultou o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, do Comando da Aeronáutica – COMAER, sobre a viabilidade da autorização do respectivo aeródromo, por meio do Ofício nº 329/SE/SAC-PR, de 11 de novembro de 2013 (fls. 13-14).

O DECEA, no Ofício nº 16/PLN2/24541, de 12 de dezembro de 2013 (fl. 20), informou que não se opõe à autorização do Heliponto Dona Marta para ser explorado pelo ICMBio, ressaltando, apenas que o referido Instituto deveria “*observar o disposto no Art. 36 da Portaria nº 256/GC5, de 13 de maio de 2011, que estabelece a adoção de, pelo menos, duas superfícies de aproximação e decolagem separadas por, no mínimo, 150m*”, processo que deveria ser regularizado junto à ANAC e ao COMAER.

Antes de receber a resposta acima, esta Secretaria já havia solicitado ao Instituto a documentação necessária para prosseguimento do pleito, conforme Ofício nº 698/2013/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 12 de dezembro de 2013 (fls. 18-18v). Logo após o recebimento da resposta do DECEA, solicitamos novamente os documentos ao ICMBio, via Ofício nº 015/2014/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 17 de janeiro de 2014 (fls. 22-22v), comentando, desta vez, a recomendação daquele Departamento. Em reunião realizada no dia 19 de março de 2014, o ICMBio informou, conforme Memória de Reunião, anexa às fls. 23-24, que existe uma nota de autoria de analista ambiental do Parque da Tijuca, que traz argumentos de benefícios diretos ao parque, se o aeródromo for classificado como privado, e por isso o Instituto não possui uma definição clara se quer mantê-lo como público ou pedir sua conversão para heliponto privado.

Ante tal situação, a qual reclama providências por parte desta SAC-PR voltadas à atualização do cadastro de aeródromos civis públicos mantido pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (art. 8º, XXVI, da Lei nº 11.182/2005), a presente Nota Técnica realizará análise da situação atual do Município e do sítio aeroportuário onde se encontra o Heliponto Dona Marta (SDDM) e, ao final, propor medidas e encaminhamentos.

2. Da análise

2.1 Do município e do aeródromo

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE², Rio de Janeiro, capital do Estado do Rio de Janeiro, situa-se no bioma Mata Atlântica e abrigava, em 2010, 6.320.446 habitantes. O Produto Interno Bruto – PIB do Município de Rio de Janeiro, em 2011, foi de 209,36 milhões de reais, correspondendo a PIB *per capita* de R\$ 32940,23. Sempre conforme a mesma fonte, os serviços representam 66,9% do Valor Adicionado - VA local.

A Figura nº 1, originalmente elaborada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, em 2013, reproduz recorte do Estado do Rio de Janeiro, em destaque o Município de Rio de Janeiro-RJ, banhado pelo Oceano Atlântico e pela Baía de Guanabara, servido por diversas rodovias federais e estaduais, além do Aeroporto Internacional (SBGL) e outros aeródromos (SBJR e SBRJ).

Figura nº 1: Rio de Janeiro-RJ e entorno



Fonte: <<http://www.dnit.gov.br/mapas-multimodais/mapas-multimodais/RJR.pdf>>. Acessado em 23/07/2014.

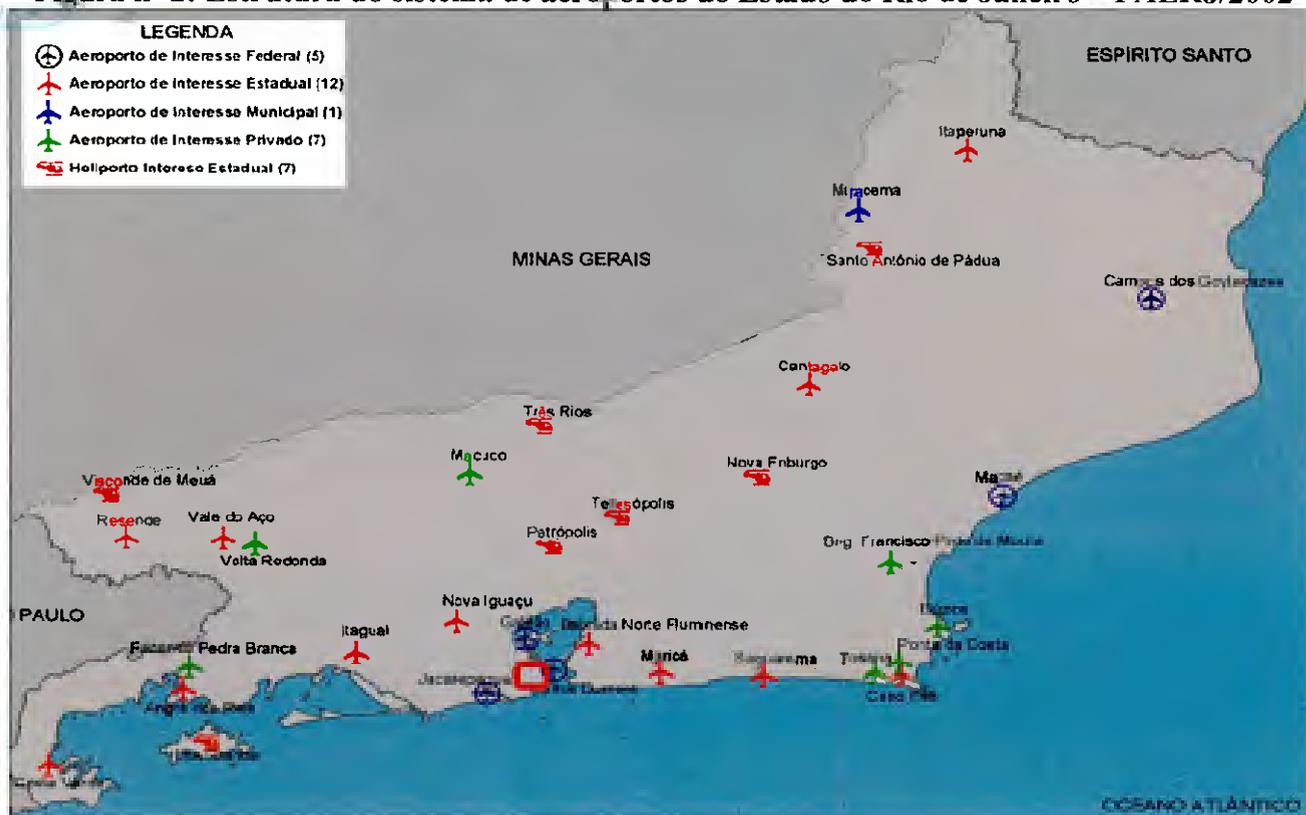
O Plano Aeroviário do Estado do Rio de Janeiro – PAERJ/2002³ não inclui o Heliponto Dona Marta (SDDM) em seu campo de estudos nem o menciona ao tratar da estrutura aeroviária do Estado. A Figura nº 2 mostra um recorte da estrutura do sistema de aeroportos do Estado do Rio de Janeiro, destacando com círculo vermelho o local onde fica o aeródromo em questão:

Handwritten signature and scribbles.

² Site do IBGE: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=330455>>. Acesso em 23/07/2014.

³ Plano Aeroviário do Estado do Rio de Janeiro – PAERJ/2002. Instituto de Aviação Civil – IAC/DAC e Secretaria de Estado de Transporte, p. 1-7.

Figura nº 2: Estrutura do sistema de aeroportos do Estado do Rio de Janeiro – PAERJ/2002



Fonte: PAERJ/2002, p. 5-6.

De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC⁴, as coordenadas geográficas do Heliponto Dona Marta (SDDM) são 22°56'37" S e 43°12'54" W, o qual tem pavimento de concreto, que mede 18 x 18 metros. A Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER⁵, registra que o heliponto é público restrito, com coordenadas 22°56'42" S e 43°11'49" W, quase 2 km distante da posição indicada pela ANAC, confirmando as dimensões do heliponto, acrescentando que este tem orientação 16/34.

Por meio do aplicativo gratuito *Google Earth*, disponível na Rede Mundial de Computadores, é possível verificar que as coordenadas geográficas do heliponto em questão são, na verdade, 22°56'48" S e 43°11'53" W, distando 1,7 km da posição indicada pela ANAC e 260 metros da posição indicada pelo ROTAER. A Figura nº 3 mostra o heliponto em relação ao Município; a Figura nº 4 mostra as posições indicadas pela ANAC, pelo ROTAER e a verificada; já a Figura nº 5 mostra, como maior aproximação, o heliponto em questão:

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

⁴ ANAC, Lista de Aeródromos Públicos, <<http://www.anac.gov.br>>. Acesso em 23/07/2014.

⁵ ROTAER: 29 de maio de 2014, p. 3-R-21.

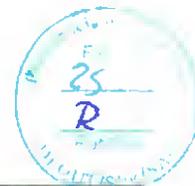
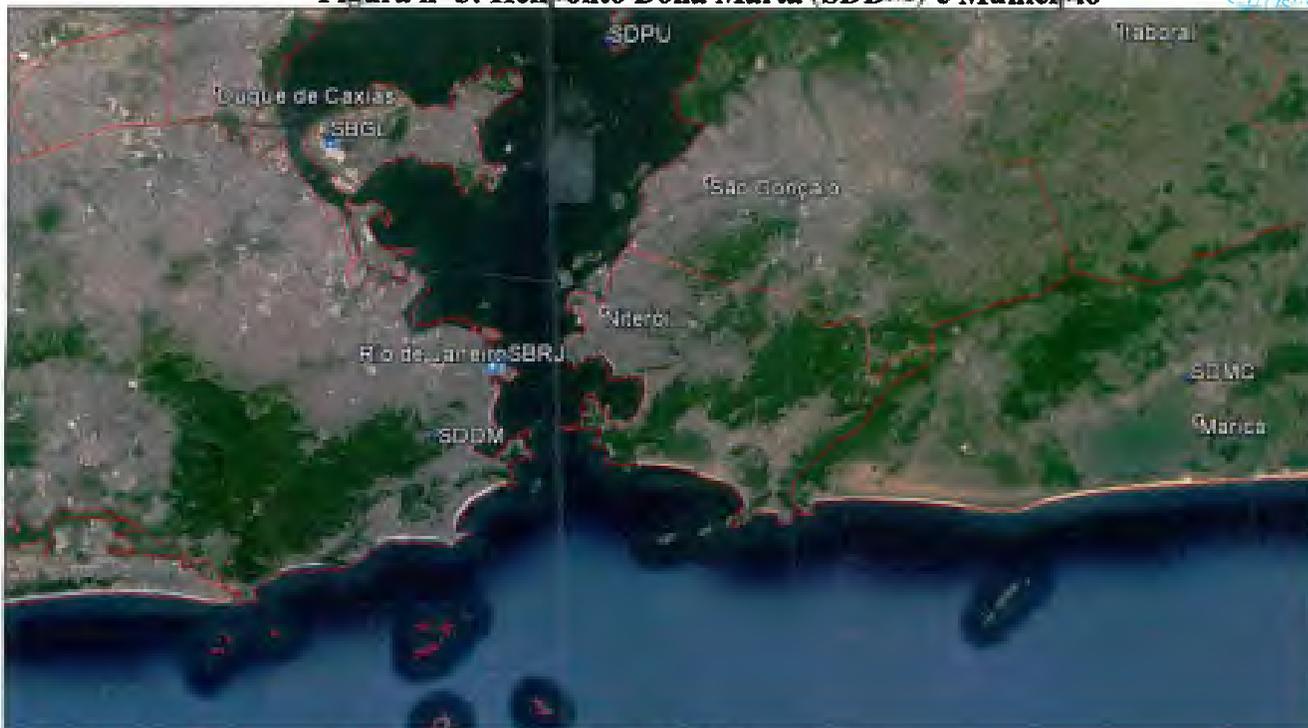
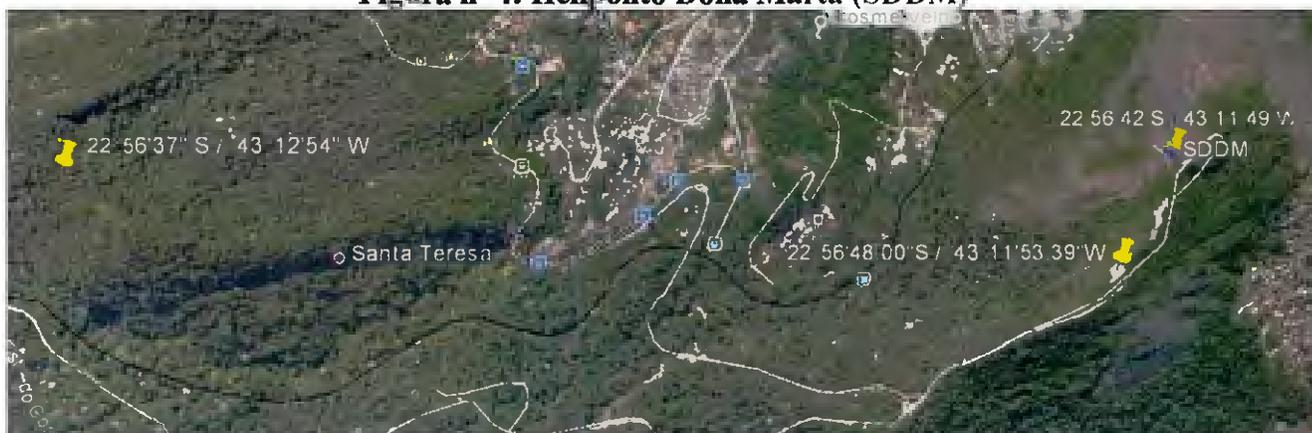


Figura nº 3: Heliponto Dona Marta (SDDM) e Município



Fonte: Google Earth. Imagem de 24/06/2009. Acesso em 23/07/2014.

Figura nº 4: Heliponto Dona Marta (SDDM)



Fonte: Google Mapas. Imagem de 24/06/2009. Acesso em 23/07/2014.

Figura nº 5: Heliponto Dona Marta (SDDM)



Fonte: Google Earth. Imagem de 24/06/2009. Acesso em 23/07/2014.

 
Página 5 de 14



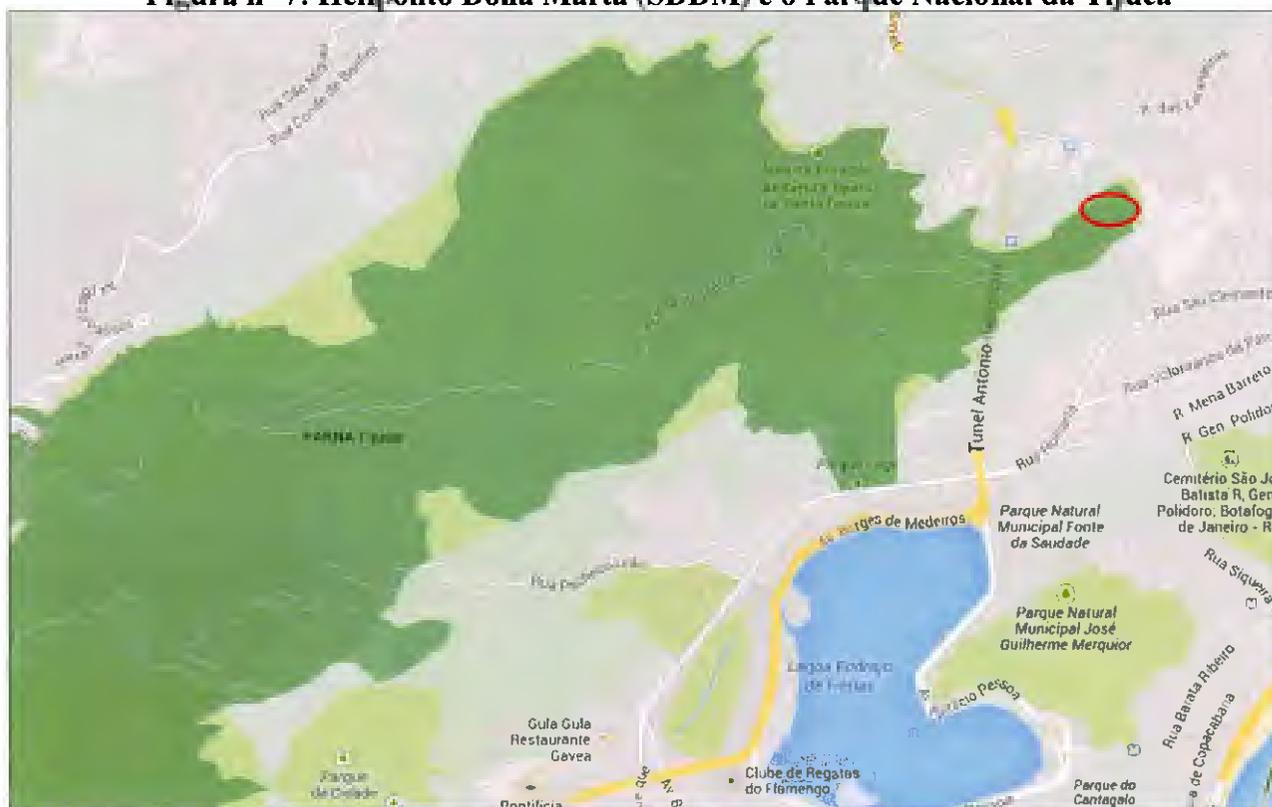
A figura abaixo, disponível no aplicativo gratuito *Google Street View*, vinculado ao *Google Maps*, mostra detalhes do heliponto em tela:

Figura nº 6: Heliponto Dona Marta (SDDM)



Fonte: Google Maps. Imagem de setembro de 2013. Acesso em 23/07/2014.

Figura nº 7: Heliponto Dona Marta (SDDM) e o Parque Nacional da Tijuca



Fonte: Google Maps. Imagem de setembro de 2013. Acesso em 23/07/2014.



A Figura nº 7, localiza o heliponto no Parque Nacional da Tijuca, unidade de conservação criada pelo Decreto nº 50.923, de 6 de julho de 1961. E a Lei nº 11.516, de 28 de agosto de 2007, em seu inciso I do art. 1º, atribui ao ICMBio a competência para “*executar ações da política nacional de unidades de conservação da natureza, referentes às atribuições federais relativas à proposição, implantação, gestão, proteção, fiscalização e monitoramento das unidades de conservação instituídas pela União;*”.

Frisa-se que, conforme Serviço de Informação Aeronáutica, há NOTAM⁶ vigente em relação ao Heliponto Dona Marta (SDDM), relacionando alguns procedimentos de voos (D1593/2014).

Assim, registramos que, em relação à exploração do heliponto, fica a critério do Instituto a decisão de como pretende administrar tal infraestrutura, respeitando as exigências da legislação do setor, tornando-se dispensável, no momento, a manutenção de tal heliponto como civil público.

2.2 Da situação jurídica da exploração do heliponto

A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), prevê nos artigos 29 e 30 a distinção entre os aeródromos civis públicos e privados:

Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.

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.

A partir da leitura do §2º do art. 30, infere-se que o Heliponto Dona Marta (SDDM), classificado como Público-Restrito, de acordo com os critérios estabelecidos na extinta IAC 2328, apresenta características técnicas e operacionais semelhantes às de um aeródromo privado: sem exploração comercial; com acesso restrito e é utilizado como “*ponto de apoio para as atividades de gestão ambiental do Parque Nacional da Tijuca e do Mosaico Carioca, assim como base de voos turísticos*” (fl. 11), de acordo com o ICMBio.

A classificação do aeródromo como Público-Restrito tem origem na publicação do extinto Departamento de Aviação Civil – DAC, a Instrução de Aviação Civil – IAC 2328, de 26 de julho de 1990, alterada pela Portaria DAC Nº 277/DGAC, de 01 de abril de 2004, que definia instruções para concessão e autorização de construção, homologação, registro, operação, manutenção e exploração de aeródromos civis e aeroportos brasileiros. A IAC 2328 foi revogada pela Resolução ANAC nº 158, de 13 de julho de 2010. A IAC 2328 definia que:

Art. 1º - Para efeito destas instruções, os termos abaixo têm as seguintes definições:

AERÓDROMO PÚBLICO – Aeródromo civil destinado ao tráfego de aeronaves em geral

AERÓDROMO RESTRITO – Aeródromo público, construído em área de propriedade pública, de uso reservado do Órgão que o construiu e que tem sob sua administração, cuja exploração comercial é vedada, só podendo ser utilizado com autorização da respectiva entidade pública.

(...)

⁶ Fonte: <<http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=notam/>> consulta em 23/07/2014.

264

R *Art. 52 – Os aeródromos privados e os aeródromos públicos restritos só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, ressalvados os casos de aeronaves que apresentarem defeitos em voo ou encontrarem condições meteorológicas adversas na rota.*

Destarte, a IAC 2328 considerava um aeródromo restrito como público em razão do imóvel onde se assentava o aeródromo pertencer a um órgão público, que não pode ser explorado comercialmente e só poderia ser utilizado com autorização da entidade pública proprietária, entretanto estas são características definidas no CBA como de um aeródromo privado. Portanto, a definição adotada para o ROTAER classifica o aeródromo em razão da propriedade do imóvel, seguindo as instruções da revogada IAC 2328.

Cabe ressaltar que o CBA define ainda que os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, em face da possibilidade de exploração comercial do aeródromo:

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.

Por fim, o art. 38 do CBA dispõe que:

Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.

§ 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

Isto é, ao desativar o heliponto público e torná-lo privado, o uso dos bens é restituído ao seu proprietário, a União, neste caso, que naturalmente terá melhor condições de dar o tratamento necessário ao uso deste equipamento.

Evidentemente, a manutenção de um aeródromo como público pode produzir vantagens ao interesse público, na medida em que o mesmo pode, quando for o caso, ser utilizado como instrumento de políticas públicas de aviação civil, voltando-se potencialmente ao transporte de uma determinada parcela populacional, atendendo uma dada localidade e recebendo tráfego aéreo sem discriminação. Cabe analisar, contudo, se esse é, efetivamente, um fim possível e necessário no presente caso, sem olvidar, inclusive, que um aeródromo público também importa custos à Administração Pública Federal, relacionados a níveis de fiscalização e outros aplicáveis.

Como já levantado na presente análise, cabe lembrar, que a função de transporte público da população local é exercida por grandes aeródromos localizados nas proximidades do heliponto com intenso movimento de aviação regular, com destaque para o Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), operado pela Infraero, e o Aeroporto do Galeão (SBGL), objeto de concessão recente a uma



concessionária privada. E para aviação geral, incluindo o uso de helicópteros, o município do Rio de Janeiro conta com o aeroporto de Jacarepaguá (SBJR), operado também pela Infraero e um dos de maiores movimentações deste segmento no País.

A Constituição de 1988 assim estabelece a competência da União no que se refere à exploração da infraestrutura aeroportuária:

Art. 21. Compete à União:

(...)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

(...)

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

Assim, o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, prevê a possibilidade de a construção, a administração e a exploração aeroportuária serem realizadas pelos Entes Federados:

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.

Vê-se, portanto, que ao se referir à prestação direta pela União, a exploração da infraestrutura aeroportuária hoje se dá, no âmbito federal, pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero ou pelo Comando da Aeronáutica – COMAER (incisos I e II). No que concerne à prestação indireta, abrem-se as possibilidades de delegação da exploração a Estados e Municípios (inciso III), mediante a celebração de Convênios de Delegação, ou a outorga por meio de concessão ou autorização (inciso IV), nos termos da legislação em vigor.

Tais modelos foram confirmados pelo Sistema Nacional de Viação (SNV), aprovado por meio da Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que autoriza a União a delegar para Estados, Distrito Federal e Municípios, mediante convênio, a completa instalação e gestão de aeroportos, assim como a exploração da infraestrutura delegada por tais entes, seja diretamente, seja mediante concessão, autorização ou arrendamento, respeitada a legislação vigente que normatiza o setor, vejamos:

Art. 6º. A União exercerá suas competências relativas ao SFV, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante:

I - (VETADO);

II - concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada;

III - parceria público-privada.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão explorar a infraestrutura delegada, diretamente ou mediante concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada, respeitada a legislação federal.

Art. 37. Fica a União autorizada a transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios, mediante convênio, a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeroportos públicos, de acordo com esta Lei, com a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e com a legislação aeronáutica em vigor.

27v
R Por fim, a Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011, convertida na Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011, que alterou a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, criando esta SAC/PR, estabeleceu a competência da SAC/PR para a elaboração dos Planos de Outorgas, bem como a transferência da exploração da infraestrutura aeroportuária:

Lei nº 10.683/03:

Art. 24-D. À Secretaria de Aviação Civil compete:

(...)

IV - elaborar e aprovar os planos de outorgas para exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;

(...)

VIII - transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeroportos públicos, direta ou indiretamente.

E o Decreto nº 7.476, de 10 de maio de 2011, regulamentador da Med. Prov. nº 527 supracitada, assim define em seu Anexo I (Estrutura Regimental da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República) as atribuições dos órgãos da Secretaria de Aviação Civil no que se refere à delegação de aeroportos:

Art. 7º À Secretaria de Política Regulatória da Aviação Civil compete:

(...)

III - submeter à aprovação do Ministro de Estado Chefe os planos de outorgas para a exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a ANAC;

IV - formular políticas e diretrizes para a delegação da infraestrutura aeroportuária;

V - submeter à aprovação do Ministro de Estado Chefe a transferência para Estados, Distrito Federal e Municípios da implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeroportos públicos, direta ou indiretamente, em conjunto com a Secretaria de Aeroportos;

(...)

Art. 9º Ao Departamento de Outorgas compete:

I - elaborar propostas de planos de outorgas para exploração da infraestrutura aeroportuária;

II - elaborar estudos a respeito da transferência para Estados, Distrito Federal e Municípios da implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeroportos públicos, direta ou indiretamente, em conjunto com o Departamento de Gestão Aeroportuária;

III - formular políticas públicas voltadas para a delegação da infraestrutura aeroportuária e acompanhar a sua implementação, em coordenação com o Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil;

IV - elaborar convênios de delegação da infraestrutura aeroportuária a serem celebrados entre a União e os Estados, Distrito Federal e Municípios; e

V - acompanhar, junto a ANAC, a elaboração dos editais de delegação da exploração da infraestrutura aeroportuária.

Em 09 de julho de 2013 foi publicado o Plano Geral de Outorgas – PGO (Portaria SAC-PR nº 110, de 8 de julho de 2013 – DOU de 09/07/13), documento de política pública da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC-PR que estabelece as diretrizes gerais e modelos para a exploração de aeródromos civis públicos, em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC (Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009).

Em seu Capítulo III – Dos Modelos de Exploração, a Seção I do referido PGO prevê quais são as modalidades de outorga para a exploração de aeródromos civis públicos pela União, em conformidade ao que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (Lei nº 7.565/86). Nesse sentido, prevê o art. 3º do PGO:



Art. 3º A União explorará os aeródromos por meio:

I - do Comando da Aeronáutica - Comaer;

II - da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, ou suas subsidiárias;

III - de concessão;

IV - de autorização; ou

V - de delegação a Estados, Distrito Federal ou Municípios.

Tendo em vista a competência constitucional conferida à União para a exploração da infraestrutura aeroportuária (art. 21, XI, c, CF/88), bem ainda, a competência da SAC-PR para formular, coordenar e supervisionar as políticas para o seu desenvolvimento, bem como elaborar e aprovar os planos de outorgas para sua exploração (art. 24-D, Lei nº 10.683/2003), tem-se que a SAC-PR foi delegada a tarefa para decidir sobre qual a modalidade de outorga mais adequada para cada unidade aeroportuária do País.

Em resumo, conforme se denota das normas acima mencionadas, a exploração dos aeroportos civis públicos poderá se dar das seguintes maneiras:

- (i) **Diretamente:**
 - (a) Por meio da administração pública federal direta, exercida pelo Ministério da Defesa – MD, por meio do Comando da Aeronáutica - COMAER; ou
 - (b) Por meio da Infraero, empresa pública com propósito específico, vinculada a esta SAC/PR.

- (ii) **Indiretamente:**
 - (a) Por meio de concessão ou autorização da União, nos termos da legislação em vigor, ou
 - (b) Por meio de delegação da União a Estados, Distrito Federal e Municípios, mediante celebração de convênio. Uma vez delegada ao Estado/Distrito Federal/Município a infraestrutura do Aeroporto, poderá o delegatário explorá-la diretamente ou indiretamente, nos termos da legislação em vigor.

Em consonância ao raciocínio ora exposto, que revela a possibilidade e, em certo grau, o fomento à descentralização de ações de governo federal no setor de infraestrutura aeroportuária, cumpre frisar ainda que a política de descentralização administrativa já encontra respaldo jurídico desde a criação do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, revelador de princípios e diretrizes tendentes à descentralização de atividades governamentais, senão vejamos:

Art. 6º As atividades da Administração Federal obedecerão aos seguintes princípios fundamentais:

I - Planejamento.

II - Coordenação.

III - Descentralização.

IV - Delegação de Competência.

V - Controle.

Como corolário do que dispõe o art. 36 do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (Lei nº 7.565/86) acerca dos possíveis interessados na exploração do aeródromo civil público, este Departamento de Outorgas, da SAC-PR, propôs a manifestação de interesse pela exploração do heliponto em apreço ao Município, ao Estado do Rio de Janeiro, na forma do art. 36, III, do mesmo Códex.

28v
R No que envolve análise de interesse na exploração do aeródromo por parte do Estado do Rio de Janeiro ou do Município de Rio de Janeiro-RJ (art. 36, inciso III), vimos alhures inexistir interesse daquele Estado e do Município respectivo (fls. 06-07).

Na possibilidade da exploração do aeródromo em questão pela modalidade de concessão ou autorização (art. 36, IV, do CBA), não se vislumbra qualquer óbice à realização destas modalidades de exploração, desde que preenchidos os requisitos e que haja interesse. Tem-se, em verdade, que a modalidade da concessão para exploração de aeródromos civis públicos revela-se como uma importante decisão de política pública, que deve considerar de forma bem abrangente todas as características técnicas, operacionais e econômicas do ativo a ser concedido, tomando como referência a grande complexidade administrativa e orçamentária típica dos processos de concessão de infraestrutura conduzidos no âmbito do governo federal.

Assim, aparentemente, não são vislumbrados elementos consistentes de conveniência e oportunidade capazes de fazer com que a Administração Pública Federal prossiga nesse caminho.

Finalmente, com relação ao instituto da autorização (art. 36, IV, 2ª figura, do CBA), atualmente regulamentada pelo Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, última alternativa possível para uma eventual exploração por entes que não pertençam à federação brasileira ou seus mandatários, temos uma hipótese de exploração que, conforme já asseverado, houve em um primeiro momento manifestação de interessado pela exploração do Heliponto Dona Marta (SDDM).

O Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio manifestou interesse em explorar o heliponto sob a modalidade de autorização. Motivo este que acarretou em questionamento ao Comando da Aeronáutica – COMAER sobre a possibilidade de tal delegação. Tal entidade cientificou que não teria óbices para essa autorização, recomendando algumas modificações físicas e operacionais do heliponto (fl. 20).

Ocorre que, após esta Secretaria solicitar a documentação necessária para o prosseguimento do pleito, conforme Ofícios nº 698/2013/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 12 de dezembro de 2013 (fls. 18-18v), e nº 015/2014/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 17 de janeiro de 2014 (fls. 22-22v), o Instituto não tem claro sob qual classificação deseja manter o referido heliponto na sua administração.

A Secretaria de Aeroportos – SEAP/SAC-PR pode propor estudos sobre a viabilidade de serem retomadas suas atividades como público, conforme menciona o artigo 11 do referido Decreto, *in verbis*:

Art. 11. À Secretaria de Aeroportos compete:

(...)

IV - planejar e acompanhar a execução dos programas de investimentos federais em infraestrutura aeroportuária;

V - administrar a aplicação dos recursos provenientes do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos - PROFAA e outros recursos que lhe forem atribuídos;

VI - propor o planejamento da infraestrutura aeroportuária, em coordenação com as demais Secretarias e em harmonia com os demais planos de transporte;

(...)

29
R

Desta forma, cabe à Secretaria de Aeroportos – SEAP o planejamento de programas de investimentos federais, além do planejamento aeroportuário em conjunto com as demais Secretarias, como no caso em análise a Secretaria de Políticas Regulatórias – SPR.

Ademais, tudo indica que de fato o heliponto não possua características de aeródromo civil público, sendo, inclusive, de uso restrito. De qualquer maneira, a sua manutenção e regularização no cadastro depende da manifestação de interesse de pelo menos um dos entes previstos na legislação atual, conforme explanado anteriormente, e do atendimento da legislação e regulamentação em vigor.

Assim, diante da demonstração de inexistência de interesse do Município de Rio de Janeiro-RJ, do Estado do Rio de Janeiro e do Comando da Aeronáutica, e da incerteza quanto ao interesse do ICMBio de administrar tal heliponto como público ou privado, este Departamento de Outorgas, no exame de suas competências regimentais, é de parecer favorável a sua retirada da lista de aeródromos civis públicos e a sua conversão como heliponto privado de modo a regularizar a sua situação cadastral, enquanto o proprietário da área onde ele se assenta define a melhor maneira de administrá-lo, desde que haja parecer favorável da área de planejamento desta Secretaria, qual seja, a Secretaria de Aeroportos – SEAP/SAC-PR.

Ressalva-se que nada impede que o ICMBio venha no futuro dar continuidade ao processo de nova homologação do referido heliponto como público, a ser explorado mediante autorização, se assim achar conveniente.

3. Conclusão

Diante do exposto, considerando-se, no que se refere à análise da outorga do Heliponto Dona Marta (SDDM):

- a inexistência de instrumento de Delegação formal, o que confere à União a responsabilidade última pelo Aeródromo;
- o desinteresse do Município do Rio de Janeiro-RJ, do Estado do Rio de Janeiro e do Comando da Aeronáutica pela exploração do Heliponto Dona Marta (SDDM);
- as características do Heliponto Dona Martha (SDDM), que encontra-se localizado dentro da unidade de conservação Parque Nacional da Tijuca;
- a indefinição por parte do ICMBio quanto a classificação sob a qual pretende administrar o referido heliponto,

nada temos a opor com relação à reclassificação, de heliponto público para privado, e manifestamos pelo encaminhamento dos autos à Secretaria de Aeroportos – SEAP/SAC-PR, para análise e manifestação nos termos de sua competência.

Caso não haja objeção por parte da SEAP, sugerimos, por fim, a expedição de Ofício à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, conforme minuta em anexo, para que se promova a reclassificação do referido Aeródromo, de público para privado, no cadastro de aeródromos mantido por aquela Agência.



Continuação da Nota Técnica nº 119/2014/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 25 de julho de 2014.

Sendo o que nos compete até o momento, submete-se a presente Nota Técnica à apreciação do Senhor Diretor do Departamento de Outorgas, da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil.

Brasília, 25 de julho de 2014.


GEICIMAR DE SOUSA RODRIGUES
Assistente Técnico


GUSTAVO CAMPOS OTTONI
Coordenador

DEOUT/SPR

De acordo, encaminhe-se o presente processo à apreciação do Senhor Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil.

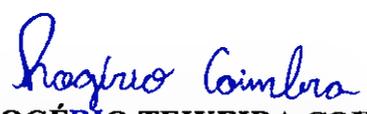
Brasília, 30 de julho de 2014.


RONEI SAGGHORO GLANZMANN
Diretor de Outorgas

SPR/SEAP

De acordo. Encaminhe-se o presente processo à apreciação do Senhor Secretário de Aeroportos.

Brasília, 30 de julho de 2014.


ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA
Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria de Aeroportos
Departamento de Planejamento e Estudos

Parecer nº 42/2014/DPE/SEAP/SAC-PR

Processo nº 00055.000748/2013-08

Interessado: Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR

Assunto: **Conversão de classificação do Heliponto Dona Marta (SDDM), localizado no Município do Rio de Janeiro/RJ.**

Nota Técnica nº 119/2014/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 25 de julho de 2014, da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil que encaminha o processo 00055.000748/2013-08 para esta Secretaria de Aeroportos para fins de manifestação acerca de conversão de público para privado do Heliponto Dona Marta (SDDM), localizado no Município do Rio de Janeiro/RJ.

Senhor Secretário de Aeroportos,

1. O gabinete da Secretaria de Aeroportos encaminhou os autos do processo de nº 00055.000748/2013-08 a este Departamento de Planejamento e Estudos – DPE para análise e manifestação, nos termos de sua competência, quanto à reclassificação do Heliponto Dona Marta (SDDM) de público para privado.
2. Trata-se de aeródromo homologado e aberto ao tráfego aéreo pela Portaria nº 180/SOP, de 13 de junho de 1991, constante do cadastro de aeródromos civis públicos mantido pela Agencia Nacional de Aviação Civil – ANAC, porém sem instrumento formal de delegação.
3. O Município do Rio de Janeiro-RJ, por meio do Ofício SMTR nº 448/2012, de 19 de dezembro de 2012 e o Estado do Rio de Janeiro, por meio do Ofício SETRANS/SST-D nº 005/2013, de 12 de março de 2013, manifestaram desinteresse na exploração do heliponto. Porém, o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio, em resposta à consulta realizada em função do heliponto situar-se no Parque Nacional da Tijuca, manifestou interesse na exploração por meio de autorização, solicitando-a no Ofício nº 741/2013-GABIN/PRESI/ICMBio, de 21 de outubro de 2013.
4. O Comando da Aeronáutica – COMAER, por meio do Ofício nº 16/PLN2/24541, de 12 de dezembro de 2013, manifestou-se favorável ao pleito da outorga, recomendando, porém, adaptação física no heliponto para atendimento da Portaria nº 256/GC5, de 13 de maio de 2011. Tal recomendação foi encaminhada ao ICMBio por meio do Ofício nº 015/2014/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 17 de janeiro de 2014, e frente à falta de resposta até 25/07/2014, a Nota Técnica nº 119/2014/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 25 de julho de 2014, da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR/SAC-PR, apresenta parecer favorável a retirada do heliponto da lista de aeródromos civis públicos e a sua conversão para heliponto privado, ressalvada futura manifestação contrária do ICMBio.



5. No que tange ao planejamento e investimento de recursos públicos federais em infraestruturas aeroportuárias, informamos que o Governo Federal não possui, no presente momento, um programa de governo específico que avalie helipontos e sua integração com as demais infraestruturas aeroportuárias do país. Entretanto, informamos que o referido heliponto, além de localizar-se a 11 km rodoviários do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) e a 19 km rodoviários do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão (SBGL), sendo estes os dois principais aeroportos da capital do Estado, o mesmo se encontra a 131 km rodoviários do Aeroporto de Volta Redonda, a 145 km rodoviários do Aeroporto de Nova Friburgo e a 162 km rodoviários do Aeroporto de Angra dos Reis, todos eles inseridos na 1ª fase do PIL - Programa de Investimento em Logística: Aeroportos, anunciado em 20/12/2012 pelo Governo Federal.

6. Assim sendo, no âmbito das competências do Departamento de Planejamento e Estudos da Secretaria de Aeroportos, de acordo com art. 12 do Anexo I do Decreto no 7.476, de 10 de maio de 2011, não há óbices quanto à alteração da classificação do Heliponto Dona Marta, alterando a mesma para aeródromo privado.

À consideração superior.

Brasília, 15 de agosto de 2014.

LEONARDO MEDEIROS MARTINS GONÇALVES
Assistente Técnico

De acordo. Encaminhe-se o presente processo à apreciação do Secretário de Aeroportos.

Brasília, 25 de agosto de 2014.

ERICA DOMINGOS DA SILVA
Diretora do Departamento de Planejamento e Estudos

De acordo. Encaminhe-se o presente processo à Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil para providências que julgar pertinentes ao andamento do processo.

Brasília, 27 de agosto de 2014.

NELSON NEGREIROS FILHO
Secretário de Aeroportos



00055.000748/2013-08



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Secretaria-Executiva

SCS Quadra 9 Lote C - Ed. Parque Cidade Corporate, Torre C, 6º andar
70308-200 - Brasília-DF

(61) 3311-7228 - secretaria.executiva@aviacaocivil.gov.br

Ofício n.º 276 /SE/SAC-PR

Brasília, 14 de agosto de 2015.

A Sua Excelência o Senhor
MARCELO PACHECO DOS GUARANYS
Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C
Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 7º andar
70308-200 - Brasília – DF

Assunto: Reclassificação, de público para privado, do Heliponto Dona Marta (SDDM), localizado no Município do Rio de Janeiro-RJ.

Anexos: I – Cópia da Nota Técnica n.º 119/2014/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 25 de julho de 2014;
II – Cópia da Parecer n.º 42/2014/DPE/SEAP/SAC-PR, de 27 de agosto de 2014;
III – Cópia do Ofício n.º 741/2013-GABIN/PRESI/ICMBio, de 21 de outubro de 2013;
IV – Memorando n.º 112/2014/SPR/SAC-PR, de 29 de agosto de 2014.

Senhor Diretor-Presidente,

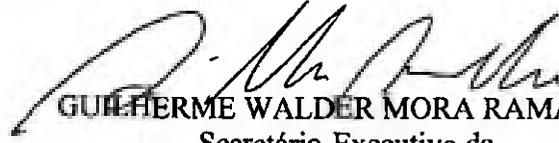
1. Encaminhamento para conhecimento e providências de Vossa Excelência cópias da Nota Técnica n.º 119/2014/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 25 de julho de 2014, do Parecer n.º 42/2014/DPE/SEAP/SAC-PR, de 27 de agosto de 2014, e do Memorando n.º 112/2014/SPR/SAC-PR, de 29 de agosto de 2014, elaborados em razão (1) da necessidade de regularização do cadastro do Heliponto Dona Marta (SDDM), localizado no Município do Rio de Janeiro - RJ, considerando, ainda, (2) o teor do Ofício n.º 741/2013-GABIN/PRESI/ICMBio, de 21 de outubro de 2013, encaminhado pela Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), que manifesta interesse daquele Instituto na administração do Heliponto como privado.

2. Tendo em vista a competência dessa Agência, conforme o art. 8º, inciso XXVI, da Lei n.º 11.182/2005, e diante das manifestações técnicas retromencionadas, solicito a Vossa Excelência que sejam iniciados os procedimentos voltados à exclusão do Heliponto Dona Marta (SDDM) do cadastro de aeródromos civis públicos, mantidos por essa Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e posterior registro no cadastro de aeródromos privados, a ocorrer em data oportuna para que conste tal ocorrência nas Publicações Aeronáuticas.

SF:ARF

3. Por fim, aproveito a oportunidade para colocar esta Secretaria à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,


GUILHERME WALDER MORA RAMALHO
Secretário-Executivo da
Secretaria de Aviação Civil da
Presidência da República





ANAC AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL



PORTARIA Nº 2867/SIA, DE 28 DE OUTUBRO DE 2015.

Altera e renova a inscrição do Heliponto Dona Marta/RJ (SDDM) no cadastro de aeródromos, modificando seu tipo de uso de Público para Privado.

O SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 41, incisos VIII e X, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, nos termos do disposto na Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, com fundamento na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e considerando o que consta do processo 00065.140114/2015-21,

RESOLVE:

Art. 1º Alterar e renovar a inscrição no cadastro de aeródromos da ANAC do heliponto abaixo, que passa a ser de uso privado, com as seguintes características:

I - denominação: Dona Marta;

II - código OACI: SDDM;

III - município (UF): Rio de Janeiro (RJ); e

IV - ponto de referência do aeródromo (coordenadas geográficas):
22° 56' 42" S / 043° 11' 49" W;

Art. 2º A renovação de inscrição tem validade de 10 (dez) anos.

Art. 3º As características cadastrais do aeródromo serão publicadas no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor em 3 de março de 2016.

Art. 5º Fica revogada a Portaria nº 180/SOP, de 13 de junho de 1991, publicada no Diário Oficial da União de 1º de julho de 1991.

FABIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI