



## SUGESTÃO DE EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_ AO PLS Nº 258, DE 2016

Fica acrescentado um parágrafo ao Art. 37 do PLS nº 258, de 2016, de autoria da Comissão Diretora, com a seguinte redação:

**"Art. 37. (...)**

**§ \_\_\_\_ Independentemente de registro ou homologação, o aeródromo civil poderá ser utilizado por empresas de taxi aéreo, desde que:**

- I - esteja localizado em terras indígenas ou em comunidades de difícil acesso da Amazônia Legal;**
- II - o comandante da aeronave informe no plano de voo, com exatidão, as coordenadas geográficas ao Sistema de Controle de Tráfego Aéreo; e**
- III - o comandante declare que a pista do aeródromo tem condições de pouso e decolagem para a aeronave utilizada.**

### **JUSTIFICATIVA**

O *caput* do artigo 37 do PLS estabelece que "*Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado*".

Ocorre que as empresas de taxi aéreo prestam voos para distritos sanitários indígenas e a maioria das pistas de pouso, senão todas, não tem registro e dificilmente serão registradas e homologadas, em face da restrição de circulação nas terras indígenas.

Além dos indígenas, temos também a questão de dificuldade de acesso em determinadas regiões da Amazônia Legal para atender os ribeirinhos e outras comunidades, a exemplo da Comunidade de Quilombola de Pedras Negras, no Vale do Guaporé, Estado de Rondônia, como também os moradores da vasta área do Estado do Amazonas, onde somente é possível chegar através das águas dos rios amazônicos ou pelo serviço aéreo.

Por isso, a presente emenda aditiva ao projeto de lei em tramitação no Senado, para possibilitar que as empresas de taxi aéreo possam operar em pista de pouso, independentemente de registro, localizadas em terras indígenas ou em comunidades de difícil acesso da Amazônia Legal.

Sabemos que operar uma aeronave, por menor que seja, em pistas onde os pouso e decolagens não são frequentes exige habilidade e responsabilidade do piloto, visto que, além da sua própria, ele pode colocar em risco a vida dos demais ocupantes da aeronave, mas temos também que ponderar que muitos dependem transporte aéreo que, nos mais longínquos e difíceis pontos de acesso do território nacional, são realizados pelas empresas de taxi aéreo, inclusive nos casos de "**voos de misericórdia**".

Por fim, importante destacar que, conforme consta na emenda proposta, o comandante da aeronave informar, com exatidão, as coordenadas geográficas da pista de pouso de destino, o que possibilitará ao Sistema de Controle de Tráfego Aéreo verificar, por imagem de satélite, confirmar a sua existência e o destino do voo, além de declarar que a pista do aeródromo tem condições de pouso e decolagem para a aeronave que será utilizada.



## **SUGESTÃO DE EMENDA MODIFICATIVA AO PLS Nº 258, DE 2016**

Os dispositivos a seguir relacionados do Título VII do PLS nº 258, de 2016, passam a ter a seguinte redação:

Art. 230. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados e os serviços aéreos de transporte de passageiro, carga, encomenda, remessa ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

### **CAPÍTULO II Da Regulação dos Serviços Aéreos**

#### **SEÇÃO II Da Autorização para a Exploração de Serviços Aéreos de Transporte Público**

Art. 235. A exploração de serviços aéreos de transporte público será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão.

Art. 236. (...)

*Parágrafo único.* O contrato de adesão relativo aos serviços aéreos de transporte público na modalidade de táxi aéreo deverá conter as cláusulas essenciais previstas nos incisos I, II, IV, V e VI do *caput* deste artigo.

#### **SEÇÃO III Do Controle e Fiscalização dos Serviços Aéreos de Transporte Público**

### **CAPÍTULO III Dos Serviços Aéreos de Transporte Público Regular**

#### **SEÇÃO I Dos Serviços Aéreos de Transporte Regular Internacional**

Art. 244. Os serviços aéreos de transporte público regular internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

#### **SEÇÃO II Dos Serviços Aéreos de Transporte Regular Doméstico**

Art. 253. Os serviços aéreos de transporte público regular doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras com sede e administração no País, incluindo os serviços de ligações aéreas sistemáticas.

### **CAPÍTULO IV Dos Serviços Aéreos de Transporte Público Não Regular**

Art. 254. Serviço aéreo de transporte público não regular de passageiro ou de carga, doméstico ou internacional, é o prestado por empresa de taxi aéreo mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando proporcionar atendimento imediato, independentemente de horário, percurso ou escala.



## CAPÍTULO VI Dos Serviços Aéreos Privados

Art. 260. Serviços aéreos privados são aqueles realizados pelos proprietários ou operadores de aeronaves, sem remuneração e em benefício próprios, não destinados à prestação de serviços aéreos públicos especializados ou de transporte, prescindindo de autorização para suas atividades aéreas.

### JUSTIFICATIVA

Ao analisarmos o título que trata dos serviços aéreos no projeto que pretende instituir o novo Código Brasileiro de Aeronáutica, verificamos a imprecisão técnica em alguns de seus dispositivos, como também a necessidade de renomear, de forma adequada e sistemática, os seus capítulos e seções.

Vejam os senhores que os serviços aéreos públicos não abrangem somente os serviços de transporte de passageiro, carga e encomenda, como está na redação original do Art. 230, mas também os serviços especializados, que é tratado no Capítulo V do Título VII. Por isso, há necessidade de dar nova redação a esse e outros artigos, com a finalidade de se estruturar o novo CBA com técnica legislativa e redação correta, o que facilitará a interpretação e aplicação de suas regras.

Outra alteração importante é a que propomos ao Art. 253, no qual inserimos as ligações aéreas sistemáticas na classificação de serviços aéreos de transporte público regular doméstico, vez que esses serviços são prestados com regularidade pelas empresas autorizadas, com itinerários e horários previamente estabelecidos.

Mas a modificação que julgamos mais necessária e a que propomos no Art. 254, onde retiramos as ligações aéreas sistemáticas dos serviços aéreos não regulares de passageiros ou de cargas e explicitamos que esses serviços são prestados por empresas de taxi aéreo, eliminando a dúbia interpretação na redação original de que poderiam existir outros prestadores de serviços para essa atividade aérea.

Por fim, em relação à emenda modificativa, propomos a mudança do nome do capítulo VI, de “Das Demais Atividade Aéreas” para “Dos Serviços Aéreos Privados”, como também a redação do Art. 260, para harmonizar a denominação deste capítulo e do referido artigo com a redação do Art. 229, que abre o Título VII.



## SUGESTÃO DE EMENDA ADITIVA AO PLS Nº 258, DE 2016

Fica acrescentado um parágrafo ao Art. 230 do PLS nº 258, de 2016, com a seguinte redação:

Art. 230. (...)

§\_\_\_ Os serviços aéreos de transporte público serão prestados, mediante autorização, por empresas aéreas e de taxi aéreo, constituindo o grupo da aviação civil comercial.

### JUSTIFICATIVA

A emenda aditiva na qual propomos o acréscimo de um parágrafo ao Art. 230 do projeto que institui o novo Código Brasileiro de Aeronáutica é uma justa aspiração e necessidade das empresas de táxi aéreo que, a exemplo do que ocorre com as microempresas e empresas de pequeno porte no ramo do comércio e de prestação de serviços comuns, são as que mais empregam e contribuem com o desenvolvimento da aviação aérea brasileira.

Como está na redação do dispositivo a ser acrescido, “Os serviços aéreos de transporte público serão prestados, mediante autorização, por empresas aéreas e de taxi aéreo, constituindo o grupo da aviação civil comercial”. Isso será de suma importância para os empresários do setor de táxi aéreo, que lutam com muitas dificuldades para se manter nessa atividade altamente competitiva e de elevados custos.

Vejam os senhores que as nossas aeronaves são ferramentas de trabalho e que somos prestadores de um serviço público indispensável e diferenciado para uma camada da população brasileira, em especial para aqueles que vivem na região amazônica, onde as distâncias são imensas e em muitas localidades somente os táxis aéreos conseguem chegar com rapidez.

Daí a importância de que o novo CBA, de forma inequívoca, retire as empresas de táxi aéreo do grupo da aviação geral e as coloque no seu devido lugar, que é no grupo da aviação comercial, pois assim, esperamos ser tratados como merecemos, com a concessão de incentivos fiscais, isenção de imposto de importação de aeronave e peças e outras medidas que já beneficiam as grandes empresas aéreas.

Enfim, acreditamos que isso irá fortalecer esse segmento da aviação civil, que é o principal celeiro de mão de obra qualificada no Brasil, gera milhares de empregos e contribui com a integração nacional, mediante os serviços de ligações aéreas sistemáticas que são prestados pelas aguerridas empresas de táxi aéreo