



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1089, de 2021**, que *"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."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	001; 002; 003; 004; 005; 017
Senador Paulo Paim (PT/RS)	006; 007; 008; 009; 010; 011; 012; 013; 014; 015; 016
Deputado Federal General Peternelli (PSL/SP)	018
Deputado Federal Bacelar (PODEMOS/BA)	019
Deputado Federal Filipe Barros (PSL/PR)	020; 021
Deputado Federal Fábio Trad (PSD/MS)	022
Deputado Federal Léo Moraes (PODEMOS/RO)	023
Senador Eduardo Braga (MDB/AM)	024
Deputado Federal Lucio Mosquini (MDB/RO)	025; 026; 027
Deputado Federal Eduardo Cury (PSDB/SP)	028; 029
Deputado Federal Otavio Leite (PSDB/RJ)	030; 031; 032
Senador Esperidião Amin (PP/SC)	033
Deputada Federal Jaqueline Cassol (PP/RO)	034
Deputado Federal Mauro Nazif (PSB/RO)	035; 036; 085
Deputado Federal João Campos (REPUBLICANOS/GO)	037; 038
Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	039; 040; 041; 042; 043; 044; 045; 046; 047; 048; 049; 056; 062; 068; 069; 082
Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	050; 051; 052; 053; 083; 084
Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS)	054; 055
Deputado Federal Felício Laterça (PSL/RJ)	057; 058
Deputado Federal Marcelo Freixo (PSB/RJ)	059; 060; 061
Deputado Federal Franco Cartafina (PP/MG)	063; 064; 066; 067
Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)	065
Senador Fabiano Contarato (PT/ES)	070

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Wolney Queiroz (PDT/PE)	071; 072; 073; 074; 075; 076
Deputado Federal Sanderson (PSL/RS)	077
Deputado Federal Euclides Pettersen (PSC/MG)	078
Deputado Federal Luis Tibé (AVANTE/MG)	079
Senador Randolfe Rodrigues (REDE/AP)	080; 081
Deputado Federal Alessandro Molon (PSB/RJ)	086

**TOTAL DE EMENDAS: 86**



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 ADITIVA**

Inclua-se, na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte artigo:

“Art. 156. ....

.....  
§ 3º Voos internacionais operados por empresas autorizadas nos termos do art. 205 deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de, no máximo, 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A participação de capital estrangeiro na aviação brasileira é benéfica desde que provida das necessárias proteções laborais, caso contrário poderá significar o fim da profissão a médio e longo prazo ou a migração da mão de obra dos tripulantes brasileiros para outros países, regidos por contratos de trabalho com condições mais precárias do que as atuais.

Diante disso, justificada está a inclusão de ressalvas trabalhistas, que garantam, ao menos, a exploração do tráfego brasileiro por profissionais brasileiros. Análise rasa permite concluir que muitos outros segmentos de negócios já usufruem de permissão para operar com trabalhadores estrangeiros no Brasil, alguns chegam até a ser explorados por empresas que contam com a participação irrestrita. Porém, via de regra, os produtos resultantes destes negócios são vendidos e consumidos no país ou, quando muito, são exportados e os ganhos reflexos (impostos e empregabilidade) ficam dentro dos limites do território nacional. Igual sorte não tem a aviação civil. Caso ressalvas não sejam inseridas, o prejuízo será incalculável, uma vez que a atividade detém peculiaridades que tornam inviáveis a retenção de ganhos (diretos e reflexos) no caso de internacionalização indiscriminada do trabalho nas empresas exploradoras de serviço aéreo.

A ausência de exigência de percentual máximo para utilização de comissários estrangeiros poderá abrir espaço indesejável à substituição de pessoal remunerado em serviços aéreos, com consequências imprevisíveis e desorganizado as relações de trabalho da aviação civil que possuiu específica e complexa legislação nacional própria, bem como, Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.



Sala das Sessões, de fevereiro de 2022

Deputado Jerônimo Goergen

Progressistas/RS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223595659000>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 MODIFICATIVA**

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art.2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos, sujeitos à regulação da autoridade de aviação civil, e observado, quanto à sua caracterização, o disposto no art. 5º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.”

**JUSTIFICAÇÃO**

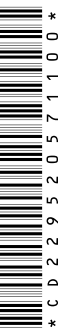
A MPV afasta, por meio da nova redação dada ao art.174, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Deixa de haver, na Lei, portanto, a definição de “serviços aéreos públicos” ou de “serviços aéreos privados”.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA, “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Com tal formulação, ignora o fato de que os “acordos internacionais” sobre o tema, como a Convenção de Chicago (CONVENÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946), em nada ajudam a superar a lacuna, o delimitam a atuação da ANAC. A Convenção de Chicago, de fato, apenas define que ““Serviço aéreo” significa **qualquer serviço aéreo regular por aeronaves para o transporte público de passageiros, correio ou carga**; e que “serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o território de um estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização”.

A Convenção, portanto, não “elencas” nenhum serviço como regular ou não regular, nem contém definições válidas ou suficientes para superar a lacuna que decorrerá da alteração promovida pela Medida Provisória. Não serve, assim, para validar, conferindo ao tema uma base jurídica e legal adequada, a capacidade regulamentar da



ANAC, que se daria sem qualquer condicionamento legal, na perspectiva da “deslegalização”.

A descaracterização – contra a expressa norma constitucional – do serviço aéreo como serviço público, desconhece o seu caráter de *serviço essencial*, prestado pelo particular *nas condições fixadas pelo Poder Público*, e que se submete a limitações, tanto em razão do uso do espaço aéreo, quanto das normas de segurança e que regem as relações de consumo entre *usuários e prestadores*, qualquer que seja o meio pelo qual estejam para tanto habilitados pelo Poder Público. Ao dizer que o serviço aéreo é apenas “serviço de interesse público”, tenta desconectar o serviço aéreo de sua natureza: se todo serviço público é “de interesse público”, nem todo serviço de interesse público é, necessariamente, *serviço público*. O transporte aéreo, notadamente na sua modalidade de transporte de passageiros, é serviço público, como ocorre nas demais situações de transporte coletivo terrestre ou lacustre, “*porque suas características evidenciam uma prestação pública de atendimento contínuo à coletividade e de caráter essencial, e que, por isso mesmo, impõe obediência ao princípio da modicidade.*” (GUIMARÃES, Geraldo Spagno. Comentários à Lei de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte: Fórum, 2012. p. 183).

Por isso, os serviços aéreos se sujeitam a obrigações que garantam a continuidade, frequência, capacidade, qualidade e custos acessíveis ou *não abusivos*.

Observe-se que ao definir no art. 174 os serviços aéreos como *atividades econômicas de interesse público* a redação visa a descaracterização da navegação aérea como serviços aéreos **públicos**, hoje expressamente reconhecida pelo art. 174 do CBA.

Não se trata, como pretende a EMI nº 00053/2021 MINFRA MD ME, de mera “atividade econômica de interesse público prestada por agentes privados que devem observar a regulação estabelecida para o setor”, e nem mesmo há “abalizada por jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, de que referidas atividades não são serviços públicos”, que poderia sustentar a tese “jurídica” adotada.

Para tal fim, alega a EMI que “*diferentemente da navegação aérea, aeroespacial e da infraestrutura aeroportuária, em que a Constituição Federal estabelece a exploração direta pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão, no caso dos serviços aéreos não há que se falar em outorga*”. Parte, assim, da premissa – totalmente equivocada – de que o art. 21, XII, “c”, que atribui à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária, de que os serviços aéreos a) não se enquadram na definição de *navegação aérea*; e b) *não são, assim, serviços públicos de competência da União*, passíveis de exploração privada mediante outorga do poder concedente.

No entanto, a expressão **navegação aérea**, a que se refere o ar. 21, XII, “c”, envolve serviços prestados por “**companhias de navegação aérea**”, empresas que prestam modalidade de serviços de transporte *internacional, interestadual e intermunicipal*, e que, como decidido pelo STF na ADI 1600-MC, julgada em 1997, estão sujeitas à incidência de ICMS sobre suas operações, tanto quanto as demais empresas de *transporte terrestre ou aquaviário*. Ou seja, a navegação aérea é, **por si mesma**, o transporte aéreo, à qual servem os serviços auxiliares à navegação aérea, como o controle de tráfego aéreo.

O fato de a Constituição empregar expressões distintas, no art. 21, para se referir a



diferentes modalidades de serviço público que envolvam o transporte, empregando “serviços de transporte ferroviário e aquaviário” e “serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, ou mesmo a expressão “transportes aéreo, aquático e terrestre”, no art. 180, quando determina a observância dos tratados internacionais e princípio da reciprocidade quando da ordenação, por lei, do transporte internacional, quando muito revela alguma falha de sistematização da Carta, mas, nunca, a sua ambiguidade.

A redação, por isso, não parte da premissa de que *serviços aéreos públicos*, regulares ou não, *são serviços públicos*, como prevê o art. 21, XII, “c” da CF. A caracterização proposta de que serviços aéreos, regulares ou não, são *atividades econômicas de interesse público* tem o único objetivo de afastar o critério material para que os serviços aéreos sejam considerados como serviço público. Mas o malabarismo verbal empregado para dizer que se trata de serviços de “interesse público”, que poderão ser regulares ou não regulares, e a revogação do art. 180, que prevê que “a exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados”, decorre desse entendimento de que, sem a descaracterização, não seria possível a adoção do regime de autorização.

Contudo, a adoção do regime de autorização – em lugar de concessão – para a prestação de serviços de navegação aérea estaria contemplada no art. 21, XII, “c” da CF, entendimento já adotado para a outorga da exploração de portos, transporte rodoviário<sup>1</sup> e ferroviário, não obstante, nesses casos, a outorga de autorização seja precedida de critérios definidos a partir da obrigatoriedade de observância do princípio da impessoalidade.

Assim, a alteração ao art. 174 e demais revogações dela decorrentes poderá trazer sérios problemas em face do disposto no art. 175 da CF:

Sala das Sessões,        de                        de 2022.

Deputado Jerônimo Goergen  
Progressistas/RS

---

1 Nos termos do art. 13, IV da lei nº 10.233, de 2001, as outorgas de serviços de transporte rodoviário e aquaviário serão realizadas sob a forma de concessão, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infraestrutura; permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; e autorização, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, prestação de serviço de transporte aquaviário, exploração de infraestrutura de uso privativo; prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura.



## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º. **O regime de trabalho dos aeronautas nos serviços aéreos, independentemente do regime ou caráter em que sejam prestados, é regido pela Lei 13.475 de 28 de agosto de 2017**”.(NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

O “Programa Voo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades “de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo” e de “reduzir os custos administrativos e regulatórios” e como diretrizes, entre outros, “buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos”, e “reduzir os custos regulatórios e administrativos”, “fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo”, “aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória” “estimular a indústria aeronáutica”.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA, suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, “c” e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de





direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986](#) (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Sala das Sessões, de de 2022.

Deputado Jerônimo Goergen  
Progressistas/RS



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 MODIFICATIVA**

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

““Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica observado, quanto à sua caracterização, o disposto no art. 5º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A alteração proposta visa adequar o texto da Medida Provisória em questão à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, definidos na Lei nº 13.475/2017 como tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes



e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Sala das Sessões,        de                    de 2022.

Deputado Jerônimo Goergen  
Progressistas/RS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224853557100>



## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 SUPRESSIVA

Suprima-se:

I – a alteração ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 1.089;

II – a revogação dos art. 175 a 179, 180, 181, 183 e 188 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “ai” da Medida Provisória nº 1.089

III – a revogação dos art. 193 a 196 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “aj” da Medida Provisória nº 1.089.

### JUSTIFICAÇÃO

A MPV afasta, por meio da nova redação dada ao art. 174, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamentação a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Deixa de haver, na Lei, portanto, a definição de “serviços aéreos públicos” ou de “serviços aéreos privados”.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA, “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Com tal formulação, ignora o fato de que os “acordos internacionais” sobre o tema, como a Convenção de Chicago (CONVENÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946), em nada ajudam a superar a lacuna, o delimitam a atuação da ANAC. A Convenção de Chicago, de fato, apenas define que ““Serviço aéreo” significa **qualquer serviço aéreo regular por aeronaves para o transporte público de passageiros, correio ou carga**; e que “serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o território de um estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização”.

A Convenção, portanto, não “elencas” nenhum serviço como regular ou não regular, nem contém definições válidas ou suficientes para superar a lacuna que decorrerá da alteração promovida pela Medida Provisória. Não serve, assim, para validar, conferindo ao tema uma base jurídica e legal adequada, a capacidade regulamentar da



ANAC, que se daria sem qualquer condicionamento legal, na perspectiva da ‘deslegalização’.

A descaracterização – contra a expressa norma constitucional – do serviço aéreo como serviço público, desconhece o seu caráter de *serviço essencial*, prestado pelo particular *nas condições fixadas pelo Poder Público*, e que se submete a limitações, tanto em razão do uso do espaço aéreo, quanto das normas de segurança e que regem as relações de consumo entre *usuários* e *prestadores*, qualquer que seja o meio pelo qual estejam para tanto habilitados pelo Poder Público. Ao dizer que o serviço aéreo é apenas “serviço de interesse público”, tenta desconectar o serviço aéreo de sua natureza: se todo serviço público é “de interesse público”, nem todo serviço de interesse público é, necessariamente, *serviço público*. O transporte aéreo, notadamente na sua modalidade de transporte de passageiros, é serviço público, como ocorre nas demais situações de transporte coletivo terrestre ou lacustre, “*porque suas características evidenciam uma prestação pública de atendimento contínuo à coletividade e de caráter essencial, e que, por isso mesmo, impõe obediência ao princípio da modicidade.*” (GUIMARÃES, Geraldo Spagno. Comentários à Lei de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte: Fórum, 2012. p. 183).

Por isso, os serviços aéreos se sujeitam a obrigações que garantam a continuidade, frequência, capacidade, qualidade e custos acessíveis ou *não abusivos*.

Observe-se que ao definir no art. 174 os serviços aéreos como *atividades econômicas de interesse público* a redação visa a descaracterização da navegação aérea como serviços aéreos **públicos**, hoje expressamente reconhecida pelo art. 174 do CBA.

Não se trata, como pretende a EMI nº 00053/2021 MINFRA MD ME, de mera “atividade econômica de interesse público prestada por agentes privados que devem observar a regulação estabelecida para o setor”, e nem mesmo há “abalizada por jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, de que referidas atividades não são serviços públicos”, que poderia sustentar a tese “jurídica” adotada.

Para tal fim, alega a EMI que “*diferentemente da navegação aérea, aeroespacial e da infraestrutura aeroportuária, em que a Constituição Federal estabelece a exploração direta pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão, no caso dos serviços aéreos não há que se falar em outorga*”. Parte, assim, da premissa – totalmente equivocada – de que o art. 21, XII, “c”, que atribui à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária, de que os serviços aéreos a) não se enquadram na definição de *navegação aérea*; e b) *não são, assim, serviços públicos de competência da União*, passíveis de exploração privada mediante outorga do poder concedente.

No entanto, a expressão **navegação aérea**, a que se refere o ar. 21, XII, “c”, envolve serviços prestados por “**companhias de navegação aérea**”, empresas que prestam modalidade de serviços de transporte *internacional, interestadual e intermunicipal*, e que, como decidido pelo STF na ADI 1600-MC, julgada em 1997, estão sujeitas à incidência de ICMS sobre suas operações, tanto quanto as demais empresas de *transporte terrestre ou aquaviário*. Ou seja, a navegação aérea é, **por si mesma**, o transporte aéreo, à qual servem os serviços auxiliares à navegação aérea, como o controle de tráfego aéreo.

O fato de a Constituição empregar expressões distintas, no art. 21, para se referir a



diferentes modalidades de serviço público que envolvam o transporte, empregando “serviços de transporte ferroviário e aquaviário” e “serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, ou mesmo a expressão “transportes aéreo, aquático e terrestre”, no art. 180, quando determina a observância dos tratados internacionais e princípio da reciprocidade quando da ordenação, por lei, do transporte internacional, quando muito revela alguma falha de sistematização da Carta, mas, nunca, a sua ambiguidade.

A redação, por isso, não parte da premissa de que *serviços aéreos públicos*, regulares ou não, *são serviços públicos*, como prevê o art. 21, XII, “c” da CF. A caracterização proposta de que serviços aéreos, regulares ou não, são *atividades econômicas de interesse público* tem o único objetivo de afastar o critério material para que os serviços aéreos sejam considerados como serviço público. Mas o malabarismo verbal empregado para dizer que se trata de serviços de “interesse público”, que poderão ser regulares ou não regulares, e a revogação do art. 180, que prevê que “a exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados”, decorre desse entendimento de que, sem a descaracterização, não seria possível a adoção do regime de autorização.

Contudo, a adoção do regime de autorização – em lugar de concessão – para a prestação de serviços de navegação aérea estaria contemplada no art. 21, XII, “c” da CF, entendimento já adotado para a outorga da exploração de portos, transporte rodoviário<sup>1</sup> e ferroviário, não obstante, nesses casos, a outorga de autorização seja precedida de critérios definidos a partir da obrigatoriedade de observância do princípio da impessoalidade.

Assim, a alteração ao art. 174 e demais revogações dela decorrentes poderá trazer sérios problemas em face do disposto no art. 175 da CF:

“Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.”

Além disso, a alteração ao art. 174, e as revogações dos art. 175 a 179, 183, 188, e 193 a 196 do CBA, que definem os serviços aéreos públicos e privados e regras para a sua

---

1 Nos termos do art. 13, IV da lei nº 10.233, de 2001, as outorgas de serviços de transporte rodoviário e aquaviário serão realizadas sob a forma de concessão, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infraestrutura; permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; e autorização, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, prestação de serviço de transporte aquaviário, exploração de infraestrutura de uso privativo; prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura.



outorga, remetem à ANAC dispor sobre a regulação dos serviços aéreos em geral, gerando um enorme vácuo conceitual, pois se trata de dispositivos essenciais para a aplicação de outras normas legais, como é o caso da regulamentação da profissão de aeronauta, objeto da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

A Lei nº 13.475, em seu art. 5º, define os tripulantes de voo e de cabine, a partir do exercício de suas funções em serviços aéreos público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo; serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo; serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo; demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira; e serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

A exclusão das definições de serviços aéreos e seus regimes de exploração torna a Lei 13.475, assim, insubsistente, pois lhe falta o elemento essencial que, atualmente, se acha nos dispositivos revogados do CBA pela minuta de medida provisória, afetando não apenas as relações de trabalho, mas os acordos coletivos estabelecidos e sua aplicação.

Sala das Sessões, de fevereiro de 2022

Deputado Jerônimo Goergen  
Progressistas/RS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221054412900>





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

**EMENDA MODIFICATIVA**

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art.2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1º As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

**§ 2º As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.” (NR)**

**JUSTIFICAÇÃO**

A nova redação dada ao art.174, ignora a aplicação da Lei n 13.475, de 2017, às relações de trabalho mantidas pelos aeronautas com as empresas de serviços aéreos.

A redação afasta, ainda, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA, como “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Ocorre que, sem a ressalva expressa de que as relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, poderá haver dificuldades interpretativas ainda maiores, quanto à aplicação da norma que é o principal instrumento de regência dessas relações de trabalho.





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

Na forma ora proposta, apenas se explicita que o ordenamento jurídico já vigente – CLT, Lei 13.475/3027 – e o disposto em acordo ou convenção coletiva continuam em vigor e plenamente válidos para dispor sobre os direitos desses trabalhadores.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

### **EMENDA MODIFICATIVA**

Dê-se ao art. 205 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art.2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 205. Para explorar o serviço de transporte aéreo internacional, a empresa estrangeira deverá obter autorização de operação, conforme o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil, sem prejuízo da aplicação das demais exigências previstas em lei para o funcionamento de empresas estrangeiras no País, **vedada, em qualquer situação, a navegação aérea de cabotagem por empresa estrangeira.**” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

O art. 205 do CBA, com a redação dada pela MPV 1089, prevê as regras para a atuação de empresas estrangeiras na exploração do serviço de transporte aéreo internacional.

Já o art. 216 prevê que os serviços aéreos de transporte doméstico são reservados a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.

Segundo a Convenção de Chicago, em seu art. 7º cada um dos Estados contratantes terá o direito de negar às aeronaves dos demais estados contratantes permissão para tomar em seu território, contra remuneração ou frete, passageiros, correio ou carga destinados a outro ponto de seu território.

Trata-se de princípio que preserva, a menos que haja acordo, a navegação de cabotagem a empresas aéreas nacionais, ou constituídas e com sede no país, ainda que tenham capital estrangeiro. Até dezembro de 2018 quando foi editada a MPV 863, o Código Brasileiro de Aeronáutica somente permitia que operasse no país pessoas jurídicas constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e com pelo menos 4/5 do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social. A MPV 863, convertida na Lei 13.842, de 2019, promoveu flexibilização da regra, permitindo que empresas com capital estrangeiro, desde constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, pudessem receber concessões ou autorizações.

No art. 216 a MPV preserva essa situação, mas o art. 205 não afasta, totalmente, a possibilidade de que empresas estrangeiras autorizadas a operar no país possam competir de forma desleal com empresas brasileiras, fazendo uso da facilidade de estabelecer rotas com origem ou com destino no exterior, mas com escalas em território nacional. Caso essa possibilidade não seja vedada, as empresas poderão



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

ofertar voos e passagens aéreas de um aeroporto doméstico a outro, sem submeter-se ao disposto no art. 216, burlando o princípio nele estabelecido e materializando uma modalidade “mista” de prestação de serviços, em eventual descompasso até mesmo com o art. 178 da CF, que prevê que a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Com tal preocupação, propomos que o art. 205 seja ajustado, vedando, expressamente, em qualquer situação, a navegação aérea de cabotagem por empresa estrangeira.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

**EMENDA SUPRESSIVA**

Suprima-se a revogação do art. 208 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “ao” da Medida Provisória nº 1.089.

**JUSTIFICAÇÃO**

O atual art. 208 do CBA prevê que “as empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.”

Ao dar nova redação aos art. 205 e 216 do CBA, a MPV determina que para explorar o serviço de transporte aéreo internacional, a empresa estrangeira deverá obter autorização de operação, conforme o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil, sem prejuízo da aplicação das demais exigências previstas em lei para o funcionamento de empresas estrangeiras no País, e reserva os serviços aéreos de transporte doméstico a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.

Assim, empresas estrangeiras poderão atuar no Brasil, no transporte aéreo internacional, mas não mais serão obrigadas a ter representante permanente no país, bastando que sejam autorizadas a operar e obedeçam às demais exigências legais para funcionamento no Brasil.

A inexistência de outra norma legal estabelecendo essa exigência poderá levar a que empresas estrangeiras ofertem voos internacionais no país, mas, em caso de descumprimento aos direitos do consumidor, não haverá meio hábil para que o usuário possa exigir seu cumprimento, pois a empresa poderá esquivar-se de prestar atendimento ou mesmo responder judicialmente, e o cidadão será obrigado a ajuizar ação para ressarcimento de danos no exterior, o que é impraticável em vista da onerosidade e complexidade.

Para que tal desresponsabilização não ocorra e o tema não fique a depender apenas daquilo que vier a ser fixado em regulamentos pela ANAC, é necessário preservar o art. 208 do CBA.

Sala das Sessões,



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se, na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte artigo:

“Art. ... Sem prejuízo do disposto na Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, as normas editadas pela autoridade de aviação civil, com fundamento no disposto nesta Lei, somente produzirão efeitos após decorridos cento e vinte dias da sua sujeição às Comissões de Infraestrutura da Câmara dos Deputados e do Senado Federal e ao Tribunal de Contas da União, os quais poderão manifestar-se no sentido de sua revisão, ou não aplicação, assegurada à autoridade de aviação civil a prerrogativa de rever os atos normativos.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Ao conferir amplos poderes para dispor sobre a prestação de serviços aéreos, inclusive quanto ao seu regime de outorga, a MPV promove uma ampla deslegalização da regulação do setor, afastando a competência do Congresso Nacional e até mesmo do Chefe do Poder Executivo.

Trata-se de solução que não tem precedente no contexto brasileiro, em que as agências reguladoras, no exercício de suas capacidades e com a autonomia que a lei lhes confere, tem o papel de administrar a Lei e o marco regulatório, preenchendo suas lacunas, mas não exercendo a plenitude do poder normativo, ou seja, suprimindo a própria necessidade de lei.

No caso, em especial, dos serviços públicos regulados, a Lei deve dispor sobre o seu regime de exploração e regime tarifário.

Mas ao conferir à ANAC esses poderes, caso assim decida o Congresso Nacional, é necessário fixar limites, e o controle externo dessa atividade, como prevê a Lei nº 13.848, de 2019, em seu art. 14, a qual, inclusive, já exige a realização de consulta pública e de análise de impacto regulatório, previamente à edição de atos normativos pelas agências reguladoras.

Um exemplo de como essa atuação pode se dar é dado pela legislação dos EUA, que prevê a FAA, vinculada ao *Department of Transportation (DoT)*, está sujeita ao disposto no *Congressional Review Act (CRA)*, segundo o qual as normas editadas pelas agências reguladoras departamentais podem ser revistas e afastadas pelo Congresso. Segundo o CRA, a partir de 1996 as regras emanadas das agências



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

reguladoras departamentais passaram a ser submetidas às duas Casas do Congresso e ao *General Accountability Office* (GAO), antes de entrarem em vigor. Ademais, as normas editadas pela FAA devem ser submetidas, antes de editadas, ao escrutínio do *Office of Information and Regulatory Affairs* (OIRA), órgão da *Office of Management and Budget* da Presidência da República, que examina o cumprimento das exigências para a edição do ato por meio de avaliação de impacto regulatório, e até mesmo pode recomendar a sua não edição. Ademais, o Congresso permanece com a competência plena para editar leis que contrariem normas editadas por agências reguladoras.

Dessa forma, propomos que antes de produzirem efeitos, as normas sejam submetidas ao crivo das duas Casas do Congresso, por meio de suas comissões de infraestrutura, e ao TCU, para que possam emitir parecer sobre a adequação da norma aos limites legais e aos fins buscados pelo CBA.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

**EMENDA MODIFICATIVA E SUPRESSIVA**

**I – Suprima-se a revogação do inciso III do art. 3º da Lei nº 11.182, constante do art. 4º, V, “a” da Medida Provisória nº 1.089.**

**II - Dê-se ao inciso XIV do art. 8º da Lei nº 11.182, alterado pelo art. 3º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:**

“Art. 8º. ....

.....  
XIV – regular a exploração de serviços aéreos, observado o disposto na Lei nº 7.565, de 1986, e na Lei nº 13.475, de 2017.”

**III – Dê-se ao inciso III do art. 11, da Lei nº 11.182, alterado pelo art. 3º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:**

“Art. 11. ....

.....  
III – regular a exploração de serviços aéreos, observado o disposto na Lei nº 7.565, de 1986, e na Lei nº 13.475, de 2017.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Na forma vigente, o inciso XIII do art. 8º da Lei 11.182, que trata das competências da ANAC, confere-lhe competência para regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos, observando, na forma do inciso III do art. 3º da Lei 11.182, quanto às outorgas, as políticas definidas pelo Governo Federal

A MPV 1089 revoga esse inciso III do art. 3º, sob a premissa da deslegalização e desregulação, ou seja, a possibilidade de que todos os serviços aéreos, de forma indiscriminada, sejam livremente explorados, sem atos de outorga do poder público, visto que deixariam de ser classificados como serviço público, contrariando-se o art. 21, XII, “c” da CF.

Por sua vez, a redação proposta ao inciso XIV do art. 8º, confere à Agência poderes amplos para “regular a exploração de serviços aéreos”.





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

Ocorre que se trata de competência muito ampla e aberta, e que, para ser exercida legitimamente, deve observar os limites do CBA, que deve, por sua vez, preservar normas quanto à natureza dos serviços aéreos (públicos ou privados) e as condições para a sua exploração e outorga, assim como as normas que definem o exercício da profissão de aeronauta.

De outra forma, estar-se-á abrindo caminho a uma ampla deslegalização do tema, com impactos imprevisíveis e grande insegurança jurídica.

Assim, a competência outorgada à ANAC deve ser mais bem delimitada, e assegurada a prevalência das definições adotadas pela Lei nº 13.475, de 2017, para fins de caracterização do exercício da profissão de aeronauta.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

**EMENDA SUPRESSIVA**

Suprima-se a revogação do art. 218 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, alínea “ap” da Medida Provisória nº 1.089

**JUSTIFICAÇÃO**

A atual redação do art. 218 prevê que, além da nacionalidade brasileira, a pessoa interessada em obter a autorização de funcionamento, deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando:

- I - sua capacidade econômica e financeira;
- II - a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar;
- III - que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;
- IV - que fez os seguros obrigatórios.

A mera revogação de tais dispositivos, e a delegação à ANAC de plena capacidade para dispor sobre os requisitos, acarretará grande insegurança jurídica e riscos aos profissionais e usuários, submetendo-os a potenciais danos decorrentes da não satisfação de condições operacionais essenciais, ou de segurança de voo.

Essa opção pela *desregulamentação* ou *deslegalização* se dá em momento absolutamente inoportuno, quando a incapacidade de a ANAC exercer a contento o seu papel reflete-se em elevados prejuízos aos usuários de serviço aéreos.

O caso da empresa Itapemirim Transportes Aéreos é emblemático: a empresa recebeu da ANAC autorização para operar e, sem garantias suficientes para assegurar a continuidade da prestação de serviços aéreos públicos<sup>1</sup>, após apenas 6 meses de atuação interrompeu abruptamente sua operação, cancelando 515 voos e deixando em situação de desamparo mais de 45 mil passageiros. Embora possa ter, formalmente, atendido aos requisitos para ser autorizada, a própria “flexibilização” das regras para a operação de prestadora de serviços aéreos foi a causa maior dessa grande falha de mercado, agravada por falhas regulatórias e falhas de governo. Um misto de negligência, irresponsabilidade e incúria, viabilizados pela “simplificação” do processo de autorização de operação, quando, nos termos da Lei, a operação deveria ser precedida de uma outorga, mediante licitação pública. A decisão da ANAC de suspender em 17.12.2021 o Certificado de Operador Aéreo da ITA Transportes Aéreos, ocorreu apenas após a empresa comunicar a suspensão de suas operações

---

<sup>1</sup> Ver, sobre esse fato, o artigo de Renata Abalem “A Morte dá Sinais”, publicado em 03.01.2022. Disponível em <https://www.rotajuridica.com.br/artigos/a-morte-da-sinais/>



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

“para uma reestruturação interna, visto a necessidade de ajustes operacionais”, e não como um ação proativa, ou preventiva, da agência reguladora<sup>2</sup>, situação que, inclusive, requereu a atuação do Sindicato Nacional dos Aeronautas para assegurar o cumprimento de disposto em convenção coletiva para assegurar o regresso dos profissionais aos seus locais de origem. O fato de a ANAC haver, em outubro e novembro de 2021, <sup>3</sup> autuado a ITA por não enviar dados estatísticos estabelecidos na Resolução nº 191/2011, já era prenúncio de agravamento de situação que, desde o início das operações, deveria estar no radar da agência.

E, mesmo tendo o setor aeroportuário e a aviação civil sido afetados em 2020 e 2021 pela pandemia Covid-19, com a redução de vôos e sua lucratividade, não se justifica que o modelo venha a ser ainda mais fragilizado, a pretexto, quiçá, de exonerar o Poder Público de sua responsabilidade pela regularidade e segurança jurídica da prestação de serviço público como o de navegação e transporte aéreo.

Dessa forma, devem ser mantidos os requisitos legais vigentes.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**

---

<sup>2</sup> <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/12/17/anac-suspende-licena-da-itapemirim-aps-empresa-cancelar-voos.ghtml>

<sup>3</sup> [https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2021/12/21/internas\\_economia,1332869/itapemirim-havia-sido-autuada-em-outubro-e-novembro-pela-anac.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2021/12/21/internas_economia,1332869/itapemirim-havia-sido-autuada-em-outubro-e-novembro-pela-anac.shtml)



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

### **EMENDA SUPRESSIVA**

Suprima-se:

I – a alteração ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 1.089;

II – a revogação dos art. 175 a 179, 180, 181, 183 e 188 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “ai” da Medida Provisória nº 1.089

III – a revogação dos art. 193 a 196 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “aj” da Medida Provisória nº 1.089.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A MPV afasta, por meio da nova redação dada ao art.174, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Deixa de haver, na Lei, portanto, a definição de “serviços aéreos públicos” ou de “serviços aéreos privados”.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA, “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Com tal formulação, ignora o fato de que os “acordos internacionais” sobre o tema, como a Convenção de Chicago (CONVENÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946), em nada ajudam a superar a lacuna, o delimitam a atuação da ANAC. A Convenção de Chicago, de fato, apenas define que ““Serviço aéreo” significa **qualquer serviço aéreo regular por aeronaves para o transporte público de passageiros, correio ou carga**; e que “serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o território de um estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização”.

A Convenção, portanto, não “elencas” nenhum serviço como regular ou não regular, nem contém definições válidas ou suficientes para superar a lacuna que



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador PAULO PAIM

decorrerá da alteração promovida pela Medida Provisória. Não serve, assim, para validar, conferindo ao tema uma base jurídica e legal adequada, a capacidade regulamentar da ANAC, que se daria sem qualquer condicionamento legal, na perspectiva da ‘deslegalização’.

A descaracterização – contra a expressa norma constitucional – do serviço aéreo como serviço público, desconhece o seu caráter de *serviço essencial*, prestado pelo particular *nas condições fixadas pelo Poder Público*, e que se submete a limitações, tanto em razão do uso do espaço aéreo, quanto das normas de segurança e que regem as relações de consumo entre *usuários e prestadores*, qualquer que seja o meio pelo qual estejam para tanto habilitados pelo Poder Público. Ao dizer que o serviço aéreo é apenas “serviço de interesse público”, tenta desconectar o serviço aéreo de sua natureza: se todo serviço público é “de interesse público”, nem todo serviço de interesse público é, necessariamente, *serviço público*. O transporte aéreo, notadamente na sua modalidade de transporte de passageiros, é serviço público, como ocorre nas demais situações de transporte coletivo terrestre ou lacustre, “*porque suas características evidenciam uma prestação pública de atendimento contínuo à coletividade e de caráter essencial, e que, por isso mesmo, impõe obediência ao princípio da modicidade.*” (GUIMARÃES, Geraldo Spagno. Comentários à Lei de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte: Fórum, 2012. p. 183).

Por isso, os serviços aéreos se sujeitam a obrigações que garantam a continuidade, frequência, capacidade, qualidade e custos acessíveis ou *não abusivos*.

Observe-se que ao definir no art. 174 os serviços aéreos como *atividades econômicas de interesse público* a redação visa a descaracterização da navegação aérea como serviços aéreos **públicos**, hoje expressamente reconhecida pelo art. 174 do CBA.

Não se trata, como pretende a EMI nº 00053/2021 MINFRA MD ME, de mera “atividade econômica de interesse público prestada por agentes privados que devem observar a regulação estabelecida para o setor”, e nem mesmo há “abalizada por jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, de que referidas atividades não são serviços públicos”, que poderia sustentar a tese “jurídica” adotada.

Para tal fim, alega a EMI que “*diferentemente da navegação aérea, aeroespacial e da infraestrutura aeroportuária, em que a Constituição Federal estabelece a exploração direta pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão, no caso dos serviços aéreos não há que se falar em outorga*”. Parte, assim, da premissa – totalmente equivocada – de que o art. 21, XII, “c”, que atribui à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária, de que os serviços aéreos a) não se enquadram na definição de *navegação aérea*; e b) *não são, assim, serviços públicos de competência da União*, passíveis de exploração privada mediante outorga do poder concedente.



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador PAULO PAIM

No entanto, a expressão **navegação aérea**, a que se refere o ar. 21, XII, “c”, envolve serviços prestados por “**companhias de navegação aérea**”, empresas que prestam modalidade de serviços de transporte *internacional, interestadual e intermunicipal*, e que, como decidido pelo STF na ADI 1600-MC, julgada em 1997, estão sujeitas à incidência de ICMS sobre suas operações, tanto quanto as demais empresas de *transporte terrestre ou aquaviário*. Ou seja, a navegação aérea é, **por si mesma**, o transporte aéreo, à qual servem os serviços auxiliares à navegação aérea, como o controle de tráfego aéreo.

O fato de a Constituição empregar expressões distintas, no art. 21, para se referir a diferentes modalidades de serviço público que envolvam o transporte, empregando “serviços de transporte ferroviário e aquaviário” e “serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, ou mesmo a expressão “transportes aéreo, aquático e terrestre”, no art. 180, quando determina a observância dos tratados internacionais e princípio da reciprocidade quando da ordenação, por lei, do transporte internacional, quando muito revela alguma falha de sistematização da Carta, mas, nunca, a sua ambiguidade.

A redação, por isso, não parte da premissa de que *serviços aéreos públicos*, regulares ou não, *são serviços públicos*, como prevê o art. 21, XII, “c” da CF. A caracterização proposta de que serviços aéreos, regulares ou não, são *atividades econômicas de interesse público* tem o único objetivo de afastar o critério material para que os serviços aéreos sejam considerados como serviço público. Mas o malabarismo verbal empregado para dizer que se trata de serviços de “interesse público”, que poderão ser regulares ou não regulares, e a revogação do art. 180, que prevê que “a exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados”, decorre desse entendimento de que, sem a descaracterização, não seria possível a adoção do regime de autorização.

Contudo, a adoção do regime de autorização – em lugar de concessão – para a prestação de serviços de navegação aérea estaria contemplada no art. 21, XII, “c” da CF, entendimento já adotado para a outorga da exploração de portos, transporte rodoviário e ferroviário, não obstante, nesses casos, a outorga de autorização seja precedida de critérios definidos a partir da obrigatoriedade de observância do princípio da impessoalidade.

Assim, a alteração ao art. 174 e demais revogações dela decorrentes poderá trazer sérios problemas em face do disposto no art. 175 da CF:

“Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.”

Além disso, a alteração ao art. 174, e as revogações dos art. 175 a 179, 183, 188, e 193 a 196 do CBA, que definem os serviços aéreos públicos e privados e regras para a sua outorga, remetem à ANAC dispor sobre a regulação dos serviços aéreos em geral, gerando um enorme vácuo conceitual, pois se trata de dispositivos essenciais para a aplicação de outras normas legais, como é o caso da regulamentação da profissão de aeronauta, objeto da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

A Lei nº 13.475, em seu art. 5º, define os tripulantes de voo e de cabine, a partir do exercício de suas funções em serviços aéreos público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo; serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo; serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo; demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira; e serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

A exclusão das definições de serviços aéreos e seus regimes de exploração torna a Lei 13.475, assim, insubsistente, pois lhe falta o elemento essencial que, atualmente, se acha nos dispositivos revogados do CBA pela minuta de medida provisória, afetando não apenas as relações de trabalho, mas os acordos coletivos estabelecidos e sua aplicação.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**



**MPV 1089  
00013**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

**EMENDA SUPRESSIVA**

Suprima-se a revogação do art. 153 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, inciso IV, alínea “aa” da Medida Provisória nº 1.089.

**JUSTIFICAÇÃO**

O art. 153 do CBA em sua redação original prevê que “nenhuma aeronave empregada em serviços aéreos públicos (artigo 175) poderá ser objeto de sequestro”. A proibição é extensiva à aeronave que opera serviço de transporte não regular, quando estiver pronta para partir e no curso de viagem da espécie.

A revogação desse dispositivo permitiria, portanto, o sequestro da aeronave por não pagamento de garantia para reparação de dano, em caso de pouso de emergência ou forçado.

Ocorre que tal hipótese comprometeria a continuidade da prestação do serviço aéreo público, regular ou não, com dano ao usuário do serviço aéreo.

O Substitutivo ao PLS 518/2016 mantinha a regra vigente, razão pela qual propomos a supressão dessa revogação.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

**EMENDA SUPRESSIVA**

Suprima-se a alteração ao § 2º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 1.089.

**JUSTIFICAÇÃO**

A nova redação proposta ao § 2º do art. 156 prevê que a função não remunerada pode ser exercida por tripulantes habilitados, independentemente de sua nacionalidade, em qualquer tipo de serviço aéreo (público ou privado), e não mais apenas em aeronaves de serviço aéreo privado.

Essa alteração poderá abrir espaço indesejável à substituição de pessoal remunerado em serviços aéreos públicos, com consequências imprevisíveis, desorganizado as relações de trabalho, e sem qualquer exigência de reciprocidade.

Note-se que o Parecer da Comissão Especial do PLS 516 preservava a regra em vigor, e, assim, deve ser igualmente preservada pela MPV.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

**EMENDA MODIFICATIVA**

**Dê-se ao art. 99 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:**

“Art. 99. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada só poderão funcionar com a prévia autorização da autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. O Poder Executivo baixará regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento das entidades referidas no “caput”, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.

**JUSTIFICAÇÃO**

A nova redação dada ao art. 99 do CBA, combinada com a revogação do art. 98, afasta a exigência de que aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada tenham que ter autorização do Comando da Aeronáutica para atuar.

Contudo, as atividades de formação e treinamento continuarão sujeitas a regulamentação pelo COMAER.

Ocorre que essa flexibilização poderá trazer riscos aos profissionais e à população, ao permitir que aeroclubes funcionem sem autorização prévia, uma vez que o aeroclube é uma associação civil cujos principais objetivos são, além do ensino, a prática da aviação civil, o turismo e desportos, podendo também cumprir missões de emergência ou de notório interesse da população. Trata-se, portanto, de atividade que não pode ser desregulamentada na extensão proposta.

Assim, propomos a manutenção do escopo do atual art. 99, com a atualização redacional segundo a metodologia adotada pela Medida Provisória, remetendo à autoridade aeronáutica essa autorização segundo regulamento (decreto) baixado pelo Poder Executivo.

Sala das Sessões,



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

**EMENDA MODIFICATIVA E SUPRESSIVA**

**I - Dê-se aos §§ 2º e 3º do art. 72 da Lei nº 7.565, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória 1.089, de 2021, a seguinte redação:**

“§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo, e administrado pela autoridade de aviação civil, que disciplinará seu funcionamento.

§3º Os serviços relativos ao registro ocorrem a pedido do requerente, mediante apresentação da documentação exigida e pagamento das taxas correspondentes, nos termos do regulamento.”

**II – Suprima-se do art. 4º, IV, alínea “m” da Medida Provisória nº 1.089 a revogação do art. 74 da Lei nº 7.565, de 1986.**

**JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 7.565 atribui ao Chefe do Poder Executivo regulamentar o Registro Aeronáutico Brasileiro. Contudo a MPV 1.089 transfere, indevidamente, toda a competência regulamentar para a ANAC, que já detém a competência para administrar o RBA.

Ademais, confere à ANAC competência para definir as taxas correspondentes, o que transcende a sua capacidade normativa.

A revogação do art. 74, que define o objeto do RBA, ou seja, o registro da matrícula de aeronaves e inscrição de títulos, instrumentos ou documentos relativos ao domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave, sua perda, abandono, extinção ou alteração essencial de aeronave, os atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, sequestro, penhora e apreensão de aeronave, entre outros, remete integralmente ao regulamento dispor sobre esses temas.

Assim, para que não haja excesso de poder ou deslegalização, e seja observada a Constituição, quanto ao exercício do poder regulamentar, deve caber à ANAC a administração do RBA, disciplinando o seu funcionamento, mas preservando-se o nível de Decreto para a definição dos requisitos e os procedimentos para o registro das aeronaves.

Sala das Sessões,



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 MODIFICATIVA**

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art.2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1º As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

**§ 2º As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.”**  
**(NR)**

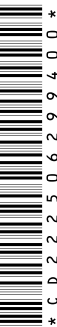
**JUSTIFICAÇÃO**

A nova redação dada ao art.174, ignora a aplicação da Lei n 13.475, de 2017, às relações de trabalho mantidas pelos aeronautas com as empresas de serviços aéreos.

A redação afasta, ainda, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA, como “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Ocorre que, sem a ressalva expressa de que as relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, poderá haver dificuldades interpretativas ainda maiores, quanto à aplicação da norma que é o principal instrumento de regência dessas relações de trabalho.



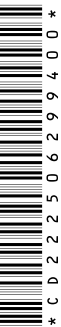
Na forma ora proposta, apenas se explicita que o ordenamento jurídico já vigente – CLT, Lei 13.475/3027 – e o disposto em acordo ou convenção coletiva continuam em vigor e plenamente válidos para dispor sobre os direitos desses trabalhadores.

Sala das Sessões, fevereiro de 2022

Deputado Jerônimo Goergen  
Progressistas/RS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222506299400>



## EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089/2021

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 DE 2022

Acresça-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte § 2º, transformando-se o atual parágrafo único em § 1º:

“Art. 174. ....

§ 1º. *As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.*

§ 2º. *As relações de trabalho que decorram de serviços aéreos, prestados por aeronautas, são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), ou norma que a altere, a revogue ou a substitua, e demais normas dispostas na legislação trabalhista” (NR)*

Sala da Sessão, em de 2022.

GENERAL PETERNELLI (PSL/SP)  
DEPUTADO FEDERAL





## JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.089/2021, buscando a simplificação e a desburocratização do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica e em outras normas que regem a matéria.

O "Programa Voo Simples", instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades:

1. de "reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo"; e

2. de "reduzir os custos administrativos e regulatórios".

Como diretrizes, entre outros, a proposição busca "continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos", e "reduzir os custos regulatórios e administrativos", "fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo", "aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória" e "estimular a indústria aeronáutica".

Nada obstante os significativos avanços, faz-se imperioso resguardar as relações trabalhistas que decorram de serviços aéreos, prestados por aeronautas.

Afinal, a referida categoria é regida por lei própria, *in casu*, a Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta).

Nesses termos, a presente Emenda objetiva resguardar os direitos trabalhistas dos aeronautas, uma vez que tal ramo da ciência jurídica foi constitucionalmente assegurado.

Assim, com escopo de garantir segurança jurídica aos aeronautas, sem, contudo, impedir a necessária modernização do setor, propõe-se que seja expressamente previsto que as relações de trabalho que decorram de serviços aéreos, prestados pela referida categoria, sejam regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), ou norma que a altere, a revogue ou a substitua, e demais normas dispostas na legislação trabalhista.

Sala da Sessão, em                      de 2022.

**GENERAL PTERNELLI (PSL/SP)**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. General Pternelli  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228444969900>



DEPUTADO FEDERAL



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. General Peternelli  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228444969900>





**MPV 1089  
00019**

## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

### **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089/2021.**

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**

Inclua-se onde couber no artigo 2º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

XX. Os prestadores de serviço de intermediação na compra de passagem aérea deverão disponibilizar ativamente os dados dos consumidores aos respectivos prestadores de serviços de transporte aéreo, conforme regulamentação da autoridade de aviação civil.

§ 1º Os consumidores deverão ser informados pelos prestadores de serviço de intermediação acerca da necessidade de coleta dos referidos dados cuja finalidade determinada é a eficaz e tempestiva comunicação com o consumidor diante de eventuais alterações na execução do contrato de prestação de serviço de transporte aéreo decorrentes de motivos técnico-operacionais ou diante de caso fortuito ou força maior.

§ 2º Caso o consumidor não aceite informar tais dados pessoais aos prestadores de serviço de intermediação, os prestadores de serviços de transporte aéreo ficarão isentos de responsabilidade acerca da referida comunicação, não obstante permanecer a obrigação de comunicação pelos prestadores de serviço de intermediação originalmente contratados.

§ 3º Os prestadores de serviço de intermediação que não fornecerem a comunicação adequada ao prestador dos serviços de transporte aéreo, não o fazendo ou não estando corretos os dados apresentados, responderá solidariamente pelos danos causados.



\* C D 2 2 8 4 8 6 1 7 1 3 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo delimitar a responsabilidade dos prestadores de serviço de intermediação na compra de passagem aérea em face dos consumidores, superando as incertezas que rondam as correspondentes obrigações que os prestadores desse tipo de serviço assumem diante dos consumidores pelos serviços que serão, em regra, realizados por terceiros, no caso as empresas aéreas.

Para tanto, propomos explicitar na legislação que os prestadores de serviço de intermediação na compra de passagem aérea deverão coletar informações de contato de consumidores e transferi-los aos respectivos prestadores de serviços de transporte aéreo, conforme regulamentação da autoridade de aviação civil.

Alterações inesperadas e involuntárias nos serviços intermediados sempre foram comuns, e tornaram-se ainda mais frequentes neste período de restrições decorrentes dos impactos da pandemia. É fundamental que uma comunicação adequada e tempestiva possa ser efetivada com o consumidor, em seu próprio interesse, e a exigência de dados de contato possibilita essa interlocução.

Sala das Sessões, em 01 de fevereiro de 2022.

Deputado BACELAR





**MPV 1089**  
**00020**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 2021**

Suprima-se o Parágrafo 1º do Artigo 21 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

**EMENDA DE PLENÁRIO Nº**

Art. 1º Suprima-se o Parágrafo 1º do Artigo 21 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que foi alterado pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021, enumerando-se o parágrafo seguinte como parágrafo único.

Sala das Sessões em 02 de fevereiro de 2022.

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória (MP) em comento foi editada para dispor a respeito das políticas de transporte aéreo no Brasil. Nesse sentido, o artigo 21 da Lei que a MP visa alterar veda o transporte de explosivos, munições e materiais, como estupefacientes e drogas, que apresentem um risco a vida dos passageiros, salvo quando autorizado por órgão competente. A presente emenda tem o intuito de retirar a possibilidade do transporte de cargas perigosas, mesmo que com a autorização de órgão competente, tendo em vista o risco de acidentes provocados pelos materiais em comento, pois as instituições de segurança possuem aeronaves próprias. Dessa forma, solicita-se o apoio para a supressão do dispositivo citado.

**Deputado FILIPE BARROS**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Filipe Barros  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226449589300>

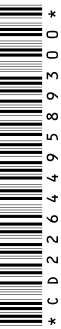


\* C D 2 2 6 4 4 9 5 8 9 3 0 0 \*

**PSL/PR**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Filipe Barros  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226449589300>





**MPV 1089**  
**00021**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 2021**

Dá nova redação aos parágrafos 1º e 2º do art. 6º constante no art. 1º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021.

**EMENDA DE PLENÁRIO Nº**

Art. 1º Dá nova redação aos parágrafos 1º e 2º do art. 6º constante no art. 1º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021.

Art. 2º Os parágrafos 1º e 2º do art. 6º constante no art. 1º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, que altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º As tarifas aeroportuárias não pagas no prazo de trinta dias, contados da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês.

§ 1º A autoridade de aviação civil regulamentará as hipóteses e as condições para a suspensão dos serviços aeroportuários por inadimplemento no pagamento das tarifas aeroportuárias.



\* C D 2 2 9 6 7 3 6 5 7 5 0 0 \*

§ 2º A autoridade de aviação civil fará publicar ao fim do primeiro mês do ano seguinte as empresas e usuários em débito com as taxas aeroportuárias.” (NR)

Sala das Sessões em 02 de fevereiro de 2022.

### JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória (MP) em tela foi editada para dispor a respeito das políticas de transporte aéreo no Brasil. Nesse sentido, a emenda em comento visa suprimir a possibilidade de suspensão da prestação dos serviços aeroportuários em face do inadimplemento do pagamento, das respectivas tarifas.

É sabido que o mercado aéreo de taxi aéreo brasileiro é limitado e a suspensão de serviços relacionados prejudique diretamente o consumidor, assim como no caso recente do Grupo Itapemirim.

Ademais, O decreto federal nº 10.282, de 20 de março de 2020 (*regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus*), inclui os serviços de transporte de cargas e de passageiros como atividade essencial, visando conter os impactos negativos da crise do coronavírus sobre as empresas de transportes. O decreto, também, prevê vedação a restrição à circulação de trabalhadores que possa afetar o funcionamento desses serviços.

Então, salientamos que os serviços aeroportuários são essenciais para a movimentação de cargas e passageiros nos terminais dos aeroportos de todo o país, sendo indispensável à sua prestação não só durante o período de pandemia que ora enfrentamos, mas a qualquer tempo.

Logo, o Estado deve garantir sua continuidade e disponibilidade a todos os usuários, não realizando qualquer tipo de previsão em lei que possa acarretar em descontinuidade dos serviços ofertados.

Também, a emenda busca trazer maior transparência para o consumidor, dos débitos devidos pelas empresas, com vistas a manutenção da segurança jurídica do país.





Dessa forma, solicita-se o apoio para a incorporação das alterações propostas pela presente emenda, no texto da Medida Provisória.

Deputado FILIPE BARROS

PSL/PR



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Filipe Barros  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229673657500>





## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021

### EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art.2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1º As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

**§ 2º As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.”**  
(NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A nova redação dada ao art.174, ignora a aplicação da Lei n 13.475, de 2017, às relações de trabalho mantidas pelos aeronautas com as empresas de serviços aéreos.

A redação afasta, ainda, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA, como “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Ocorre que, sem a ressalva expressa de que as relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, poderá haver dificuldades interpretativas ainda maiores, quanto à aplicação da norma que é o principal instrumento de regência dessas relações de trabalho.

Na forma ora proposta, apenas se explicita que o ordenamento jurídico já





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Fábio Trad - PSD/MS**

vigente – CLT, Lei 13.475/3027 – e o disposto em acordo ou convenção coletiva continuam em vigor e plenamente válidos para dispor sobre os direitos desses trabalhadores.

Sala das Sessões, 02 de fevereiro de 2022

**Deputado Fábio Trad**  
**PSD/MS**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Trad  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222672646000>



\* C D 2 2 2 6 7 2 6 4 6 0 0 0 \*

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089/2021**

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**

Inclua-se onde couber no artigo 2º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021, a seguinte redação:

“Art. 222 .....

.....

§ 1º Cada passageiro terá o direito, no mínimo, a uma bagagem de até 23 quilos, sem custo adicional.

§ 2º As empresas de transporte aéreo poderão definir a política de gratuidade de bagagens atendidos os pressupostos do § 1º. (NR).”

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo desta emenda, é restabelecer o direito dos passageiros do transporte aéreo em transportar os seus pertences pessoais em pelo menos uma bagagem de porão com até 26 quilos.

Recentemente, o Congresso Nacional acreditando em uma possível diminuição de tarifa, retirou esse direito dos passageiros. Acontece que conforme muitos temiam, mais uma vez o consumidor foi onerado, pois os preços das passagens aéreas não diminuiram. Causando assim, um grave prejuízo para o consumidor.

Nesse sentido apresentamos a emenda visando corrigir mais essa distorção legislativa.

Convictos da conveniência e da oportunidade política desta emenda, pedimos aos nobres pares o apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em

**Deputado LÉO MORAES**

Podemos/RO



**EMENDA Nº - PLEN**  
(à MPV nº 1089, de 2021)

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, modificado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021, a seguinte redação:

“**Art. 174** Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1º As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

O Programa Voo Simples, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo e de reduzir os custos administrativos e regulatórios. O Programa tem como diretrizes, entre outros, buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos, reduzir os custos regulatórios e administrativos, fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo, aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória, bem como estimular a indústria aeronáutica.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA, suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o

regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, “c” e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017 (Lei do Aeronauta), como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei nº 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

- I – serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;
- II – serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;
- III – serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;
- IV – demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;
- V – serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei nº 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei nº 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que as relações de trabalho que decorrem de serviços aéreos que envolvem aeronautas continuam a ser regidas pela Lei do Aeronauta.

Sala das Sessões,

Senador **EDUARDO BRAGA**



## 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

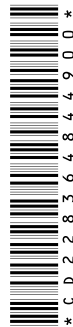
Acrescente-se ao artigo 2º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, as seguintes alterações à Lei nº 7.565, de 1986:

*“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,*







*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.....

.....

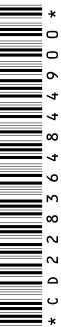
*III - estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas, de modo a garantir equidade de tratamento a todos os prestadores de serviços aéreos;*

.....”

“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**



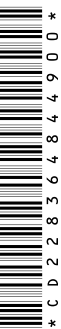


Faz-se necessário garantir que o sistema aeroportuário tenha a sua infraestrutura compartilhada, com equidade de tratamento, por todos os prestadores de serviços aéreos, incluindo a aviação geral, vez que a utilização de tal infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade desse importante 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.





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\\_VersaoFinal\\_08-03.pdf](http://www.senado.leg.br/comissoes/CI/CISTAC/REL/CISTAC_Relatorio_VersaoFinal_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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Federal Lucio Mosquini

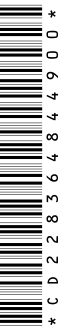
desembarque de passageiros e carga, manutenção, e outras atividades, gerando empregos e renda para as regiões em que atua, não havendo motivo para que não se assegure a equidade de tratamento a todos os prestadores de serviços aéreos.

Sala da Comissão, em 01 de fevereiro de 2022.

**Deputado LUCIO MOSQUINI**



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 4 4 9 0 0 \*



## **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**

Dê-se à alteração do art. 36-A da Lei nº 7.565, de 1986, conforme artigo 2º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, a seguinte redação:

“Art. 36-A. A autoridade de aviação civil deverá expedir regulamento específico para aeródromos situados na área da Amazônia Legal, de forma a adequar suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança”.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Conforme amplamente debatido pelas Casas parlamentares, a situação dos aeródromos públicos e privados na Amazônia Legal sempre ensejou especial atenção do poder público. Não se revelou viável, na prática, em razão das condições específicas da região, a aplicação a eles das mesmas regras de construção e operação de aeródromos existentes em outras localidades do país.

A alteração do art. 36-A trazida por esta Medida Provisória certamente trará benefícios à população que vive em áreas remotas da





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Federal Lucio Mosquini

Amazônia Legal. Ao retirar o termo público do dispositivo e ampliar o escopo das medidas específicas para aeroportos privados, o alcance do tratamento diferenciado será ampliado.

Nossa intenção com esta emenda é fazer mais uma pequena alteração no texto no sentido de que a decisão de se editar ou não tal regulamento não seja da Agência. Propomos que seja necessariamente publicado. Devido a sua importância estratégica e a suas características operacionais específicas, é imprescindível que a administração pública emita normas especiais que viabilizem a utilização daqueles aeródromos.

Pelos motivos expostos, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em 01 de fevereiro de 2022.

**Deputado LUCIO MOSQUINI**

2022-



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucio Mosquini  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220365507800>



\* C D 2 2 0 3 6 5 5 0 7 8 0 0 \*



## 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, a seguinte alteração ao art. 96 da Lei nº 7.565, de 1986:

“Art. 96.....

I - .....

- a) assegurar o desenvolvimento harmônico do transporte aéreo, no contexto de programas técnicos e econômico-financeiros específicos, instituindo e executando políticas públicas para regular a atividade de todos os prestadores de serviços aéreos;

.....”

### JUSTIFICAÇÃO

É preciso garantir a criação de políticas públicas consistentes e a execução das políticas públicas existentes, ambas aplicáveis à aviação geral. Atualmente, não há instrumento normativo capaz de assegurar a observância das Diretrizes do PNAC - Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida pelo Decreto nº 6.780/2009 e do PAN - Plano Aeroviário Nacional,





as quais correspondem ao conjunto de diretrizes e estratégias que devem nortear o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira, estabelecendo objetivos e ações estratégicas para esse setor, inclusive para o desenvolvimento da aviação geral.

Além disso, a orientação do Plano Aeroviário Nacional (PAN) 2018/2038, que destaca o conjunto de ações, programas, políticas e regulações elencados como estratégicos para o alcance dos objetivos do transporte aéreo, vai nos seguintes termos: “*é necessário que as políticas públicas a serem desenvolvidas para a Aviação Geral (...) levem em consideração as principais demandas do setor*”, “*dada a magnitude deste setor específico e as oportunidades de complementariedade com a aviação civil brasileira*” (p. 63). Hoje, tal determinação não se vincula a nenhum dispositivo do Código Brasileiro de Aeronáutica que possa garantir a sua execução.

Sala da Comissão, em 01 de fevereiro de 2022.

**Deputado LUCIO MOSQUINI**





## **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**

(Do Sr. Eduardo Cury)

Dê-se a seguinte redação ao artigo 5º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, constante no artigo 1º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021:

“Art. 1º A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....  
“Art. 5º .....

II - das entidades que administram aeroportos.

§ 1º .....

§2º Respondem as entidades responsáveis pela administração dos aeroportos pelos custos relativos à arrecadação e repasse das tarifas aeroportuárias.

§3º Caso as empresas aéreas realizem a arrecadação de quaisquer tarifas aeroportuárias, em benefício dos operadores de aeródromo, ficam autorizadas a reter os custos administrativos e financeiros desta operação sobre os valores arrecadados, a título de reembolso de despesas.

§4º O valor a ser repassado aos operadores aeroportuários na ocasião do embarque do passageiro será o mesmo arrecadado pela empresa de transporte aéreo, vigente na data da compra do bilhete.” (NR)



## Justificação

Acrescenta-se ao texto da Medida Provisória a previsão de retenção dos custos com a administração das tarifas aeroportuárias. Importante pontuar que as companhias aéreas são atualmente responsáveis por arrecadar, por exemplo, a tarifa de embarque junto aos passageiros e repassá-la aos operadores do aeródromo, na forma prevista na Resolução nº 432 de 19 de junho de 2017 da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Trata-se, na realidade, de serviço compulsório prestado pelas companhias aéreas em favor dos operadores dos aeródromos, sem que se estabeleça qualquer forma de remuneração garantida por lei.

A lacuna na legislação faz com que as companhias aéreas sejam obrigadas a arcar, unilateralmente, com todos os custos associados à cobrança, administração e efetivo repasse dos recursos, cujos beneficiários são exclusivamente os operadores de aeródromo.

Buscando sanar o desequilíbrio gerado pelo atual ambiente normativo, propõe-se a criação de dispositivo legal que permita a retenção dos custos administrativos e financeiros desta operação sobre os valores arrecadados, a título de reembolso de despesas, realizada em favor dos operadores de aeródromo.

Em face do exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, em        de        de 2022.

Deputado EDUARDO CURY



## **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**

(Do Sr. Eduardo Cury)

Dê-se a seguinte redação ao artigo 174 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, constante no artigo 2º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021:

“Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1º As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º Para efeitos de interpretação e aplicação das normas em todas as esferas federativas para questões tributárias, aduaneiras e de direito internacional, serviços aéreos, enquanto atividades econômicas de interesse público, são equiparados aos serviços aéreos públicos.” (NR).

### **Justificação**

Com o objetivo de dar segurança jurídica na aplicação das legislações tributárias, aduaneiras e de direito internacional, a presente emenda acrescenta o § 2º no art. 174 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, equiparando



serviços aéreos aos serviços aéreos públicos, para efeitos de interpretação e aplicação das normas em todas as esferas federativas.

A Medida Provisória nº 1.089/2021 revogou os arts. 175 a 179 da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer), que traziam as definições de 'serviços aéreos públicos' e 'serviços aéreos privados', respectivamente. Também houve a revogação dos dispositivos que distinguiam transporte aéreo público regular e não regular, cabendo, agora, às normas regulatórias de aviação civil definir tais conceitos (conforme nova redação do art. 174, parágrafo único). A eliminação destes conceitos e da distinção entre 'serviço aéreo público' e 'serviço aéreo regular', e a ausência de clareza sobre os conceitos de transporte aéreo público 'regular' e 'não regular' vão de encontro à prática internacional. Exemplo disto é que a Convenção de Chicago (1944), ratificada por 193 países, conceitua "serviço aéreo" como sendo o transporte público de passageiros, mala postal ou carga (art. 96-A), distinguindo-os dos serviços privados. A própria Convenção de Chicago também distingue voos 'não regulares' e 'regulares' (arts. 5 e 6, respectivamente). Tais conceitos são adotados, também, por acordos bilaterais de serviços aéreos nos quais o Brasil é parte.

A ausência da distinção entre 'serviço aéreo público' e 'serviço aéreo privado', além de não conformar com o Direito Internacional, traz insegurança jurídica quanto à interpretação de normas internas. Por exemplo, as alíquotas do imposto de renda retido na fonte (IRRF) incidentes no pagamento dos alugueis em contratos de leasing celebrados por companhias aéreas são historicamente diferentes daquelas estabelecidas para operadoras de serviços aéreos públicos não-regulares (e.g., táxi aéreo) ou operadores privados. Como interpretar, então, o art. 16 da Lei 11.371/2006 (recentemente alterado pela Medida Provisória nº 1.094/2021), que reduziu a alíquota de IRRF incidente em pagamentos de alugueis realizados por empresas "de transporte aéreo público regular", se não temos mais a definição de 'serviço aéreo público' no CBAer, nem em qualquer outra lei ordinária?

Este é somente um dos casos existentes em que a ausência de referência a definição de "serviço aéreo público" pode gerar insegurança jurídica na interpretação e aplicação das normas para questões tributárias, aduaneiras e de direito internacional.

Em face do exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, em                    de                    de 2022.

Deputado EDUARDO CURY





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1089  
00030

**Medida Provisória n.º 1.089, de 29 de dezembro 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 N.º \_\_\_\_\_**

**(Do Sr. Otavio Leite)**

O artigo 3.º da Medida Provisória n.º 1.089, de 29 de dezembro de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 3º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar acrescida das seguintes alterações:

“Art. 8º .....

XXXII - regular e fiscalizar os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas, cursos de aviação civil, além da habilitação e cursos para formação de pilotos remotos de Veículos Aéreos Não Tripulados VANTs;

.....”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda cria uma prerrogativa para ANAC fixar parâmetros e cuidar da habilitação, bem como, da fiscalização relativa a cursos para formação de pilotos remotos de VANTs, mercê da ampla presença desses equipamentos hoje na sociedade. O objetivo é respaldar a ANAC para que parâmetros básicos sejam fixados.

Sala das Sessões, em 02 de fevereiro de 2022.

**Deputado OTAVIO LEITE  
PSDB/RJ**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otavio Leite  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222029753000>





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1089  
00031

**Medida Provisória n.º 1.089, de 29 de dezembro 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 N.º \_\_\_\_\_**

**(Do Sr. Otavio Leite)**

O artigo 2.º da Medida Provisória n.º 1.089, de 29 de dezembro de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 2º - A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida das seguintes alterações:

.....

Art. 252-A - Os operadores, exploradores e/ou proprietários de aeronaves do tipo RPA de classe três deverão contratar seguro contra danos às pessoas ou bens disponível no mercado, estando dispensados da obrigatoriedade da contratação específica do seguro de Responsabilidade Civil do Explorador ou Transportador Aéreo.

.....

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda tem como objetivo equalizar o custo do seguro que se impõe ao titular de aeronave RPA classe três. Porquanto, hoje são obrigados a contratarem seguros que, a rigor, se direcionam aeronaves de transportes de passageiros, o que não faz sentido.

Sala das Sessões, em 02 de fevereiro de 2022.

**Deputado OTAVIO LEITE**  
**PSDB/RJ**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otavio Leite  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220032980700>



\* CD 22 00 0 3 2 9 8 0 7 0 0 \*



CONGRESSO NACIONAL

MPV 1089  
00032

**Medida Provisória n.º 1.089, de 29 de dezembro 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 N.º \_\_\_\_\_**

**(Do Sr. Otavio Leite)**

O artigo 2.º da Medida Provisória n.º 1.089, de 29 de dezembro de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 2º - A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida das seguintes alterações:

.....  
"Art. 97. ....

§ 2º Os aeroclubes, associações de pilotos e demais entidades afins, inclusive associações de pilotos de VANTs - Veículos aéreos não tripulados - ou intitulados DRONES, uma vez regularmente funcionando, são considerados de utilidade pública.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa estabelecer que seja estendido o conceito de utilidade pública para associações de pilotos e demais entidades afins, bem como associações de pilotos de VANTs - Veículos Aéreos Não Tripulados – ou intitulados DRONES, por uma questão de fortalecer a representatividade dessas instituições, fundamentais para a aviação.

Sala das Sessões, em 02 de fevereiro de 2022.

**Deputado OTAVIO LEITE  
PSDB/RJ**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otavio Leite  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223712793800>



\* C D 2 2 3 7 1 2 7 9 3 8 0 0 \*



**MPV 1089**  
**00033**

SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

**EMENDA Nº - PLEN**  
(à MPV nº 1089, de 2021)

Acrescente-se os seguintes arts. à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, na forma do art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021:

“Art. 37-A. O Plano Diretor Aeroportuário – PDIR é o documento elaborado pelo operador de aeródromo e aprovado pela Autoridade de Aviação civil, que estabelece o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária em consonância com a regulamentação de segurança operacional.

§ 1º A documentação que constitui o PDIR deverá conter informações que permitam:

I – a caracterização atual e futura da área de movimento do aeroporto;

II – a caracterização do plano geral de expansão do aeroporto, contendo os projetos pertinentes para cada uma das fases de implantação, inclusive a implantação final.

Art. 37-B. É responsabilidade do operador do aeródromo manter o PDIR atualizado, solicitando sua revisão à Autoridade de Aviação Civil sempre que ocorrer alteração do planejamento para expansão da infraestrutura aeroportuária.

Art. 37-C. No processo de acompanhamento de aeroportos concedidos, caso ocorra revisão das metas estabelecidas no PDIR, deverá ser encaminhado pela Autoridade de Aviação Civil, relatório técnico às autoridades e agentes públicos do executivo e do legislativo dos respectivos Estados e Municípios em que estão localizados os aeroportos, com as manifestações técnicas das respectivas alterações e os fatores que as motivaram.”





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

## JUSTIFICAÇÃO

O Plano Diretor Aeroportuário (PDIR) é o mais importante instrumento que contempla o planejamento que deve orientar a expansão da infraestrutura aeroportuária. A visão de futuro de um aeroporto não se esgota em uma taxa de crescimento intrínseca às suas instalações. O aeroporto reflete a expectativa de crescimento da economia da região em que está inserida e, por outro lado, funciona como motor de desenvolvimento para toda atividade social e produtiva na sua área de influência.

Uma vez que se encontra tão integrado às cidades e municípios onde estão construídos, não é razoável que o planejamento de expansão das suas instalações esteja dissociado do planejamento urbano sob responsabilidade desses entes federativos.

Recentemente observou-se o caso do Aeroporto de Navegantes-SC, cujo Plano Diretor, aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 2013, contempla a execução de medidas para melhoria da infraestrutura aeroportuária do local, inclusive a construção de uma nova pista de pouso e decolagem (PPD) de 2.600 metros. Em função dessa expansão prevista, tanto a INFRAERO quanto o Município de Navegantes praticaram centenas de atos administrativos com o intuito de viabilizar a ampliação do aeroporto, inclusive um acordo de cooperação técnica com a previsão inicial de R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais) para execução do seu objeto.

Surpreendentemente, ao iniciar o processo da sexta rodada de concessões de aeroportos em que o Aeroporto de Navegantes está inserido, a ANAC e a Secretária de Aviação Civil passaram a desconsiderar a necessidade de construção da nova PPD, sem que houvesse qualquer estudo que embasasse tal decisão.

A presente emenda visa a que a Autoridade de Aviação Civil, responsável pela aprovação do PDIR dos aeroportos, passe a ter compromisso de encaminhar relatório técnico, justificando mudanças de metas às autoridades e agentes públicos do executivo e do legislativo dos respectivos Estados e Municípios em que estão localizados os aeroportos.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Pela importância da matéria e com o objetivo de se evitar que mais prejuízos venham a impactar os cofres públicos, contamos com a aprovação da Emenda ora apresentada.

Sala das Sessões,

Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

---

**Brasília:**

Senado Federal - Anexo II - Ala Senador Nilo Coelho - Gabinete 2  
70165-900 - Brasília - DF  
Telefone: (61)3303-6446

**Florianópolis:**

Rua Álvaro de Carvalho, 267 - 10º Andar Ed. Mapil - Centro  
88010-040 - Florianópolis - SC  
Telefone: (48)3222-4100

E-mail: [sen.esperidioamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidioamin@senado.leg.br)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## 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, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972 e dá outras providências.

### EMENDA Nº

Art. 1º. Os artigos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, abaixo apontados, passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 102.....

§ 1º - Os serviços auxiliares ao transporte aéreo são prestados:

I - diretamente pelo operador de aeródromo;

II - diretamente pelo proprietário ou operador de aeronave, nos sítios onde opera, para o apoio das próprias aeronaves; ou

III - por sociedade empresária contratada.

§ 2º - A sociedade empresária referida no inciso III do § 1º deve ter como objeto social a execução dos serviços auxiliares que pretende prestar, com especificação das naturezas e modalidades definidas pela autoridade aeronáutica, vedado, no seu objeto social, o acúmulo de atividade não regulada por esta Lei.

§ 3º - Os serviços auxiliares ao transporte aéreo são serviços de natureza especializada e as sociedades empresárias organizadas para sua prestação estão obrigadas ao atendimento dos requisitos técnicos estabelecidos pela autoridade aeronáutica no que concerne a procedimentos, habilitação de pessoal e equipamentos.



\*CD229480122700\*  
ExEdit



§ 4º - O exercício das empresas auxiliares ao transporte aéreo definidas no inciso III do § 1º deste artigo depende de certificação ou homologação junto à autoridade aeronáutica, sem prejuízo da comunicação à respectiva administração do aeródromo.

## JUSTIFICAÇÃO

O texto original do artigo 102 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) está realmente desatualizado.

A presente emenda, objetiva coadunar os princípios e acepções do texto encaminhado pelo Executivo, cumulativamente à utilização de breve trecho do Relatório da Comissão Especial destinada a examinar o Código Brasileiro de Aeronáutica do Senado Federal - Parecer (SF) nº 1, de 2018, bem como utilizamos parte da Resolução da ANAC nº 116/2009, em vigor, conforme passamos a esclarecer:

Inicialmente, como referência, vale transcrevermos o Sumário Executivo, de 10 jan.2022, – Resumo das Disposições – do Consultor Legislativo Cícero Crispim Marques Feitosa:

“17. No tocante aos serviços auxiliares, verificou-se a possibilidade de atualizar dispositivo anacrônico que trata referidas atividades como monopólio da União. Tais atividades, no entanto, são marcadas pela ampla oferta de serviços pela iniciativa privada, não havendo ato de delegação estatal para sua prestação. Ademais, propõe-se a revogação do rol taxativo constante no Código que não condiz com a grande gama de serviços existentes, bem como propõe-se deixar expressa a competência da Agência e do Comando da Aeronáutica para dispor sobre a matéria.”

Assim sendo, se mantém *ipsis litteris* a redação do caput do Art. 102 advindo da Medida Provisória nº 1.089, de 2021:





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

“Art. 102. Os serviços auxiliares, conexos à navegação aérea ou à infraestrutura aeronáutica, serão estabelecidos pela autoridade aeronáutica.”

Entretanto, cria-se 04 (quatro) parágrafos com o fito de dar segurança jurídica aos empreendedores e justa relevância a seus colaboradores, que constituem um segmento sabidamente intensivo de mão de obra.

Como podem observar, os parágrafos 1º, 2º e 3º têm como base a própria Resolução da ANAC nº 116, de 20 de outubro de 2009, respectivamente o artigo 2º e incisos, o parágrafo único do art. 2º e o art. 3º.

Adicionalmente, no tocante aos parágrafos 2º e 3º, quer-se dar transparência e similaridade ao que é estabelecido hoje pelo Ministério da Justiça e pela Polícia Federal, ao definirem as regras da segurança privada, serviço de vigilância ou transporte de valores, mais especificamente através da Lei nº 9.017/1995, ao darem destaques aos “serviços de natureza especializada” e também expressar que “o objeto social da empresa deverá estar relacionado, somente, às atividades de segurança privada que esteja autorizada a exercer”. É importante lembrar que dentre as modalidades de serviços auxiliares ao transporte aéreo vamos encontrar a natureza de proteção contra atos de terrorismo, daí a pertinência de similaridade com a Polícia Federal, que também exerce a função de polícia aeroportuária e de fronteiras.

Ainda no que se refere ao parágrafo 2º, ao se impedir o acúmulo ou o exercício de atividade não regulada pela ANAC, estamos facilitando a fiscalização por parte da autoridade aeronáutica, resguardando, assim, a intervenção estatal para os processos essenciais à manutenção da segurança operacional.

No que se refere à inclusão do parágrafo 4º do Art. 102, tem-se como objetivo oferecer a mesma cautela destinada aos demais sistemas elencados no artigo 25 (Infraestrutura Aeronáutica), no contexto da preocupação com a presença, no sítio aeroportuário, tão-somente de entidades certificadas pela ANAC. A propósito, uma vez que os serviços auxiliares podem ser realizados pelo operador de aeródromo, pelo operador aéreo, ou por empresa especializada, e aqueles dois primeiros

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jaqueline Cassol

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229480122700>



\* C D 2 2 9 4 8 0 1 2 2 7 0 0 \*

ExEdit



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

são certificados, não faz sentido permitir uma empresa que venha a exercer os mesmos serviços sem que ela tenha uma certificação por parte da mesma autoridade. A preocupação é potencializada quando uma empresa de serviços auxiliares ao transporte aéreo (ESATA) venha a atender uma empresa aérea internacional, em território brasileiro. E é de sabença geral que todas se utilizam das ESATAs como condição *sine qua non* para a operação no Brasil.

Ante o exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Deputada Jaqueline Cassol

**PP/RO**



COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021

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

Suprima-se a revogação do § único, do art. 173, da Lei nº 7.565/86, constante da alínea af, do inciso IV, do art. 4º, da Medida Provisória nº 1.089/2021.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o intuito de suprimir a revogação do § único, do art. 173, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para defender o direito à assistência médica de emergência aos passageiros acometidos de mal súbito durante o voo, assim como o direito dos familiares terem ciência de óbito de um parente ocorrido dentro de uma aeronave o mais rápido possível.

Vejamos a redação do referido artigo que foi revogado:

**“Art. 173. O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.**

**Parágrafo único. Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas, o Comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.”**

O objetivo declarado pelo Poder Executivo ao publicar a presente MP foi reunir medidas para reduzir a burocracia do setor da aviação civil para aumentar a eficiência na prestação de serviços.



Não obstante, entendemos que determinadas matérias, como essa, que afeta direitos fundamentais dos usuários, necessitam permanecer em lei (lei em sentido estrito) para conferir maior segurança jurídica.

Diante do exposto, solicitamos apoio aos demais parlamentares para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em        de        de 2022.

Deputado MAURO NAZIF





COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021

**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**

Suprima-se a revogação do art. 208, da Lei nº 7.565/86, constante da alínea ao, do inciso IV, do art. 4º, da Medida Provisória nº 1.089/2021.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda tem o intuito de suprimir a revogação do art. 208, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para defender o direito de eventual indenização dos consumidores brasileiros contra empresas aéreas estrangeiras que operem ou venham a operar no País.

Vejamos a redação do referido artigo que foi revogado:

***“Art. 208. As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.*”**

***Parágrafo único. No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.*”**

Percebe-se que, caso seja mantida a revogação do referido artigo, haverá um inegável prejuízo para os consumidores brasileiros que



precisem acionar administrativa ou judicialmente uma empresa aérea estrangeira, pois deverão contratar advogados no exterior, o que na prática, poderá inviabilizar o exercício do direito dos passageiros brasileiros.

Diante do exposto, solicitamos apoio aos demais parlamentares para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em        de        de 2022.

Deputado MAURO NAZIF





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 MODIFICATIVA Nº /2022

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art.2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1º As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º **As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.” (NR)”**

### JUSTIFICAÇÃO

A nova redação dada ao art.174, ignora a aplicação da Lei n 13.475, de 2017, às relações de trabalho mantidas pelos aeronautas com as empresas de serviços aéreos.

A redação afasta, ainda, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Campos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/> (CD3274611702500)

Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Anexo IV Gabinete 315 – CEP 70160-900 Brasília-DF  
TEL. (0XX61)3215-5315 FAX (0XX61) 3215-2315 – e-mail [dep.joacampos@camara.gov.br](mailto:dep.joacampos@camara.gov.br)



\* C D 2 2 4 6 1 1 7 0 2 5 0 0 \*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA, como “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Ocorre que, sem a ressalva expressa de que as relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, poderá haver dificuldades interpretativas ainda maiores, quanto à aplicação da norma que é o principal instrumento de regência dessas relações de trabalho.

Na forma ora proposta, apenas se explicita que o ordenamento jurídico já vigente – CLT, Lei 13.475/3027 – e o disposto em acordo ou convenção coletiva continuam em vigor e plenamente válidos para dispor sobre os direitos desses trabalhadores.

Sala das Comissões, de fevereiro de 2022.

**JOÃO CAMPOS**  
**Republicanos/GO**





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 ADITIVA Nº /2022

Inclua-se, na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte artigo:

“Art. 156.....

§ 3º Voos internacionais operados por empresas autorizadas nos termos do art. 205 deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de, no máximo, 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A participação de capital estrangeiro na aviação brasileira é benéfica desde que provida das necessárias proteções laborais, caso contrário poderá significar o fim da profissão a médio e longo prazo ou a migração da mão de obra dos tripulantes brasileiros para outros países, regidos por contratos de trabalho com condições mais precárias do que as atuais.

Diante disso, justificada está a inclusão de ressalvas trabalhistas, que garantam, ao menos, a exploração do tráfego brasileiro por profissionais brasileiros. Análise rasa permite concluir que muitos outros segmentos de negócios já usufruem de permissão para operar com trabalhadores estrangeiros no Brasil, alguns chegam até a ser explorados por empresas que contam com a participação irrestrita. Porém, via de regra, os produtos resultantes destes negócios são vendidos e consumidos no país ou, quando



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Campos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/> (CD323864099500)  
Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Anexo IV Gabinete 315 – CEP 70160-900 Brasília-DF  
TEL. (0XX61)3215-5315 FAX (0XX61) 3215-2315 – e-mail [dep.joacampos@camara.gov.br](mailto:dep.joacampos@camara.gov.br)



\* C D 2 2 3 8 6 4 0 9 9 5 0 0 \*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

muito, são exportados e os ganhos reflexos (impostos e empregabilidade) ficam dentro dos limites do território nacional. Igual sorte não tem a aviação civil. Caso ressalvas não sejam inseridas, o prejuízo será incalculável, uma vez que a atividade detém peculiaridades que tornam inviáveis a retenção de ganhos (diretos e reflexos) no caso de internacionalização indiscriminada do trabalho nas empresas exploradoras de serviço aéreo.

A ausência de exigência de percentual máximo para utilização de comissários estrangeiros poderá abrir espaço indesejável à substituição de pessoal remunerado em serviços aéreos, com consequências imprevisíveis e desorganizado as relações de trabalho da aviação civil que possuiu específica e complexa legislação nacional própria, bem como, Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

Sala das Comissões, de fevereiro de 2022.

**JOÃO CAMPOS**  
**Republicanos/GO**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Campos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD323864099500>  
Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Anexo IV Gabinete 315 – CEP 70160-900 Brasília-DF  
TEL. (0XX61)3215-5315 FAX (0XX61) 3215-2315 – e-mail [dep.joacampos@camara.gov.br](mailto:dep.joacampos@camara.gov.br)



\* C D 2 2 3 3 8 6 4 0 9 9 5 0 0 \*

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Dê-se a seguinte redação aos artigos 232 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, constante no artigo 2º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021:

“Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

§ 1º. Deverá a autoridade de aviação civil, no prazo de 12 meses da publicação desta lei, expedir regulamento sobre o tratamento dispensado aos passageiros indisciplinados.

§ 2º Considera-se passageiro indisciplinado o passageiro que não respeita as normas de conduta em um aeroporto ou a bordo de uma aeronave ou que não respeita as instruções do pessoal de aeroporto ou dos membros da tripulação e, por conseguinte, perturba a ordem e a disciplina no aeroporto ou a bordo da aeronave;

“Art.  
302. ....  
.....  
.....  
.....

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:



.....  
.....

n) prática de ato que cause incômodo ou prejuízo aos demais passageiros e trabalhadores, danifique a aeronave, as instalações aeroportuárias, impeça ou dificulte a execução normal do serviço, não respeite as instruções do pessoal de aeroporto ou dos membros da tripulação, ou perturbe a ordem e a disciplina no aeroporto ou a bordo da aeronave, na forma da regulamentação da autoridade de aviação civil.”

## **Justificação**

A presente emenda visa coibir a conduta indisciplinada do passageiro no transporte aéreo, conferindo à autoridade de aviação civil a previsão de regular o tema no prazo máximo de 12 meses a partir da publicação dessa lei.

Importante lembrar que, diferentemente de outros modais de transporte, infrações perpetradas por passageiros no transporte aéreo, dada a sua natureza complexa, constituem grave ameaça à segurança de voo e com enorme efeito deletério para os demais viajantes, para as companhias aéreas, para os operadores aeroportuários e para o sistema de transporte aéreo como um todo.

Dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) demonstram que durante a pandemia as ocorrências com passageiros indisciplinados têm aumentado. No ano de 2019 foram registradas pelas suas associadas 304 ocorrências com passageiros indisciplinados, 222 ocorrências em 2020 e 612 no ano de 2021. Se incluirmos as ocorrências de toda a aviação comercial, estes números serão ainda maiores, consolidando a percepção de urgência em garantirmos a segurança de voo, que vai desde a infraestrutura aeroportuária até a bordo da aeronave, e a integridade física do pessoal de aeroporto, aeronautas e aeroviários e passageiros.

Em face do exposto, esperamos cotar com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala de Sessões,            de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU





PSL/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228135554100>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Inclua-se, onde couber, a seguinte redação na Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021:

*“Art. XX O Decreto-Lei nº 1.305, de 8 de janeiro de 1974, passa a vigorar com a seguinte redação:*

*“Art. 1º As contribuições de que tratam o art. 1º, do Decreto-Lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas públicas, de economia mista e autárquicas, quer federais, estaduais ou municipais, de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo e de serviços aéreos especializados; de telecomunicações aeronáuticas; de implantação, administração, operação e exploração da infraestrutura aeroportuária, e de serviços auxiliares; de fabricação, reparos e manutenção, ou de representação, de aeronaves, suas peças e acessórios, e de equipamentos aeronáuticos, serão destinadas à aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional aeronáutico de tripulantes, técnicos e especialistas civis, para os serviços de apoio a proteção à navegação aérea a infraestrutura aeronáutica e a Aviação Civil em geral, a cargo do Ministério da Aeronáutica, de acordo com os incisos III e IV do parágrafo único do art. 63 do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967.*

*Parágrafo único. As contribuições de que tratam o caput deste artigo arrecadadas das empresas privadas de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo, serão transferidas ao Serviço Social do Transporte - SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT, para serem destinadas à aplicação nas atividades ligadas ao serviço social e ao ensino profissional de transporte aéreo. ”*  
(NR)



“Art. XX A Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º Compete ao SEST, atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à promoção social do trabalhador em transporte e do transportador autônomo, notadamente nos campos da alimentação, saúde, cultura, lazer e segurança no trabalho.” (NR)

“Art. 3º Compete ao SENAT, atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à aprendizagem do trabalhador em transporte e do transportador autônomo, notadamente nos campos de preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional.

.....” (NR)

“Art. 7º As rendas para manutenção do SEST e do SENAT serão compostas:

.....  
.....

VI – pelas contribuições de que tratam o art. 1º do Decreto-lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas privadas de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo.

.....” (NR)

“Art. 9º Devem ser observadas as seguintes determinações:

VI – revogam-se todas as disposições regulamentares ou de órgãos internos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) à prestação aos trabalhadores das empresas privadas de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo.

.....” (NR)

“Art. 16. As alterações promovidas pelo art. 3º desta Lei aos arts. 7º e 9º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passam a ter efeito a partir do dia 1º de janeiro do ano seguinte ao da publicação desta Lei.” (NR)

Sala de Sessões, de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223201153100>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Dê-se a seguinte redação aos artigos 205 e 206 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e aos artigos 3º e 8º da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, constantes respectivamente nos artigos 2º e 3º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021:

“Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 205. Para explorar o serviço de transporte aéreo internacional, a empresa estrangeira deverá obter autorização de funcionamento e autorização de operação, conforme o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil.

**Da Autorização para Funcionamento**

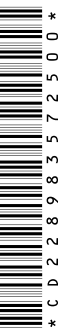
Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País observará o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil.

§ 1º. Pode a autoridade de aviação civil delegar a obtenção da autorização de funcionamento a outros órgãos da administração pública federal.

§ 2º. Aplicam-se subsidiariamente as regras dos artigos 1.134 a 1.140 do Código Civil, apenas na ausência de regulamentação específica expedida pela autoridade de aviação civil.” (NR)

“Art. 3º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º A Anac, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, especialmente no que se refere a:



.....  
.....  
*V – a aplicabilidade do instituto da concessão ou da permissão na exploração comercial de serviços aéreos.” (NR)*

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

.....  
.....

*XIII – regular e fiscalizar a permissão, autorização, ou habilitação para os serviços aéreos;*

.....  
.....(NR)”

## **Justificação**

A redação proposta visa manter dentro as competências da ANAC o poder para regulamentar e expedir a autorização de funcionamento das empresas aéreas estrangeiras. Dentro do seu poder regulamentar, também lhe é facultado delegar a tarefa a outros órgãos da administração pública federal, como o DREI, ligado ao Ministério da Economia.

Atualmente o processo para obtenção de autorização de funcionamento junto à ANAC é extremamente célere, não passando, em média, de duas semanas.

Por se tratar de atividade extremamente regulada, frequentemente há intercâmbio de informações entre a ANAC e a Agência Reguladora da sede da empresa estrangeira que pleiteia a autorização.

No mais, manter o processo dentro da ANAC torna qualquer análise blindada de forças políticas, por se tratar de agência reguladora, órgão técnico por natureza, dotado de autonomia funcional, ao passo que Ministérios são órgãos eminentemente políticos e desconhecem as especificidades da aviação civil.

Ao permitir que a ANAC delegue a atividade de aprovação da autorização de funcionamento, a legislação ganha elasticidade, possibilitando a reversão da delegação, caso não funcione conforme esperado, sendo desnecessária nova alteração legislativa.



Cair na regra geral, conforme nova redação do art. 205, onde se lê "*sem prejuízo da aplicação das demais exigências previstas em lei para o funcionamento de empresas estrangeiras no País.*", leva-nos para o artigo 1.134 e seguintes do Código Civil e IN DREI 77/2020. O próprio DREI publicou manual (<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/drei/empresas-estrangeiras/ManualdeEmpresaEstrangeira27out20.pdf>) onde menciona nas páginas 6 e 7 que a competência para a autorização de funcionamento da empresa aérea estrangeira no Brasil cabe à ANAC, por força do CBA e da Lei de Criação da ANAC.

financeiro e equilíbrio entre ambas as partes.

Sala de Sessões, de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Dê-se a seguinte redação aos artigos 6º e 9º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, constantes no artigo 1º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021:

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

.....  
.....

*"Art. 6º As tarifas aeroportuárias não pagas no prazo de trinta dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto e que não estejam em contestação, poderão ser acrescidas de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês.*

*§ 1º A entidade responsável pela administração do aeroporto poderá, após 30 dias de aviso prévio, exigir o pagamento antecipado das tarifas aeroportuárias e suspender a prestação de serviços aeroportuários, incluído o uso de equipamentos, instalações e facilidades, em caso de inadimplemento do pagamento de tarifas aeroportuárias.*

*§ 2º Sem prejuízo do disposto no §1º, a autoridade de aviação civil regulamentará as hipóteses e as condições para a suspensão dos serviços aeroportuários por inadimplemento no pagamento das tarifas aeroportuárias." (NR)*

*"Art. 9º O atraso no pagamento das tarifas previstas no art. 8º, que não estejam em contestação, ensejará aplicação das seguintes sanções:*



*I - após trinta dias, cobrança de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês; e*

*II - após cento e vinte dias decorridos do prazo do inciso I, suspensão ex officio das emissões de plano de voo até regularização do débito.” (NR)*

## **Justificação**

A presente emenda visa assegurar que nos casos em que o pagamento das tarifas previstas no art. 8º da Lei nº 7.565/86 estejam em contestação, ou seja, as cobranças estejam em situação de litígio e/ou negociação, elas não tenham seus valores corrigidos e a prestação dos serviços suspensa até a resolução do litígio e/ou negociação entre as partes. Por fim, a emenda acrescenta o prazo de 30 dias após o aviso prévio para que a administração do aeroporto possa exigir pagamento antecipado das tarifas aeroportuárias, permitindo, assim, um maior planejamento financeiro e equilíbrio entre ambas as partes.

Sala de Sessões,        de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP





**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Inclua-se no artigo 4º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021, a revogação do artigo 7º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973:

“Art. 4º Ficam revogados os seguintes dispositivos:

.....  
.....

II - da Lei nº 6.009, de 1973:

.....  
.....

d) o art. 7º;

.....  
.....”

**Justificação**

A Medida Provisória, em seu art. 1º, traz importante alteração no regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, ao retirar as tarifas da lei ordinária, revogando o art. 3º da Lei nº 6.009/73 e transferindo a competência à ANAC, no parágrafo único do art. 2º da Lei nº 6.009/73, que diz que “Compete à Agência Nacional de Aviação Civil estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária.” A proposta apresentada facilita a dinamização e as atualizações do regime tarifário, tendo em vista que promover revisões em legislações infralegais são mais céleres que alterar legislações ordinárias.



Apesar desse avanço, a Medida Provisória manteve o art. 7º da Lei nº 6.009/73, que faz referências ao regime tarifário do passado, engessando novos modelos de exploração e entrando em contradição com as alterações trazidas pela MP nos artigos 2º e 3º, tendo em vista que a própria MP já prevê que compete à ANAC estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária. Por todo exposto, propomos a revogação do art. 7º da Lei nº 6.009/73.

Sala de Sessões,            de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220630142800>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Dê-se a seguinte redação aos artigos 168, 172, 289, 292, 295 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, constante no artigo 2º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021 e inclua-se a seguinte modificação no inciso XXXV do artigo 8º da Lei nº 11.182, de 2005, constante no artigo 3º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021:

“Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

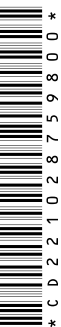
Art. 168. Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá, adotando as medidas emergenciais e necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados:

I – recusar o embarque, imobilizar, desembarcar ou adotar qualquer conduta disciplinar em relação a pessoas ou coisas envolvidas na operação da aeronave, desde que constitua medida adequada a conter comportamento ou risco capaz de comprometer a boa ordem, a disciplina ou que de qualquer forma diminua ou ameace a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados; e

III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo (artigo 16, § 3º).

§1º Considera-se passageiro indisciplinado aquele que não respeita as normas de conduta em um aeroporto ou a bordo de uma aeronave ou que não respeita as instruções do pessoal de aeroporto,



aeronautas e aeroviários e, por conseguinte, perturba a ordem e a disciplina no aeroporto ou a bordo da aeronave, que venha a causar risco à segurança da operação ou que impacte a operação desde sua apresentação no aeroporto até o desembarque.

§ 2º Quando necessário, a fim de garantir o cumprimento das ações previstas nos incisos deste artigo, o Comandante, com apoio do operador aéreo, deverá acionar o setor de segurança do aeródromo e/ou a autoridade policial.

§ 3º Os aeroportuários, aeronautas, aeroviários e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes da adoção das medidas previstas nos incisos deste artigo, sem excesso de poder.

§ 4º As ocorrências relacionadas nos incisos deste artigo serão registradas no Diário de Bordo e comunicadas à Autoridade de Aviação Civil, para instauração de processo administrativo correspondente.

.....  
.....

“Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar, para cada voo:

I - a data e natureza do voo;

II - os nomes dos tripulantes;

III - o lugar e a hora da saída e da chegada;

IV - os totais de tempo de voo e jornada;

V - os incidentes e observações, inclusive sobre infraestrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral;

VI - a ocorrência de condutas que caracterizem o comprometimento da boa ordem, da disciplina ou da segurança da aeronave ou das pessoas a bordo, assim como as medidas coercitivas que porventura tiverem sido tomadas.

§ 1º Todas as vezes em que o Comandante acionar a Polícia Federal para a retirada de passageiro indisciplinado a bordo de aeronave, fornecerá excerto do Diário de Bordo à equipe policial que primeiro atender à ocorrência, o qual deverá servir para decisão imediata, fundamentada e in loco quanto à possibilidade de continuidade do



voo sem a necessidade, ao menos naquele momento, de desembarque e oitiva presencial do comandante, tripulantes e passageiros, e sem prejuízo de oitivas posteriores, caso entendidas necessárias.

§ 2º As informações presentes no Diário de Bordo referido no caput deste artigo possuem presunção de veracidade e são de responsabilidade do piloto Comandante.

.....  
.....

“Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade de aviação civil poderá tomar as seguintes providências administrativas:

.....  
.....

II - suspensão de certificados, licenças, concessões, autorizações ou do direito de embarcar do passageiro indisciplinado, conforme § 1º do artigo 168, por solicitação da companhia aérea, em aeronave que preste serviço de transporte aéreo público doméstico ou internacional, regular ou não regular, em território brasileiro;

III - cassação de certificados, licenças ou autorizações;

.....  
.....

Parágrafo único. A ANAC apreciará pedidos de embarque excepcionais, por parte de passageiros que se encontrem sob tal sanção, observando-se os aspectos de interesse nacional e humanitários.

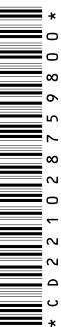
.....  
.....

Art.

292 .....

.....  
.....  
.....  
.....

§ 3º Para fins de comunicações ao passageiro pertinente a processo administrativo sancionador, nos termos do art. 302, inciso VI, serão



\* C D 2 2 1 0 2 8 7 5 9 8 0 0 \*

considerados válidos os contatos de correio eletrônico e telefone declarados pelo passageiro aos operadores aéreo.

.....  
.....

Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão, ou do direito de embarcar do passageiro em aeronave.

.....  
.....

Art.  
302. ....  
.....

I  
- .....  
.....

.....  
.....

e) utilizar ou empregar aeronave sem a necessária homologação do órgão competente quando exigida;

.....  
.....

III- infrações imputáveis aos prestadores de serviços aéreos:

.....  
.....

d) firmar acordo com outro explorador de serviços aéreos, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio, pool ou consolidação de serviços ou interesses, sem conhecimento ou consentimento expresso da autoridade de aviação civil, quando exigido;

.....  
.....

f) explorar qualquer serviço aéreo sem a observância da regulação da autoridade aeronáutica;



.....  
.....

VI - infrações imputáveis a passageiro, assim entendido como pessoa física usuária do serviço aéreo, transportada ou a ser transportada com o consentimento do transportador e o correspondente contrato da prestação desse serviço:

a- tentar embarcar ou embarcar sob manifesto efeito de álcool ou outra substância psicoativa;

b - conduzir, para o interior da aeronave ou para área interna de aeródromos públicos, explosivos, produtos químicos ou materiais perigosos aos demais passageiros ou à segurança da aeronave, em desacordo com as normas de segurança da aviação civil;

c - conduzir arma de fogo área interna de aeródromos públicos ou durante o voo, salvo nos casos previstos no art. 21, em desacordo com as normas de segurança da aviação civil;

d - ameaçar ou agredir aeronauta, aeroviário, aeroportuário ou passageiro, ou cometer assédio ou importunação sexual contra aeronauta, aeroviário, aeroportuário ou passageiro, ou molestar criança ou adolescente;

e - fazer uso, no interior da aeronave, de substância psicoativa, sem receita médica ou em desacordo intencional com ela;

f - fumar tabaco ou qualquer outra substância no interior da aeronave;

g - tentar- causar ou causar, intencionalmente prejuízos à aeronave, aos bens de demais passageiros ou às instalações aeroportuárias;

h - impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança do aeródromo ou da aeronave;

i - subtrair ou destruir intencionalmente qualquer objeto do interior da aeronave, seja da própria aeronave ou de outro passageiro, das instalações aeroportuárias ou, ainda, do operador aéreo;

j - utilizar aparelho eletrônico cuja operação seja proibida a bordo da aeronave, conforme orientação do operador aéreo;

k - causar tumulto, expressar-se em altos brados ou ferir o decoro dos demais passageiros, por atos e gestos obscenos ou expressões verbais;



l - não seguir a orientação dos aeroportuários ou dos aeronautas ou aeroviários em relação à segurança da aviação civil;

m - não observar normas e regulamentos estabelecidos pela autoridade aeronáutica ou pela autoridade de aviação civil ou pela autoridade policial aeroportuária.

§ 1º A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão do direito de embarcar do passageiro.

§ 2º A sujeição passiva às penalidades previstas neste inciso se inicia com a chegada do passageiro ao aeródromo de origem até sua saída do aeródromo de destino.

VII - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

.....  
.....

e) executar qualquer serviço aéreo sem a observância da regulação da autoridade aeronáutica;

.....  
.....”(NR)

“Art. 3º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.  
8º .....

.....  
.....

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos e deveres dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

.....  
..... ” (NR)

### Justificação





A presente emenda visa coibir a conduta indisciplinada do passageiro no transporte aéreo, conferindo à autoridade de aviação civil a previsão de aplicar providências administrativas, como por exemplo restrições no direito de embarcar para aqueles que perturbarem a ordem a bordo de uma aeronave ou na infraestrutura aeroportuária.

Importante lembrar que, diferentemente de outros modais de transporte, infrações perpetradas por passageiros no transporte aéreo, dada a sua natureza complexa, constituem grave ameaça à segurança de voo e com enorme efeito deletério para os demais viajantes, para as companhias aéreas, para os operadores aeroportuários e para o sistema de transporte aéreo como um todo.

Dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) demonstram que durante a pandemia as ocorrências com passageiros indisciplinados têm aumentado. No ano de 2019 foram registradas pelas suas associadas 304 ocorrências com passageiros indisciplinados, 222 ocorrências em 2020 e 612 no ano de 2021. Se incluirmos as ocorrências de toda a aviação comercial, estes números serão ainda maiores, consolidando a percepção de urgência em garantirmos a segurança de voo, que vai desde a infraestrutura aeroportuária até a bordo da aeronave, e a integridade física do pessoal de aeroporto, aeronautas e aeroviários e passageiros.

Em face do exposto, esperamos cotar com o apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda.

Sala de Sessões,            de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º. **As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017”.**  
**(NR)**

**JUSTIFICAÇÃO**



A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

O "Programa Voo Simples", instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades "de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo" e de "reduzir os custos administrativos e regulatórios" e como diretrizes, entre outros, "buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos", e "reduzir os custos regulatórios e administrativos", "fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo", "aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória" "estimular a indústria aeronáutica".

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA, suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, "c" e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são



definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986](#) (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.



Sala de Sessões, de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226804132200>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565/1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos, sujeitos à regulação da autoridade de aviação civil, e observado, quanto à sua caracterização, o disposto no art. 5º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A MPV afasta, por meio da nova redação dada ao art. 174, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Deixa de haver, na Lei, portanto, a definição de “serviços aéreos públicos” ou de “serviços aéreos privados”.

Para esse fim, a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA, como “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”



Com tal formulação, ignora o fato de que os “acordos internacionais” sobre o tema, como a Convenção de Chicago (CONVENÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946), em nada ajudam a superar a lacuna, o delimitam a atuação da ANAC. A Convenção de Chicago, de fato, apenas define que ““Serviço aéreo” significa **qualquer serviço aéreo regular por aeronaves para o transporte público de passageiros, correio ou carga**; e que “serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o território de um estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização”.

A Convenção, portanto, não “elencar” nenhum serviço como regular ou não regular, nem contém definições válidas ou suficientes para superar a lacuna que decorrerá da alteração promovida pela Medida Provisória. Não serve, assim, para validar, conferindo ao tema uma base jurídica e legal adequada, a capacidade regulamentar da ANAC, que se daria sem qualquer condicionamento legal, na perspectiva da “deslegalização”.

A descaracterização – contra a expressa norma constitucional – do serviço aéreo como serviço público, desconhece o seu caráter de *serviço essencial*, prestado pelo particular *nas condições fixadas pelo Poder Público*, e que se submete à limitações, tanto em razão do uso do espaço aéreo, quanto das normas de segurança e que regem as relações de consumo entre *usuários* e *prestadores*, qualquer que seja o meio pelo qual estejam para tanto habilitados pelo Poder Público. Ao dizer que o serviço aéreo é apenas “serviço de interesse público”, tenta desconectar o serviço aéreo de sua natureza: se todo serviço público é “de interesse público”, nem todo serviço de interesse público é, necessariamente, *serviço público*. O transporte aéreo, notadamente na sua modalidade de transporte de passageiros, é serviço público, como ocorre nas demais situações de transporte coletivo terrestre ou lacustre, “*porque suas características evidenciam uma prestação pública de atendimento contínuo à coletividade e de caráter essencial, e que, por isso mesmo, impõe obediência ao princípio da modicidade.*” (GUIMARÃES, Geraldo Spagno. Comentários à Lei de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte: Fórum, 2012. p. 183).

Por isso, os serviços aéreos se sujeitam a obrigações que garantam a continuidade, frequência, capacidade, qualidade e custos acessíveis ou *não abusivos*.



Observe-se que ao definir no art. 174 os serviços aéreos como *atividades econômicas de interesse público* a redação visa à descaracterização da navegação aérea como serviços aéreos **públicos**, hoje expressamente reconhecida pelo art. 174 do CBA.

Não se trata, como pretende a EMI nº 00053/2021 MINFRA MD ME, de mera "atividade econômica de interesse público prestada por agentes privados que devem observar a regulação estabelecida para o setor", e nem mesmo há "abalizada por jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, de que referidas atividades não são serviços públicos", que poderia sustentar a tese "jurídica" adotada.

Para tal fim, alega a EMI que "*diferentemente da navegação aérea, aeroespacial e da infraestrutura aeroportuária, em que a Constituição Federal estabelece a exploração direta pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão, no caso dos serviços aéreos não há que se falar em outorga*". Parte, assim, da premissa – totalmente equivocada – de que o art. 21, XII, "c", que atribui à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária, de que os serviços aéreos a) não se enquadram na definição de *navegação aérea*; e b) *não são, assim, serviços públicos de competência da União*, passíveis de exploração privada mediante outorga do poder concedente.

No entanto, a expressão **navegação aérea**, a que se refere o ar. 21, XII, "c", envolve serviços prestados por "**companhias de navegação aérea**", empresas que prestam modalidade de serviços de transporte *internacional, interestadual e intermunicipal*, e que, como decidido pelo STF na ADI 1600-MC, julgada em 1997, estão sujeitas à incidência de ICMS sobre suas operações, tanto quanto as demais empresas de *transporte terrestre ou aquaviário*. Ou seja, a navegação aérea é, **por si mesma**, o transporte aéreo, à qual servem os serviços auxiliares à navegação aérea, como o controle de tráfego aéreo.

O fato de a Constituição empregar expressões distintas, no art. 21, para se referir a diferentes modalidades de serviço público que envolvam o transporte, empregando "serviços de transporte ferroviário e aquaviário" e "serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros", ou mesmo a expressão "transportes aéreo, aquático e terrestre", no art. 180, quando determina a observância dos tratados internacionais e princípio da reciprocidade quando da ordenação, por lei, do transporte





internacional, quando muito revela alguma falha de sistematização da Carta, mas, nunca, a sua ambiguidade.

A redação, por isso, não parte da premissa de que *serviços aéreos públicos*, regulares ou não, *são serviços públicos*, como prevê o art. 21, XII, "c" da CF. A caracterização proposta de que serviços aéreos, regulares ou não, *são atividades econômicas de interesse público* tem o único objetivo de afastar o critério material para que os serviços aéreos sejam considerados como serviço público. Mas o malabarismo verbal empregado para dizer que se trata de serviços de "interesse público", que poderão ser regulares ou não regulares, e a revogação do art. 180, que prevê que "a exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados", decorre desse entendimento de que, sem a descaracterização, não seria possível a adoção do regime de autorização.

Contudo, a adoção do regime de autorização – em lugar de concessão – para a prestação de serviços de navegação aérea estaria contemplada no art. 21, XII, "c", da CF, entendimento já adotado para a outorga da exploração de portos, transporte rodoviário<sup>1</sup> e ferroviário, não obstante, nesses casos, a outorga de autorização seja precedida de critérios definidos a partir da obrigatoriedade de observância do princípio da impessoalidade.

Assim, a alteração ao art. 174 e demais revogações dela decorrentes poderá trazer sérios problemas em face do disposto no art. 175 da CF.

---

1 Nos termos do art. 13, IV da lei nº 10.233, de 2001, as outorgas de serviços de transporte rodoviário e aquaviário serão realizadas sob a forma de concessão, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infraestrutura; permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços

de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; e autorização, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, prestação de serviço de transporte aquaviário, exploração de infraestrutura de uso privativo; prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura.



Sala de Sessões, de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226572247500>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º. **O regime de trabalho dos aeronautas nos serviços aéreos, independentemente do regime ou caráter em que sejam prestados, é regido pela Lei 13.475 de 28 de agosto de 2017”.** (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

O “Programa Voo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nesta medida provisória, tem como premissas as necessidades “de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo” e de “reduzir os custos administrativos e regulatórios”, e como diretrizes, entre outros, “buscar continuamente



a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos” e “reduzir os custos regulatórios e administrativos”, “fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo”, “aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória” e “estimular a indústria aeronáutica”.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização. Além disso, no art. 174 do CBA suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos arts. 21, XII, “c”, e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado à normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986](#) (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;



V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC, a ser editado, observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Sala de Sessões,            de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Inclua-se, onde couber, a seguinte emenda:

O Título IX da Lei nº [7.565, de 19 de dezembro de 1986](#), passa a vigorar com a seguinte alteração:

**“TÍTULO IX**

**Da Fiscalização e das Providências Administrativas**

**CAPÍTULO I**

**Da Fiscalização**

Art. 288. A fiscalização compreende as atividades de orientação, monitoramento e atuação preventiva e punitiva, conforme os procedimentos previstos em normas da autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. A fiscalização priorizará medidas de educação, melhoria contínua, coordenação, transparência, cooperação, prevenção e regularização de condutas.

**CAPÍTULO II**

**Das Providências Administrativas**

Art. 289. O descumprimento dos preceitos deste Código ou da legislação complementar resultará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes providências administrativas pela autoridade aeronáutica:



I - medidas de caráter educativo e que busquem a adequação aos parâmetros, procedimentos e normas;

II - advertência;

III - multa;

IV - suspensão de certificados, licenças ou autorizações;

V - cassação de certificados, licenças ou autorizações;

VI - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

VII - interdição de estabelecimentos, instalações ou equipamentos;

VIII - outras providências consideradas apropriadas pela autoridade aeronáutica, inclusive as de caráter não sancionatório.

§1º A autoridade aeronáutica é competente para regulamentar as hipóteses de descumprimento de que trata este artigo e o respectivo procedimento de apuração, bem como a definição de dosimetria, providências administrativas e suas aplicações.

§2º A autoridade de aviação civil é competente para regulamentar e aplicar as providências administrativas deste artigo, nos casos relacionados a usuários do aeroporto e dos serviços aéreos

§3º Não gera indenização ao proprietário ou ao explorador a impossibilidade de uso dos bens, instalações ou qualquer equipamento da aviação civil, temporária ou permanente, decorrente de providências administrativas adotadas pela autoridade aeronáutica.

§4º É de responsabilidade do proprietário ou explorador a adoção de todas as medidas necessárias para o atendimento da providência administrativa prevista no inciso VI, arcando com os custos e os riscos decorrentes.

Art. 290. A autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou quaisquer outros bens relacionados à atividade de aviação civil, que representem risco ou perigo à segurança pública, de pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este Código ou a legislação complementar.

Art. 291. A autoridade aeronáutica poderá adotar medidas cautelares para fazer cessar situação de risco ou ameaça à segurança das operações, à segurança contra atos de interferência ilícita, aos direitos dos usuários, à integridade física ou patrimonial de terceiros, entre outros objetos de sua competência.

Art. 292. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)

Art. 293. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)



Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em descumprimento deste Código ou da legislação complementar.

Art. 295. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)

Art. 296. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)

Art. 297. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)

Art. 298. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)

### CAPÍTULO III

#### Das Infrações

Art. 299. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)

Art. 300. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)

Art. 301. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)

Art. 302. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)

### CAPÍTULO IV

#### Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave

(...)

Art. 305. A aeronave pode ser interdita:

I - nos casos de descumprimentos dos preceitos deste Código ou da legislação complementar e em que coloquem em risco, real ou iminente, a segurança operacional ou a integridade física ou patrimonial de terceiros; e

II - durante a investigação de acidente em que estiver envolvida.

(...)

Art. 307. [\(Revogado pela Lei XX, de DD de MMM de 2022\)](#)

(...)

### CAPÍTULO V

#### Da Custódia e Guarda de Aeronave





(...)"

## **NOVA LEI**

Art. XX Ficam revogados:

I - os arts. 292, 293, 295, 296, 297, 298 e 307 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986; e

II - os arts. 299, 300, 301 e 302 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art. YY Esta Lei entra em vigor:

I - no dia DD de MMM de AAAA (data 180 dias após a publicação), quanto ao inciso II do art. XX desta lei; e

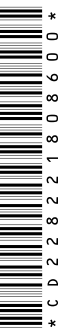
II - na data da publicação (ou outra data), quanto aos demais dispositivos.

## **JUSTIFICATIVA**

A proposta busca atualizar o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº [7.565, de 19/12/1986](#)) no que diz respeito, exclusivamente, à seção atinente a infrações e providências administrativas (Título IX da Lei nº [7.565/1986](#)).

O objetivo das atividades de fiscalização não é tão somente punir, mas também orientar, monitorar e aplicar mecanismos diversos que incentivem os agentes a cumprirem os regramentos postos. Com a evolução regulatória, outras providências administrativas – além da multa, da suspensão, da cassação, da detenção, da interdição e da apreensão – vêm sendo adotadas por diversas entidades governamentais, como a advertência (medida sem caráter pecuniário ou restritivo).

Um rol exaustivo e limitado de condutas infracionais e de providências administrativas passíveis de serem aplicadas quando verificado um descumprimento normativo – como consta no vigente Código Brasileiro de Aeronáutica – impede a adoção de medidas mais efetivas pelos reguladores, além de dificultar a adoção de teorias regulatórias mais avançadas, como a Regulação Inteligente ("*Smart Regulation*") e a Regulação Responsiva.



A previsão rígida de infrações no texto legal – frente à complexidade técnica e mutabilidade da regulação – se revela antagônica à celeridade necessária ao acompanhamento da evolução e do dinamismo inerentes ao setor aéreo.

Nesse contexto, os tipos infracionais, o procedimento de apuração dos descumprimentos, a definição das providências administrativas e suas aplicações seriam mais bem regulamentadas por norma infralegal, permitindo à autoridade aeronáutica a flexibilidade para prever e implementar as medidas mais adequadas para as diversas situações ofensivas.

Observa-se que a proposta se alinha aos recentes ajustes legislativos promovidos, por exemplo, nas leis de criação do Banco Central do Brasil e da Comissão de Valores Mobiliários.

Sala de Sessões,            de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228221808600>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Art. 1º. Os artigos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, abaixo apontados, passam a vigorar com a seguinte redação:

“(…)

Art. 39

(…)

III - às empresas de serviços auxiliares.”

Art. 40

(…)

§ 5º Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos às empresas de serviços auxiliares.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Os textos originais dos supracitados Inciso III do Art 39 bem como do Parágrafo Quinto do Art 40 trouxeram os termos “empresas prestadoras de serviços auxiliar” e a Emenda traz uma sutil modificação ao suprimir a palavra “prestadoras” pelos motivos a seguir expostos: A terminologia consagrada no Brasil para o setor é ESATA (empresa de serviços auxiliares ao transporte aéreo) ou ABESATA (Associação



Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo) e a padronização nas leis e regulamentos busca dar a relevância do segmento no contexto da infraestrutura aeronáutica. Ademais, todos os serviços, intrinsecamente, de alguma forma, são “prestados”, sem que para isso haja necessidade de expressar a palavra no texto. E por fim, a recente Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020, que vem a alterar a mesma Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), na Seção intitulada “Da Segurança da Aviação Civil”, registrou o segmento de empresas especializadas em Serviços Auxiliares da seguinte forma:

Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular comissão que tenha os seguintes objetivos:

I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e aos critérios de segurança; e

II - promover a coordenação entre:

(...)

e) **as empresas de serviços auxiliares.**

Ante o exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala de Sessões,            de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



**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**

Dê-se ao § 1º do **art.49** da lei nº 11.182, de 2005, modificada pelo **art.3º** da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, a seguinte redação:

**Art.3.** .....

.....

“Art.49. ....

.....

§ 1º As prestadoras de serviços aéreos poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Busca-se com esta emenda reintroduzir a obrigatoriedade às prestadoras de serviços aéreos de comunicar à ANAC suas tarifas. A MP substituiu essa obrigação pela possibilidade da agência exigir quando julgar conveniente o envio dessa informação. Ao requerer uma ação específica da agência, a mudança torna mais difícil o acompanhamento dos preços praticados no setor, tanto para fins de regulação econômica como para promover a transparência, o que é indesejável. Por ter convicção da importância da alteração proposta, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 03 de fevereiro de 2022

**Deputado REGINALDO LOPES PT/MG**

Líder do PT



**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**

Suprima-se a alínea **f** do inciso IV do art. 4º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021

**JUSTIFICAÇÃO**

Busca-se com esta emenda reintroduzir a obrigatoriedade revogada pela MP de autorização da autoridade aeronáutica para a construção de aeródromos, importante para evitar a geração do fato consumado, com o aeródromo construído dificultando a recusa da homologação em casos em que isso seria tecnicamente indicado. Por ter convicção da importância da alteração proposta, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 03 de fevereiro de 2022

**Deputado REGINALDO LOPES PT/MG**

Líder do PT



**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**

Suprima-se a alínea I do inciso IV do art. 4º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021

**JUSTIFICAÇÃO**

Busca-se com esta emenda reintroduzir o limite de até 100 horas dentro do qual a manutenção das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica. Tal limite é importante para fomentar a homologação das oficinas e aumentar a segurança do transporte aéreo. Por ter convicção da importância da alteração proposta, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 03 de fevereiro de 2022

**Deputado REGINALDO LOPES PT/MG**

Líder do PT



**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**

Suprimam-se as alíneas **ag**, **ah** e **ai** do inciso IV do art. 4º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021

**JUSTIFICAÇÃO**

Busca-se com esta emenda reintroduzir a distinção entre serviço aéreo público e privado, de modo a permitir a regulação diferenciada dos operadores que prestam um serviço de transporte de natureza pública, em relação à regulação para aeronaves para uso privado. Por ter convicção da importância da alteração proposta, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 03 de fevereiro de 2022

**Deputado REGINALDO LOPES PT/MG**

Líder do PT







**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 2021**  
**(DO SR. DEPUTADO ALCEU MOREIRA)**

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 art. 289 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, o seguinte dispositivo:

“Art. 289.....  
.....

VI – advertência.

Parágrafo único. A advertência será imposta ao infrator, desde que não seja reincidente, caso a infração não seja capaz de comprometer a segurança de voo, nos termos de regulação da autoridade de aviação civil.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 1.089/2021 tem como objetivo alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica, e, segundo o Governo Federal, é parte do programa Voo Simples, lançado em 2020, que reúne medidas para reduzir a burocracia do setor, para aumentar a eficiência na prestação de serviços aéreos.



Nota-se que as empresas de aviação muitas vezes são penalizadas com multas, mesmo quando a infração não causa qualquer prejuízo para a segurança de voo. Isso ocorre porque a legislação aeronáutica não prevê a possibilidade de advertência em situações nas quais o infrator não apresenta antecedentes.

A mera aplicação de multas, sem que haja devida orientação, principalmente para as empresas menores, não constitui medida eficaz para a melhoria da navegação aérea. Urge estabelecer a obrigatoriedade da advertência, antes da penalização pecuniária, cumprindo assim o Estado, de modo eficaz, o seu papel de agente regulador da atividade econômica.

Sala da Comissão, em            de            de 2022.

**Deputado ALCEU MOREIRA**

2022-403



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221423049700>





**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 2021**  
**(DO SR. DEPUTADO ALCEU MOREIRA)**

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 art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, o seguinte dispositivo, passando o atual parágrafo único a constituir § 1º:

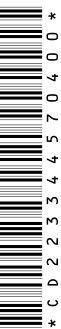
“Art. 174.....

§ 1º.....

*§ 2º Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura e da pecuária em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, sementeira, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas, combate a vetores e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.”*

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 1.089/2021 tem como objetivo alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica, e, segundo o Governo Federal, é parte do programa Voo Simples, lançado em 2020, que reúne medidas para reduzir a burocracia do setor e aumentar a eficiência na prestação de serviços aéreos.



Ocorre que a operação aeroagrícola é uma atividade complexa, que envolve aspectos aeronáuticos, agronômicos, ambientais e de saúde pública. Não é, simplesmente, a operação de uma aeronave. Dessa forma, tem variada gama de fundamentos técnicos a ação do avião agrícola.

Não será, com certeza, de bom alvitre que se desregulamente, por inteiro, o setor aeroagrícola, como propõe – pela falta de explicitação acerca do setor – a medida provisória ora em análise.

É de se notar que o setor aeroagrícola brasileiro possui expressiva estrutura. São mais de 2.350 aviões agrícolas registrados<sup>1</sup>, cerca de 278 empresas atuantes e uma experiência acumulada de mais de 70 anos de atividade no País. É a segunda maior frota de aviões agrícolas do mundo, atrás apenas daquela dos Estados Unidos. Somado a isso, de acordo com levantamento do SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola, pelo menos 2/3 destas empresas são optantes do Simples Nacional, isto é, empresas de pequeno porte, em sua maioria de cunho familiar. A aviação agrícola ainda tem se mostrado fundamental para o combate aos incêndios que, nos últimos anos, têm se intensificado nos campos e florestas do Brasil.

Note-se, ainda, que o setor é altamente regulado. Uma lei específica e toda a legislação decorrente (Decreto-lei nº 917, de 1969; Decreto nº 86.765, de 1981; e extensa normatização infralegal específica, em especial emanada do Ministério da Agricultura e da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil) regulam e orientam a atividade no Brasil, o que assegura a adequada ação fiscalizatória do Estado e a correta atividade junto aos produtores rurais. Por desempenhar um trabalho fundamental para o tratamento de diferentes culturas agrícolas - especialmente para arroz, algodão, banana, batata, café, cana-de-açúcar, eucalipto, feijão, laranja, mandioca, milho, pastagem, seringueira, soja e trigo -, a aviação agrícola teve o seu serviço inclusive declarado como essencial durante a pandemia de COVID-19<sup>2</sup>.

1 ARAÚJO, Eduardo Cordeiro de. **Frota Brasileira de Aeronaves Agrícolas**. SINDAG, 10 maio 2021. Disponível em: <https://sindag.org.br/wp-content/uploads/2021/05/frota-2020-versao-2.pdf> - . Acesso em: 23 jan. 2022.

2 DECRETO Nº 10.282, DE 20 DE MARÇO DE 2020:  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223344570400>



Finalmente, é importante registrar que em decorrência das citadas especificidades, as disposições regulatórias aplicadas aos demais segmentos da aviação civil não são, em sua maioria, compatíveis com a atividade aeroagrícola, motivo pelo qual propomos que sua regulamentação seja específica.

Em nome da eficiência desejada junto ao agronegócio e pelas complexas questões ambientais envolvidas em suas operações, não nos parece de modo algum aceitável que o setor aeroagrícola reste sem qualquer normatização, razão pela qual sugerimos esta emenda.

Sala da Comissão, em        de        de 2022.

**Deputado ALCEU MOREIRA**

2022-403

---

**Serviços públicos e atividades essenciais**

Art. 3º (...) § 1º São serviços públicos e atividades essenciais aqueles indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, assim considerados aqueles que, se não atendidos, colocam em perigo a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população, tais como: XVI - **prevenção, controle e erradicação de pragas dos vegetais e de doença dos animais.**

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223344570400>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

**Dê-se a seguinte redação aos artigos 168, 172, 289, 292, 295 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, constante no artigo 2º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021 e inclua-se a seguinte modificação no inciso XXXV do artigo 8º da Lei nº 11.182, de 2005, constante no artigo 3º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021:**

**“Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:**

**Art. 168. Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá, adotando as medidas emergenciais e necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados:**

**I – recusar o embarque, imobilizar, desembarcar ou adotar qualquer conduta disciplinar em relação a pessoas ou coisas**



**envolvidas na operação da aeronave, desde que constitua medida adequada a conter comportamento ou risco capaz de comprometer a boa ordem, a disciplina ou que de qualquer forma diminua ou ameace a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;**

**II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;**  
**e**

**III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo (artigo 16, § 3º).**

**§1º Considera-se passageiro indisciplinado aquele que não respeita as normas de conduta em um aeroporto ou a bordo de uma aeronave ou que não respeita as instruções do pessoal de aeroporto, aeronautas e aeroviários e, por conseguinte, perturba a ordem e a disciplina no aeroporto ou a bordo da aeronave, que venha a causar risco à segurança da operação ou que impacte a operação desde sua apresentação no aeroporto até o desembarque.**

**§ 2º Quando necessário, a fim de garantir o cumprimento das ações previstas nos incisos deste artigo, o Comandante, com apoio do operador aéreo, deverá acionar o setor de segurança do aeródromo e/ou a autoridade policial.**



**§ 3º Os aeroportuários, aeronautas, aeroviários e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes da adoção das medidas previstas nos incisos deste artigo, sem excesso de poder.**

**§ 4º As ocorrências relacionadas nos incisos deste artigo serão registradas no Diário de Bordo e comunicadas à Autoridade de Aviação Civil, para instauração de processo administrativo correspondente.**

.....  
.....

**“Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar, para cada voo:**

**I - a data e natureza do voo;**

**II - os nomes dos tripulantes;**

**III - o lugar e a hora da saída e da chegada;**

**IV - os totais de tempo de voo e jornada;**

**V - os incidentes e observações, inclusive sobre infraestrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral;**





**VI - a ocorrência de condutas que caracterizem o comprometimento da boa ordem, da disciplina ou da segurança da aeronave ou das pessoas a bordo, assim como as medidas coercitivas que porventura tiverem sido tomadas.**

**§ 1º Todas as vezes em que o Comandante acionar a Polícia Federal para a retirada de passageiro indisciplinado a bordo de aeronave, fornecerá excerto do Diário de Bordo à equipe policial que primeiro atender à ocorrência, o qual deverá servir para decisão imediata, fundamentada e in loco quanto à possibilidade de continuidade do voo sem a necessidade, ao menos naquele momento, de desembarque e oitiva presencial do comandante, tripulantes e passageiros, e sem prejuízo de oitivas posteriores, caso entendidas necessárias.**

**§ 2º As informações presentes no Diário de Bordo referido no caput deste artigo possuem presunção de veracidade e são de responsabilidade do piloto Comandante.**

.....  
.....  
**“Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a**



**autoridade de aviação civil poderá tomar as seguintes providências administrativas:**

.....  
.....

**II - suspensão de certificados, licenças, concessões, autorizações ou do direito de embarcar do passageiro indisciplinado, conforme § 1º do artigo 168, por solicitação da companhia aérea, em aeronave que preste serviço de transporte aéreo público doméstico ou internacional, regular ou não regular, em território brasileiro;**

**III - cassação de certificados, licenças ou autorizações;**

.....  
.....

**Parágrafo único. A ANAC apreciará pedidos de embarque excepcionais, por parte de passageiros que se encontrem sob tal sanção, observando-se os aspectos de interesse nacional e humanitários.**

.....  
.....

**Art.**  
**292** .....

.....



.....  
.....  
**§ 3º Para fins de comunicações ao passageiro pertinente a processo administrativo sancionador, nos termos do art. 302, inciso VI, serão considerados válidos os contatos de correio eletrônico e telefone declarados pelo passageiro aos operadores aéreo.**

.....  
.....  
**Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão, ou do direito de embarcar do passageiro em aeronave.**

.....  
.....  
**Art. 302.** .....

**I**

- .....  
.....

.....

.....



**e) utilizar ou empregar aeronave sem a necessária homologação do órgão competente quando exigida;**

.....  
.....

**III- infrações imputáveis aos prestadores de serviços aéreos:**

.....  
.....

**d) firmar acordo com outro explorador de serviços aéreos, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio, pool ou consolidação de serviços ou interesses, sem conhecimento ou consentimento expresso da autoridade de aviação civil, quando exigido;**

.....  
.....

**f) explorar qualquer serviço aéreo sem a observância da regulação da autoridade aeronáutica;**

.....  
.....

**VI - infrações imputáveis a passageiro, assim entendido como pessoa física usuária do serviço**



**aéreo, transportada ou a ser transportada com o consentimento do transportador e o correspondente contrato da prestação desse serviço:**

**a- tentar embarcar ou embarcar sob manifesto efeito de álcool ou outra substância psicoativa;**

**b - conduzir, para o interior da aeronave ou para área interna de aeródromos públicos, explosivos, produtos químicos ou materiais perigosos aos demais passageiros ou à segurança da aeronave, em desacordo com as normas de segurança da aviação civil;**

**c - conduzir arma de fogo área interna de aeródromos públicos ou durante o voo, salvo nos casos previstos no art. 21, em desacordo com as normas de segurança da aviação civil;**

**d - ameaçar ou agredir aeronauta, aeroviário, aeroportuário ou passageiro, ou cometer assédio ou importunação sexual contra aeronauta, aeroviário, aeroportuário ou passageiro, ou molestar criança ou adolescente;**

**e - fazer uso, no interior da aeronave, de substância psicoativa, sem receita médica ou em desacordo intencional com ela;**



**f - fumar tabaco ou qualquer outra substância no interior da aeronave;**

**g - tentar- causar ou causar, intencionalmente prejuízos à aeronave, aos bens de demais passageiros ou às instalações aeroportuárias;**

**h - impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança do aeródromo ou da aeronave;**

**i - subtrair ou destruir intencionalmente qualquer objeto do interior da aeronave, seja da própria aeronave ou de outro passageiro, das instalações aeroportuárias ou, ainda, do operador aéreo;**

**j - utilizar aparelho eletrônico cuja operação seja proibida a bordo da aeronave, conforme orientação do operador aéreo;**

**k - causar tumulto, expressar-se em altos brados ou ferir o decoro dos demais passageiros, por atos e gestos obscenos ou expressões verbais;**

**l - não seguir a orientação dos aeroportuários ou dos aeronautas ou aeroviários em relação à segurança da aviação civil;**

**m - não observar normas e regulamentos estabelecidos pela autoridade aeronáutica ou pela**



**autoridade de aviação civil ou pela autoridade policial aeroportuária.**

**§ 1º A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão do direito de embarcar do passageiro.**

**§ 2º A sujeição passiva às penalidades previstas neste inciso se inicia com a chegada do passageiro ao aeródromo de origem até sua saída do aeródromo de destino.**

**VII - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:**

.....  
.....

**e) executar qualquer serviço aéreo sem a observância da regulação da autoridade aeronáutica;**

.....  
.....”(NR)

“Art. 3º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

8º .....  
.....



.....  
.....  
XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos e deveres dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

.....  
..... " (NR)

### Justificação

A presente emenda visa coibir a conduta indisciplinada do passageiro no transporte aéreo, conferindo à autoridade de aviação civil a previsão de aplicar providências administrativas, como por exemplo restrições no direito de embarcar para aqueles que perturbarem a ordem a bordo de uma aeronave ou na infraestrutura aeroportuária.

Importante lembrar que, diferentemente de outros modais de transporte, infrações perpetradas por passageiros no transporte aéreo, dada a sua natureza complexa, constituem grave ameaça à segurança de voo e com enorme efeito deletério para os demais viajantes, para as companhias aéreas, para os operadores aeroportuários e para o sistema de transporte aéreo como um todo.

Dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) demonstram que durante a pandemia as ocorrências com passageiros indisciplinados têm aumentado. No ano de 2019 foram registradas pelas suas associadas 304 ocorrências com passageiros indisciplinados, 222 ocorrências em 2020 e 612 no ano de 2021. Se incluirmos as ocorrências de toda a aviação comercial, estes números serão ainda maiores, consolidando a percepção de urgência em garantirmos a segurança de voo, que vai desde a infraestrutura aeroportuária até a bordo da aeronave, e a integridade física do pessoal de aeroporto, aeronautas e aeroviários e passageiros.

Em face do exposto, esperamos cotar com o apoio dos nobres pares para o





Sala de Sessões, de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220979132800>



## **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 Título VI da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, o seguinte Capítulo VII:

#### **CAPÍTULO VII**

##### **Da Prática do Aerodesporto**

##### **SEÇÃO I**

##### **Disposições Gerais**

Art. 221-A. É garantida aos praticantes de atividades aerodesportivas sua livre prática, desde que atendidas as exigências dos regulamentos aplicáveis a cada modalidade.

Art. 221-B É proibido a quaisquer entidades aerodesportivas, nacionais ou estrangeiras, sejam associações, clubes, federações, confederações, comitê de aerodesporto, liga aerodesportiva, ou qualquer outra, emitir certificados, licenças, habilitações ou atestados de capacidade técnica referente à nivelamento ou qualificação de pilotos ou instrutores.

§1º À instituição infratora serão aplicadas as seguintes sanções, de forma progressiva:

- I - advertência;
- II - notificação de aplicação de multa; e
- III - aplicação de multa.

§2º No documento de aplicação da sanção de advertência, constará que o infrator deverá publicar, no prazo de cinco dias



úteis, em seu sítio eletrônico e redes sociais, comunicação notificando a todos os praticantes que eventual certificado, licença, habilitação ou atestado por ele emitido é nulo e não se presta a comprovar nivelamento ou qualificação técnica de pilotos e instrutores, por não serem expedidos pela autoridade de aviação civil.

§3º Na notificação de aplicação de multa, constará prazo de dez dias úteis para apresentação de recurso, contado a partir do primeiro dia útil ao recebimento da notificação.

§ 4º Indeferido o recurso, ou apresentado de forma intempestiva, o pagamento da multa deverá ocorrer em até cinco dias úteis, contados estes a partir da publicação do indeferimento ou da preclusão do prazo do §3º.

§ 5º No caso de não pagamento no prazo a que se refere o § 4º, o devedor será inscrito na Dívida Ativa da União.

§ 6º A notificação a que se refere o inciso II do *caput* será feita por remessa postal ou por outro meio tecnológico hábil que assegure a sua ciência.

§ 7º A multa será no valor de cem vezes o valor do salário mínimo nacional, devendo dobrar a cada reincidência.

§ 8º A autoridade de aviação civil deverá aplicar imediatamente sanção de advertência, se outra maior não for aplicável, ao receber denúncia que comprove a infração a que se refere o *caput*.

§ 9º Considera-se comprovada a infração mediante apresentação, por qualquer meio, físico ou eletrônico, à autoridade de aviação civil, de documento emitido em desacordo com o *caput*.

§ 10. Das carteiras de associados expedidas por entidades aerodesportivas deverão constar: “DOCUMENTO NÃO OBRIGATÓRIO PARA A PRÁTICA DE VOO LIVRE. SEM VALOR LEGAL”.

§ 11. A prática da infração do *caput* constitui os crimes de usurpação de função pública e de falsidade ideológica conforme disposto, respectivamente, nos art.328 e 299 da Decreto-Lei nº 2.848, de 1940, Código Penal, sujeitando os dirigentes das entidades desportivas infratoras às cominações legais.

Art. 221-C. É proibido impedir o acesso e as operações de pouso e decolagem ao aerodesportista que atenda aos regulamentos expedidos pela autoridade de aviação civil aplicáveis à respectiva modalidade do aerodesporto, sob pena da aplicação das mesmas sanções previstas no art. 221-B.



## SEÇÃO II

### DA MODALIDADE AERODESPORTIVA VOO LIVRE

Art. 221-D. Em relação à prática, especificamente, do aerodesporto na modalidade voo livre (asa delta e parapente), é permitida a cobrança pelo proprietário ou detentor dos direitos sobre a área em que ocorrerem operações de decolagem e pouso.

Parágrafo Único. Para a realização da cobrança prevista no *caput*, são exigidos do proprietário ou possuidor dos direitos de uso sobre a área:

I – igualdade de tratamento para todos os praticantes do aerodesporto, sem exceção, vedada a cobrança de valores diferentes para associados e não associados;

II – emissão de documento fiscal de prestação de serviço, entregue no ato do pagamento.

Art. 221-E. É proibido condicionar a livre prática do aerodesporto à associação do praticante a qualquer entidade desportiva, ou ao pagamento de quaisquer outros valores diversos do previsto no art. 221-D, quer seja a prática amadora, comercial, de instrução, ou a qualquer outro título.

Art. 221-F. É permitida a prática do voo livre comercial com um único passageiro, sendo exigida dos praticantes a assinatura de termo de responsabilidade em que conste a identificação civil das partes (nome completo, documento de identificação, CPF se brasileiro ou naturalizado, endereço residencial completo) e texto explicativo a respeito dos riscos da atividade, nos termos da regulamentação da autoridade de aviação civil.

## JUSTIFICAÇÃO

Em 16/12/2021, foi realizada Audiência Pública na Câmara dos Deputados sobre a regulamentação e práticas ilícitas relacionadas ao aerodesporto na modalidade voo livre no Brasil, tendo em vista que chegou ao nosso conhecimento uma série de denúncias de ilegalidades e arbitrariedades cometidas pela Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL) e de clubes a ela associados, que necessitam ser coibidas mediante o devido aperfeiçoamento legal ante lacunas existentes na lei.



São as denúncias:

1) Praticantes de voo livre impedidos de praticar o aerodesporto por não portarem habilitação de pilotos expedida pela CBVL em dia;

2) Exigência de que aerodesportistas paguem anuidade à CBVL para obter a habilitação de voo e recebam autorização para voar de rampas em áreas de clubes associados à CBVL;

3) Exigência por parte do ICMBIO, e de diversas prefeituras pelo Brasil, de que se apresente habilitação em dia expedida pela CBVL ou por entidade nacional vinculada à FAI – Federação Aeronáutica Internacional no Brasil, como condição para permitir a prática deste aerodesporto. Tal fato fere de morte a competência legal e privativa da ANAC. A título de exemplo, tais fatos têm ocorrido nas rampas de voo livre da Pedra Bonita, no Município do Rio de Janeiro; de Florianópolis e adjacências; de Canoa Quebrada, Município de Aracati/CE; Poços de Caldas/MG; Parque da Cidade, no Município de Niterói/RJ; Rampa da Serra da Moeda, em Belo Horizonte/MG; entre outras.

Com as informações obtidas durante a Audiência Pública, somadas aos documentos, testemunhos e outras provas que chegaram ao conhecimento da Comissão do Esporte da Câmara dos Deputados, restou cristalidamente evidenciado que há necessidade de serem imediatamente corrigidos alguns aspectos relacionados à Lei 11.182/2005, ao RBAC-103 e IS 103 EMD 001 Revisão C, que regulamentam o aerodesporto.

4) Necessidade de se legalizar a prática do voo duplo comercial, que vem sendo praticada há décadas no Brasil de forma ilícita.

Dessa forma, foi oportuna a edição da Medida Provisória nº 1.089/2021, tendo em vista os fatos acima expostos e as considerações abaixo que justificam e fundamentam a presente proposta de emenda.

CONSIDERANDO que a Constituição Federal, em seu art. 37, *caput*, estabelece a subsunção da Administração Pública aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade;



CONSIDERANDO que a Constituição Federal, art. 22, I e X, estabelece a competência privativa da União para legislar em matéria de direito aeronáutico e de navegação aérea;

CONSIDERANDO que a Lei 11.182/2005, em seu artigo 2ª estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil;

CONSIDERANDO que a Lei 11.182/2005, art. 8º, X e XVII estabelece que compete à ANAC regular e fiscalizar a formação, o treinamento e a habilitação de tripulantes, bem como proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações relativos a licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas estabelecidos por esta Agência;

CONSIDERANDO que as competências acima são privativas da UNIÃO, exercidas por intermédio da ANAC, e, portanto, não podem ser delegadas a pessoas jurídicas de direito privado;

CONSIDERANDO que no RBAC 103 EMD 001, artigo 103.7 e na IS 103 EMD 001 Revisão C, item 5.3.1 NÃO É EXIGIDA A HABILITAÇÃO DE PILOTO, sendo requerida tão somente a certidão de cadastro de aerodesportista;

CONSIDERANDO que a CBVL, clubes e ela associados, diversas prefeituras municipais e o ICMBIO têm exigido do aerodesportista possuir habilitação, em dia, expedida pela Confederação Brasileira de Voo Livre ou por entidade nacional vinculada à FAI - Federação Aeronáutica Internacional, a fim de permitir o acesso e uso de sítios de voo por praticantes do voo livre. Sendo certo que tal habilitação somente pode ser obtida mediante associação à CBVL e pagamento de anuidade;

CONSIDERANDO que o Art. 5º, XX da Constituição Federal estabelece que “XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado”;

CONSIDERANDO que a Lei 9.615/1.998 (Lei Geral do Desporto Brasileiro), estabelece em seus art. 1º, §2º e art. 2º, IV a “(...) livre



prática do desporto, de acordo com a capacidade e interesse de cada um, associando-se ou não a entidade do setor”;

CONSIDERANDO os graves prejuízos que tais arbitrariedades vêm acarretando a direitos fundamentais da comunidade de aerodesportistas praticantes do voo livre.

Diante do exposto, propomos a presente emenda e esperamos que seja, por fim, aprovada.

Sala da Comissão, em            de            de 2022.

Deputado FELÍCIO LATERÇA



## **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 3º da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, as seguintes alterações à Lei nº 11.182, de 2005:

“Art. 8º .....

.....  
L - regulamentar e fiscalizar a prática das diversas modalidades do aerodesporto no Brasil.  
.....

§ 9º A competência da Anac a que se refere o inciso L do *caput* é privativa e indelegável.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

Em 16/12/2021, foi realizada Audiência Pública na Câmara dos Deputados sobre a regulamentação e práticas ilícitas relacionadas ao aerodesporto na modalidade voo livre no Brasil, tendo em vista que chegou ao nosso conhecimento uma série de denúncias de ilegalidades e arbitrariedades cometidas pela Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL) e de clubes a ela associados, que necessitam ser coibidas mediante o devido aperfeiçoamento legal ante lacunas existentes na lei.

São as denúncias:





1) Praticantes de voo livre impedidos de praticar o aerodesporto por não portarem habilitação de pilotos expedida pela CBVL em dia;

2) Exigência de que aerodesportistas paguem anuidade à CBVL para obter a habilitação de voo e recebam autorização para voar de rampas em áreas de clubes associados à CBVL;

3) Exigência por parte do ICMBIO, e de diversas prefeituras pelo Brasil, de que se apresente habilitação em dia expedida pela CBVL ou por entidade nacional vinculada à FAI – Federação Aeronáutica Internacional no Brasil, como condição para permitir a prática deste aerodesporto. Tal fato fere de morte a competência legal e privativa da ANAC. A título de exemplo, tais fatos têm ocorrido nas rampas de voo livre da Pedra Bonita, no Município do Rio de Janeiro; de Florianópolis e adjacências; de Canoa Quebrada, Município de Aracati/CE; Poços de Caldas/MG; Parque da Cidade, no Município de Niterói/RJ; Rampa da Serra da Moeda, em Belo Horizonte/MG; entre outras.

Com as informações obtidas durante a Audiência Pública, somadas aos documentos, testemunhos e outras provas que chegaram ao conhecimento da Comissão do Esporte da Câmara dos Deputados, restou cristalinameamente evidenciado que há necessidade de serem imediatamente corrigidos alguns aspectos relacionados à Lei 11.182/2005, ao RBAC-103 e IS 103 EMD 001 Revisão C, que regulamentam o aerodesporto.

4) Necessidade de se legalizar a prática do voo duplo comercial, que vem sendo praticada há décadas no Brasil de forma ilícita.

Dessa forma, foi oportuna a edição da Medida Provisória nº 1.089/2021, tendo em vista os fatos acima expostos e as considerações abaixo que justificam e fundamentam a presente proposta de emenda.

CONSIDERANDO que a Constituição Federal, em seu art. 37, *caput*, estabelece a subsunção da Administração Pública aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade;



CONSIDERANDO que a Constituição Federal, art. 22, I e X, estabelece a competência privativa da União para legislar em matéria de direito aeronáutico e de navegação aérea;

CONSIDERANDO que a Lei 11.182/2005, em seu artigo 2ª estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil;

CONSIDERANDO que a Lei 11.182/2005, art. 8º, X e XVII estabelece que compete à ANAC regular e fiscalizar a formação, o treinamento e a habilitação de tripulantes, bem como proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações relativos a licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas estabelecidos por esta Agência;

CONSIDERANDO que as competências acima são privativas da UNIÃO, exercidas por intermédio da ANAC, e, portanto, não podem ser delegadas a pessoas jurídicas de direito privado;

CONSIDERANDO que no RBAC 103 EMD 001, artigo 103.7 e na IS 103 EMD 001 Revisão C, item 5.3.1 NÃO É EXIGIDA A HABILITAÇÃO DE PILOTO, sendo requerida tão somente a certidão de cadastro de aerodesportista;

CONSIDERANDO que a CBVL, clubes e ela associados, diversas prefeituras municipais e o ICMBIO têm exigido do aerodesportista possuir habilitação, em dia, expedida pela Confederação Brasileira de Voo Livre ou por entidade nacional vinculada à FAI - Federação Aeronáutica Internacional, a fim de permitir o acesso e uso de sítios de voo por praticantes do voo livre. Sendo certo que tal habilitação somente pode ser obtida mediante associação à CBVL e pagamento de anuidade;

CONSIDERANDO que o Art. 5º, XX da Constituição Federal estabelece que “XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado”;

CONSIDERANDO que a Lei 9.615/1.998 (Lei Geral do Desporto Brasileiro), estabelece em seus art. 1º, §2º e art. 2º, IV a “(...) livre



prática do desporto, de acordo com a capacidade e interesse de cada um, associando-se ou não a entidade do setor”;

CONSIDERANDO os graves prejuízos que tais arbitrariedades vêm acarretando a direitos fundamentais da comunidade de aerodesportistas praticantes do voo livre.

Diante do exposto, propomos a presente emenda e esperamos que seja, por fim, aprovada.

Sala da Comissão, em            de            de 2022.

Deputado FELÍCIO LATERÇA

2022-181



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felício Laterça  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224264563000>



\* C D 2 2 4 2 6 4 5 6 3 0 0 0 \*

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se:

- I – a alteração ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 1.089;
- II – a revogação dos art. 175 a 179, 180, 181, 183 e 188 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “ai” da Medida Provisória nº 1.089
- III – a revogação dos art. 193 a 196 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “aj” da Medida Provisória nº 1.089.

JUSTIFICAÇÃO

A MPV afasta, por meio da nova redação dada ao art. 174, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Deixa de haver, na Lei, portanto, a definição de “serviços aéreos públicos” ou de “serviços aéreos privados”.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA, “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Com tal formulação, ignora o fato de que os “acordos internacionais” sobre o tema, como a Convenção de Chicago (CONVENÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946), em nada ajudam a superar a lacuna, o delimitam a atuação da ANAC. A Convenção de Chicago, de fato, apenas define que ““Serviço aéreo” significa **qualquer serviço aéreo regular por aeronaves para o transporte público de passageiros, correio ou carga**; e que “serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o território de um estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização”.

A Convenção, portanto, não “elencar” nenhum serviço como regular ou não regular, nem contém definições válidas ou suficientes para superar a lacuna que decorrerá da alteração promovida pela Medida Provisória. Não serve, assim, para validar, conferindo ao tema uma base jurídica e legal adequada, a capacidade regulamentar da ANAC, que se daria sem qualquer condicionamento legal, na perspectiva da ‘deslegalização’.

A descaracterização – contra a expressa norma constitucional – do serviço



aéreo como serviço público, desconhece o seu caráter de *serviço essencial*, prestado pelo particular *nas condições fixadas pelo Poder Público*, e que se submete a limitações, tanto em razão do uso do espaço aéreo, quanto das normas de segurança e que regem as relações de consumo entre *usuários* e *prestadores*, qualquer que seja o meio pelo qual estejam para tanto habilitados pelo Poder Público. Ao dizer que o serviço aéreo é apenas “serviço de interesse público”, tenta desconectar o serviço aéreo de sua natureza: se todo serviço público é “de interesse público”, nem todo serviço de interesse público é, necessariamente, *serviço público*. O transporte aéreo, notadamente na sua modalidade de transporte de passageiros, é serviço público, como ocorre nas demais situações de transporte coletivo terrestre ou lacustre, “*porque suas características evidenciam uma prestação pública de atendimento contínuo à coletividade e de caráter essencial, e que, por isso mesmo, impõe obediência ao princípio da modicidade.*” (GUIMARÃES, Geraldo Spagno. Comentários à Lei de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte: Fórum, 2012. p. 183).

Por isso, os serviços aéreos se sujeitam a obrigações que garantam a continuidade, frequência, capacidade, qualidade e custos acessíveis ou *não abusivos*.

Observe-se que ao definir no art. 174 os serviços aéreos como *atividades econômicas de interesse público* a redação visa a descaracterização da navegação aérea como serviços aéreos **públicos**, hoje expressamente reconhecida pelo art. 174 do CBA.

Não se trata, como pretende a EMI nº 00053/2021 MINFRA MD ME, de mera “atividade econômica de interesse público prestada por agentes privados que devem observar a regulação estabelecida para o setor”, e nem mesmo há “abalizada por jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, de que referidas atividades não são serviços públicos”, que poderia sustentar a tese “jurídica” adotada.

Para tal fim, alega a EMI que “*diferentemente da navegação aérea, aeroespacial e da infraestrutura aeroportuária, em que a Constituição Federal estabelece a exploração direta pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão, no caso dos serviços aéreos não há que se falar em outorga*”. Parte, assim, da premissa – totalmente equivocada – de que o art. 21, XII, “c”, que atribui à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária, de que os serviços aéreos a) não se enquadram na definição de *navegação aérea*; e b) *não são, assim, serviços públicos de competência da União*, passíveis de exploração privada mediante outorga do poder concedente.

No entanto, a expressão **navegação aérea**, a que se refere o ar. 21, XII, “c”, envolve serviços prestados por “**companhias de navegação aérea**”, empresas que prestam modalidade de serviços de transporte *internacional, interestadual e intermunicipal*, e que, como decidido pelo STF na ADI 1600-MC, julgada em 1997, estão sujeitas à incidência de ICMS sobre suas operações, tanto quanto as demais empresas de *transporte terrestre ou aquaviário*. Ou seja, a navegação aérea é, **por si mesma**, o transporte aéreo, à qual servem os serviços auxiliares à navegação aérea, como o controle de tráfego aéreo.

O fato de a Constituição empregar expressões distintas, no art. 21, para se referir a diferentes modalidades de serviço público que envolvam o transporte, empregando “serviços de transporte ferroviário e aquaviário” e “serviços de transporte



rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, ou mesmo a expressão “transportes aéreo, aquático e terrestre”, no art. 180, quando determina a observância dos tratados internacionais e princípio da reciprocidade quando da ordenação, por lei, do transporte internacional, quando muito revela alguma falha de sistematização da Carta, mas, nunca, a sua ambiguidade.

A redação, por isso, não parte da premissa de que *serviços aéreos públicos*, regulares ou não, *são serviços públicos*, como prevê o art. 21, XII, “c” da CF. A caracterização proposta de que serviços aéreos, regulares ou não, são *atividades econômicas de interesse público* tem o único objetivo de afastar o critério material para que os serviços aéreos sejam considerados como serviço público. Mas o malabarismo verbal empregado para dizer que se trata de serviços de “interesse público”, que poderão ser regulares ou não regulares, e a revogação do art. 180, que prevê que “a exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados”, decorre desse entendimento de que, sem a descaracterização, não seria possível a adoção do regime de autorização.

Contudo, a adoção do regime de autorização – em lugar de concessão – para a prestação de serviços de navegação aérea estaria contemplada no art. 21, XII, “c” da CF, entendimento já adotado para a outorga da exploração de portos, transporte rodoviário<sup>1</sup> e ferroviário, não obstante, nesses casos, a outorga de autorização seja precedida de critérios definidos a partir da obrigatoriedade de observância do princípio da impessoalidade.

Assim, a alteração ao art. 174 e demais revogações dela decorrentes poderá trazer sérios problemas em face do disposto no art. 175 da CF:

“Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.”

Além disso, a alteração ao art. 174, e as revogações dos art. 175 a 179, 183, 188, e 193 a 196 do CBA, que definem os serviços aéreos públicos e privados e regras para a sua outorga, remetem à ANAC dispor sobre a regulação dos serviços aéreos em geral, gerando um enorme vácuo conceitual, pois se trata de dispositivos essenciais

1 Nos termos do art. 13, IV da lei nº 10.233, de 2001, as outorgas de serviços de transporte rodoviário e aquaviário serão realizadas sob a forma de concessão, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infraestrutura; permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; e autorização, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, prestação de serviço de transporte aquaviário, exploração de infraestrutura de uso privativo; prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura.



para a aplicação de outras normas legais, como é o caso da regulamentação da profissão de aeronauta, objeto da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

A Lei nº 13.475, em seu art. 5º, define os tripulantes de voo e de cabine, a partir do exercício de suas funções em serviços aéreos público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo; serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo; serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo; demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira; e serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

A exclusão das definições de serviços aéreos e seus regimes de exploração torna a Lei 13.475, assim, insubsistente, pois lhe falta o elemento essencial que, atualmente, se acha nos dispositivos revogados do CBA pela minuta de medida provisória, afetando não apenas as relações de trabalho, mas os acordos coletivos estabelecidos e sua aplicação.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2022

Marcelo Freixo  
PSB/RJ



## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021

### EMENDA ADITIVA

Inclua-se, na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte artigo:

“Art. ... Sem prejuízo do disposto na Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, as normas editadas pela autoridade de aviação civil, com fundamento no disposto nesta Lei, somente produzirão efeitos após decorridos cento e vinte dias da sua sujeição às Comissões de Infraestrutura da Câmara dos Deputados e do Senado Federal e ao Tribunal de Contas da União, os quais poderão manifestar-se no sentido de sua revisão, ou não aplicação, assegurada à autoridade de aviação civil a prerrogativa de rever os atos normativos.”

### JUSTIFICAÇÃO

Ao conferir amplos poderes para dispor sobre a prestação de serviços aéreos, inclusive quanto ao seu regime de outorga, a MPV promove uma ampla deslegalização da regulação do setor, afastando a competência do Congresso Nacional e até mesmo do Chefe do Poder Executivo.

Trata-se de solução que não tem precedente no contexto brasileiro, em que as agências reguladoras, no exercício de suas capacidades e com a autonomia que a lei lhes confere, tem o papel de administrar a Lei e o marco regulatório, preenchendo suas lacunas, mas não exercendo a plenitude do poder normativo, ou seja, suprimindo a própria necessidade de lei.

No caso, em especial, dos serviços públicos regulados, a Lei deve dispor sobre o seu regime de exploração e regime tarifário.

Mas ao conferir à ANAC esses poderes, caso assim decida o Congresso Nacional, é necessário fixar limites, e o controle externo dessa atividade, como prevê a Lei nº 13.848, de 2019, em seu art. 14, a qual, inclusive, já exige a realização de consulta pública e de análise de impacto regulatório, previamente à edição de atos normativos pelas agências reguladoras.

Um exemplo de como essa atuação pode se dar é dado pela legislação dos EUA, que prevê a FAA, vinculada ao *Department of Transportation (DoT)*, está sujeita ao disposto no *Congressional Review Act (CRA)*, segundo o qual as normas editadas pelas agências reguladoras departamentais podem ser revistas e afastadas pelo Congresso. Segundo o CRA, a partir de 1996 as regras emanadas das agências reguladoras departamentais passaram a ser submetidas às duas Casas do Congresso e ao *General Accountability Office (GAO)*, antes de entrarem em vigor. Ademais, as normas editadas pela FAA devem ser submetidas, antes de editadas, ao escrutínio do *Office of Information and Regulatory Affairs (OIRA)*, órgão da *Office of Management*





*and Budget* da Presidência da República, que examina o cumprimento das exigências para a edição do ato por meio de avaliação de impacto regulatório, e até mesmo pode recomendar a sua não edição. Ademais, o Congresso permanece com a competência plena para editar leis que contrariem normas editadas por agências reguladoras.

Dessa forma, propomos que antes de produzirem efeitos, as normas sejam submetidas ao crivo das duas Casas do Congresso, por meio de suas comissões de infraestrutura, e ao TCU, para que possam emitir parecer sobre a adequação da norma aos limites legais e aos fins buscados pelo CBA.

Sala das Sessões, 3 de fevereiro de 2022

Parlamentar  
Partido/UF



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marcelo Freixo  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223637955900>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se, na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte artigo:

“Art. 156. ....

.....  
§ 3º Voos internacionais operados por empresas autorizadas nos termos do art. 205 deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de, no máximo, 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A participação de capital estrangeiro na aviação brasileira é benéfica desde que provida das necessárias proteções laborais, caso contrário poderá significar o fim da profissão a médio e longo prazo ou a migração da mão de obra dos tripulantes brasileiros para outros países, regidos por contratos de trabalho com condições mais precárias do que as atuais.

Diante disso, justificada está a inclusão de ressalvas trabalhistas, que garantam, ao menos, a exploração do tráfego brasileiro por profissionais brasileiros. Análise rasa permite concluir que muitos outros segmentos de negócios já usufruem de permissão para operar com trabalhadores estrangeiros no Brasil, alguns chegam até a ser explorados por empresas que contam com a participação irrestrita. Porém, via de regra, os produtos resultantes destes negócios são vendidos e consumidos no país ou, quando muito, são exportados e os ganhos reflexos (impostos e empregabilidade) ficam dentro dos limites do território nacional. Igual sorte não tem a aviação civil. Caso ressalvas não sejam inseridas, o prejuízo será incalculável, uma vez que a atividade detém peculiaridades que tornam inviáveis a retenção de ganhos (diretos e reflexos) no caso de internacionalização indiscriminada do trabalho nas empresas exploradoras de serviço aéreo.

A ausência de exigência de percentual máximo para utilização de comissários estrangeiros poderá abrir espaço indesejável à substituição de pessoal remunerado em serviços aéreos, com consequências imprevisíveis e desorganizado as relações de trabalho da aviação civil que possuiu específica e complexa legislação nacional própria, bem como, Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2022



Marcelo Freixo

PSB/RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marcelo Freixo  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221554540600>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

**Dê-se a seguinte redação aos artigos 205 e 206 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e ao artigo 8º da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, constantes respectivamente nos artigos 2º e 3º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021:**

**“Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:**

**“Art. 205. Para explorar o serviço de transporte aéreo internacional, a empresa estrangeira deverá obter autorização de funcionamento e autorização de operação, conforme o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil.**

**Da Autorização para Funcionamento**

**Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País observará o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil.**

**§ 1º. Pode a autoridade de aviação civil delegar a obtenção da autorização de funcionamento a outros órgãos da administração pública federal.**

**§ 2º. Aplicam-se subsidiariamente as regras dos artigos 1.134 a 1.140 do Código Civil, apenas na ausência de regulamentação específica expedida pela autoridade de aviação civil.**

**“Art. 3º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:**

**“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:**

.....  
.



VII – regular, fiscalizar, autorizar o funcionamento e a operação de serviços aéreos prestados, no País, por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

.....  
(NR)”

### Justificação

A redação proposta visa manter dentro as competências da ANAC o poder para regulamentar e expedir a autorização de funcionamento das empresas aéreas estrangeiras. Dentro do seu poder regulamentar, também lhe é facultado delegar a tarefa a outros órgãos da administração pública federal, como o DREI, ligado ao Ministério da Economia.

Atualmente o processo para obtenção de autorização de funcionamento junto à ANAC é extremamente célere, não passando, em média, de duas semanas.

Por se tratar de atividade extremamente regulada, frequentemente há intercâmbio de informações entre a ANAC e a Agência Reguladora da sede da empresa estrangeira que pleiteia a autorização.

No mais, manter o processo dentro da ANAC torna qualquer análise blindada de forças políticas, por se tratar de agência reguladora, órgão técnico por natureza, dotado de autonomia funcional, ao passo que Ministérios são órgãos eminentemente políticos e desconhecem as especificidades da aviação civil.

Ao permitir que a ANAC delegue a atividade de aprovação da autorização de funcionamento, a legislação ganha elasticidade, possibilitando a reversão da delegação, caso não funcione conforme esperado, sendo desnecessária nova alteração legislativa.

Cair na regra geral, conforme nova redação do art. 205, onde se lê “sem prejuízo da aplicação das demais exigências previstas em lei para o funcionamento de empresas estrangeiras no País.”, leva-nos para o artigo 1.134 e seguintes do Código Civil e IN DREI 77/2020. O próprio DREI publicou manual (<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/drei/empresas-estrangeiras/ManualdeEmpresaEstrangeira27out20.pdf>) onde menciona nas páginas 6 e 7 que a competência para a autorização de funcionamento da empresa aérea estrangeira no Brasil cabe à ANAC, por força do CBA e da Lei de Criação da ANAC.

Sala de Sessões, de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227090713600>



CORONEL TADEU

PSL/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227090713600>





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Deputado FRANCO CARTAFINA

MPV 1089  
00063

## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º. **As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, ou de outra Lei que venha a substituí-la**.(NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900  
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francocartafina@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Franco Cartafina  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225229741100>



\* CD 225229741100 \*  
ExEdit



O “Programa Voo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades “de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo” e de “reduzir os custos administrativos e regulatórios” e como diretrizes, entre outros, “buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos”, e “reduzir os custos regulatórios e administrativos”, “fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo”, “aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória” “estimular a indústria aeronáutica”.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA, suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, “c” e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

- I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;
- II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;
- III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;



\* CD 225229741100 \*  
exEdit





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Deputado **FRANCO CARTAFINA**

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Sala das Sessões, em        de        de 2022.

**FRANCO CARTAFINA**

Deputado Federal - PP/MG

---

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900  
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francocartafina@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Franco Cartafina  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225229741100>



\* CD 225229741100 \*  
ExEdit



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Deputado FRANCO CARTAFINA

**MPV 1089**  
**00064**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**  
**EMENDA ADITIVA ART. 156 (PARÁGRAFO TERCEIRO) MPV 1089**

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 ADITIVA**

Inclua-se, na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte artigo:

“Art. 156. ....  
§ 3º Voos internacionais operados por empresas autorizadas nos termos do art. 205 deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de, no máximo, 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A participação de capital estrangeiro na aviação brasileira é benéfica desde que provida das necessárias proteções laborais, caso contrário poderá significar o fim da profissão a médio e longo prazo ou a migração da mão de obra dos tripulantes brasileiros para outros países, regidos por contratos de trabalho com condições mais precárias do que as atuais.

Diante disso, justificada está a inclusão de ressalvas trabalhistas, que garantam, ao menos, a exploração do tráfego brasileiro por profissionais brasileiros. Análise rasa permite concluir que

---

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900  
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francocartafina@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Franco Cartafina  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224634993500>





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Deputado **FRANCO CARTAFINA**

muitos outros segmentos de negócios já usufruem de permissão para operar com trabalhadores estrangeiros no Brasil, alguns chegam até a ser explorados por empresas que contam com a participação irrestrita. Porém, via de regra, os produtos resultantes destes negócios são vendidos e consumidos no país ou, quando muito, são exportados e os ganhos reflexos (impostos e empregabilidade) ficam dentro dos limites do território nacional. Igual sorte não tem a aviação civil. Caso ressalvas não sejam inseridas, o prejuízo será incalculável, uma vez que a atividade detém peculiaridades que tornam inviáveis a retenção de ganhos (diretos e reflexos) no caso de internacionalização indiscriminada do trabalho nas empresas exploradoras de serviço aéreo.

A ausência de exigência de percentual máximo para utilização de comissários estrangeiros poderá abrir espaço indesejável à substituição de pessoal remunerado em serviços aéreos, com consequências imprevisíveis e desorganizado as relações de trabalho da aviação civil que possuiu específica e complexa legislação nacional própria, bem como, Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

Sala das Sessões, em            de            de 2022.

**FRANCO CARTAFINA**

Deputado Federal - PP/MG

---

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900  
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francocartafina@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Franco Cartafina  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224634993500>



\* CD 224634993500 \*  
ExEdit

**EMENDA Nº \_\_\_\_\_**  
(à MPV 1089/2021)

Altere-se o caput do art. 2º da Medida Provisória para acrescentar inciso I ao caput do art. 174 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nos termos a seguir:

“I – As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, ou de outra Lei que venha a substituí-la.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

A MPV n. 1089, de 2021, busca alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica e demais leis que disciplinam o transporte aéreo, com vistas à simplificação e atualização de processos e procedimentos relativos ao setor aéreo e à atuação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, buscando aumentar a eficiência do sistema e fomentar o desenvolvimento da aviação civil.

Contudo, observamos com preocupação as alterações promovidas pelo art. 174 do CBA, pois suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos. Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, “c” e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei

13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Senado Federal, 3 de fevereiro de 2022.

**Senador Nelsinho Trad**  
**(PSD - MS)**  
**Líder do PSD**



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Deputado FRANCO CARTAFINA

MPV 1089  
00066

## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º. **As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, ou de outra Lei que venha a substituí-la**.(NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900  
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francoartafina@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Franco Cartafina  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226154934800>



\* CD 226154934800 \*  
ExEdit



O “Programa Voo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades “de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo” e de “reduzir os custos administrativos e regulatórios” e como diretrizes, entre outros, “buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos”, e “reduzir os custos regulatórios e administrativos”, “fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo”, “aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória” “estimular a indústria aeronáutica”.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA, suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, “c” e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

- I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;
- II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;
- III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Deputado **FRANCO CARTAFINA**

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Sala das Sessões, em        de        de 2022.

**FRANCO CARTAFINA**

Deputado Federal - PP/MG

---

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900  
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francocartafina@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Franco Cartafina  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226154934800>







CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Deputado FRANCO CARTAFINA

**MPV 1089**  
**00067**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**  
**EMENDA ADITIVA ART. 156 (PARÁGRAFO TERCEIRO) MPV 1089**

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 ADITIVA**

Inclua-se, na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte artigo:

“Art. 156. ....  
§ 3º Voos internacionais operados por empresas autorizadas nos termos do art. 205 deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de, no máximo, 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A participação de capital estrangeiro na aviação brasileira é benéfica desde que provida das necessárias proteções laborais, caso contrário poderá significar o fim da profissão a médio e longo prazo ou a migração da mão de obra dos tripulantes brasileiros para outros países, regidos por contratos de trabalho com condições mais precárias do que as atuais.

Diante disso, justificada está a inclusão de ressalvas trabalhistas, que garantam, ao menos, a exploração do tráfego brasileiro por profissionais brasileiros. Análise rasa permite concluir que

---

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900  
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francocartafina@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Franco Cartafina  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223040932900>



\* CD 223040932900 \*  
ExEdit



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Deputado **FRANCO CARTAFINA**

muitos outros segmentos de negócios já usufruem de permissão para operar com trabalhadores estrangeiros no Brasil, alguns chegam até a ser explorados por empresas que contam com a participação irrestrita. Porém, via de regra, os produtos resultantes destes negócios são vendidos e consumidos no país ou, quando muito, são exportados e os ganhos reflexos (impostos e empregabilidade) ficam dentro dos limites do território nacional. Igual sorte não tem a aviação civil. Caso ressalvas não sejam inseridas, o prejuízo será incalculável, uma vez que a atividade detém peculiaridades que tornam inviáveis a retenção de ganhos (diretos e reflexos) no caso de internacionalização indiscriminada do trabalho nas empresas exploradoras de serviço aéreo.

A ausência de exigência de percentual máximo para utilização de comissários estrangeiros poderá abrir espaço indesejável à substituição de pessoal remunerado em serviços aéreos, com consequências imprevisíveis e desorganizado as relações de trabalho da aviação civil que possuiu específica e complexa legislação nacional própria, bem como, Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

Sala das Sessões, em            de            de 2022.

**FRANCO CARTAFINA**

Deputado Federal - PP/MG

---

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900  
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francocartafina@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Franco Cartafina  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223040932900>



\* CD 223040932900 \*  
ExEdit

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

“Suprima-se do artigo 2º, da MP 1089/2021 o texto relativo ao artigo 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986”

**Justificação**

A alteração permite que empresas estrangeiras possam estabelecer-se para prestar serviços aéreos de transporte doméstico, permitindo que ocorra uma concorrência desleal com as empresas aéreas brasileiras. Isso, pois, além das empresas estrangeiras poderem usufruir de subsídios de seus países de origem, também possuem vantagens de capital frente às nacionais por conta de diferenças de câmbio, tornando muito mais fácil adentrarem no mercado nacional com uma disparidade enorme de investimentos iniciais, concorrendo de forma predatória com as empresas brasileiras.

Sala de Sessões, de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

**Dê-se a seguinte redação aos artigos 6º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, constantes no artigo 1º da Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021:**

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

.....  
.....  
.....

**““Art. 6º As tarifas aeroportuárias não pagas no prazo de trinta dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês..**

**§ Único - A autoridade de aviação civil regulamentará as hipóteses e as condições para a suspensão dos serviços aeroportuários por inadimplemento no pagamento das tarifas aeroportuárias.”**

**Justificação**

**Não é cabível falar em pagamento antecipado de tarifas, o que deveria ser expressamente vedado,**



**pois elas somente são devidas após a efetiva utilização dos serviços aeroportuários. É inconcebível permitir a cobrança de uma tarifa sem que seu fato gerador tenha ocorrido, inclusive essa medida pode ocasionar que a companhia aérea adiante valores de tarifas, como de embarque, referente a passagens que sequer vendeu.**

**Tal cobrança, para se efetivar, teria que se basear em uma projeção de serviços e operações futuras, levando a distorções e valores cobrados indevidamente. Além disso, também não é claramente previsto como seriam feitos esses pagamentos, com a antecedência com que podem ser exigidos, se podem ser exigidos somente após a quitação total do valor devido à companhia, deixando uma lacuna para que a administradora aeroportuária faça o que bem entenda.**

**A manutenção desse dispositivo demonstra justamente que não há a correlação com a utilização do serviço, pois ela é feita com base em projeção de futuros serviços e voos, ainda sequer prestados e nem utilizados pelas Companhias Aéreas ou pelos passageiros, razão pela qual deveria haver um dispositivo expresso vedando a possibilidade da cobrança na modalidade 'antecipada', completamente oposto ao disposto na Medida Provisória.**

**Sobre a suspensão na prestação dos serviços, ressalta-se que não é uma conduta efetiva, visto que tal ação impedirá que o operador aéreo preste seus serviços, aufira rendimentos e possa pagar as tarifas eventualmente atrasadas.**

Sala de Sessões, de fevereiro de 2022



DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228884371400>





**MPV 1089  
00070**

SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fabiano Contarato

## **EMENDA Nº - CM**

(à MPV nº 1089, de 2021)

Acrescenta-se a seguinte redação à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1089, de 22 de dezembro de 2021:

“Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....  
.....

Art. 229-A. Em caso de cancelamento pelo passageiro, este terá direito a crédito de valor igual ao da passagem aérea a ser utilizado em nome próprio para a aquisição de produtos ou serviços pelo transportador, em até 12 (doze) meses, contados de seu recebimento.

§1º Em caso de pedido de alteração do voo, o passageiro terá direito a utilizar crédito de igual valor ao da passagem aérea originalmente adquirida para a remarcação, devendo, nas hipóteses de diferença de tarifa a maior ou a menor, respectivamente, complementar o valor devido ou receber crédito no valor da diferença, a ser utilizado nos mesmos termos do caput.

§2º Os direitos previstos neste artigo só poderão ser exercidos em até 48 (quarenta e oito) horas antes do voo.

§3º Os transportadores poderão oferecer condições mais favoráveis aos passageiros e, em todo caso, deverão oferecer informações adequadas e claras sobre as políticas de cancelamento e alteração, conforme prevê o art. 6º, III, da Lei nº 8.078, de 1990 – o Código de Defesa do Consumidor.

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória 1089/21 estabelece alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica e demais leis que disciplinam o transporte aéreo, com vistas à simplificação e atualização de processos e procedimentos relativos ao setor aéreo e à atuação da Agência



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fabiano Contarato

Nacional de Aviação Civil - ANAC, buscando aumentar a eficiência do sistema e fomentar o desenvolvimento da aviação civil. Consideramos oportuno, portanto, introduzir dispositivos para ampliar e garantir direitos aos consumidores dos serviços de transporte aéreo.

A prestação de serviços pelas companhias aéreas no Brasil é alvo frequente de reclamações, especialmente sobre as dificuldades para o cancelamento e para a alteração de voos. Por este motivo, apresentamos esta proposta que pretende ampliar e assegurar direitos mínimos aos passageiros nestas circunstâncias, inspirados pela lógica do Código de Defesa do Consumidor.

As reclamações contra as companhias aéreas cresceram durante a pandemia. A crescente insatisfação do público com a prestação dos serviços não foi causada unicamente pelas restrições impostas pelas medidas de distanciamento social e de barreiras sanitárias, mas também por problemas de atendimento, de falta de informação e de descumprimento dos preceitos legais. Tal cenário entra em contradição direta com os vultosos incentivos e benefícios governamentais recebidos pelas empresas aéreas.

Como mencionado, a maioria das reclamações de brasileiros contra empresas aéreas, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), se refere a 'pedidos de reembolso', com o tema 'alteração' logo atrás na lista das mais frequentes reclamações.

Já a plataforma 'consumidor.gov' do Governo Federal registrou aumento de mais de 60% de reclamações de pessoas com problemas para cancelar, remarcar ou conseguir reembolso em dezembro de 2020, na comparação com o ano anterior.

Nesse período, a Secretaria Nacional do Consumidor notificou as quatro maiores companhias aéreas do país para que expliquem "a suposta falta de transparência das empresas sobre as políticas de remarcação e reembolso de passagens por causa da pandemia do novo coronavírus e a dificuldade dos consumidores de acessar os canais de atendimento".

A presente emenda se inspira na Lei nº 14.034, de 2020, que, em seu art. 3º, §3º, estabeleceu claramente direitos alternativos para consumidores que desistissem de voo no período iniciado com em 19 de março de 2020 até 31 de dezembro de 2021:

- Poderiam receber reembolso, na forma e no prazo de 12 meses, contado da data do voo cancelado, sujeito ao pagamento de eventuais penalidades contratuais; ou
- Poderiam obter crédito, perante o transportador, de valor correspondente ao da passagem aérea, sem incidência de quaisquer penalidades contratuais, o qual deveria ser utilizado no prazo de 18 meses.

Assim, fica claro que o modelo proposto já esteve em vigor, sem maiores impactos negativos sobre as finanças das companhias aéreas, por quase dois anos. Nota-se, ainda, que se optou por assegurar apenas o direito ao crédito, e não ao reembolso, o que poderia ter maiores consequências negativas sobre o planejamento financeiro das empresas.

Ante o exposto, peço o apoio dos Ilustres Pares para a aprovação da presente emenda.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fabiano Contarato

Sala da Comissão,

SENADOR FABIANO CONTARATO



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1089

00071 TIQUETA

DATA  
02/02/2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, de 2021

AUTOR  
DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 ( ) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos, sujeitos à regulação da autoridade de aviação civil, e observado, quanto à sua caracterização, o disposto no art. 5º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.”

### JUSTIFICATIVA

A MPV afasta, por meio de nova redação dada ao referido art.174, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamentação a definição dos serviços aéreos em sua totalidade. Deixa de haver, na Lei, portanto, a definição de “serviços aéreos públicos” ou de “serviços aéreos privados”.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Com tal formulação, ignora o fato de os “acordos internacionais” sobre o tema, como a Convenção de Chicago (CONVENÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946), em nada ajudam a superar a lacuna, o delimitam a atuação da ANAC. A Convenção de Chicago, de fato, apenas define que ““Serviço aéreo” significa **qualquer serviço aéreo regular por aeronaves para o transporte público de passageiros, correio ou carga**; e que “serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o



\* C D 2 2 4 9 3 9 2 8 8 1 0 0 \*

território de um estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização”.

A Convenção, portanto, não “elencas” nenhum serviço como regular ou não regular, nem contém definições válidas ou suficientes para superar a lacuna que decorrerá da alteração promovida pela Medida Provisória. Não serve, assim, para validar, conferindo ao tema uma base jurídica e legal adequada, a capacidade regulamentar da ANAC, que se daria sem qualquer condicionamento legal, na perspectiva da “deslegalização”.

A descaracterização – contra a expressa norma constitucional – do serviço aéreo como serviço público, desconhece o seu caráter de *serviço essencial*, prestado pelo particular *nas condições fixadas pelo Poder Público*, e que se submete a limitações, tanto em razão do uso do espaço aéreo, quanto das normas de segurança e que regem as relações de consumo entre *usuários e prestadores*, qualquer que seja o meio pelo qual estejam para tanto habilitados pelo Poder Público. Ao dizer que o serviço aéreo é apenas “serviço de interesse público”, tenta desconectar o serviço aéreo de sua natureza: se todo serviço público é “de interesse público”, nem todo serviço de interesse público é, necessariamente, *serviço público*. O transporte aéreo, notadamente na sua modalidade de transporte de passageiros, é serviço público, como ocorre nas demais situações de transporte coletivo terrestre ou lacustre, “*porque suas características evidenciam uma prestação pública de atendimento contínuo à coletividade e de caráter essencial, e que, por isso mesmo, impõe obediência ao princípio da modicidade.*” (GUIMARÃES, Geraldo Spagno. Comentários à Lei de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte: Fórum, 2012. p. 183).

Por isso, os serviços aéreos se sujeitam a obrigações que garantam a continuidade, frequência, capacidade, qualidade e custos acessíveis ou *não abusivos*.

Observe-se que ao definir no art. 174 os serviços aéreos como *atividades econômicas de interesse público* a redação visa a descaracterização da navegação aérea como serviços aéreos **públicos**, hoje expressamente reconhecida pelo art. 174 do CBA.

Não se trata, como pretende a EMI nº 00053/2021 MINFRA MD ME, de mera “atividade econômica de interesse público prestada por agentes privados que devem observar a regulação estabelecida para o setor”, e nem mesmo há “abalizada por jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, de que referidas atividades não são serviços públicos”, que poderia sustentar a tese “jurídica” adotada.

Para tal fim, alega a EMI que “*diferentemente da navegação aérea, aeroespacial e da infraestrutura aeroportuária, em que a Constituição Federal estabelece a exploração direta pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão, no caso dos serviços aéreos não há que se falar em outorga*”. Parte, assim, da premissa – totalmente equivocada – de que o art. 21, XII, “c”, que atribui à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária, de que os serviços aéreos a) não se enquadram na definição de *navegação aérea*; e b) *não são, assim, serviços públicos de competência da União*, passíveis de exploração privada mediante outorga do poder concedente.

No entanto, a expressão **navegação aérea**, a que se refere o ar. 21, XII, “c”, envolve serviços prestados por “**companhias de navegação aérea**”, empresas que prestam modalidade de serviços de transporte *internacional, interestadual e intermunicipal*, e que, como decidido pelo STF na ADI 1600-MC, julgada em 1997, estão sujeitas à incidência de ICMS sobre suas operações, tanto quanto as demais empresas *transporte terrestre ou aquaviário*. Ou seja, a navegação aérea é, **por si mesma**, o



transporte aéreo, à qual servem os serviços auxiliares à navegação aérea, como o controle de tráfego aéreo.

O fato de a Constituição empregar expressões distintas, no art. 21, para se referir a diferentes modalidades de serviço público que envolvam o transporte, empregando “serviços de transporte ferroviário e aquaviário” e “serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, ou mesmo a expressão “transportes aéreo, aquático e terrestre”, no art. 180, quando determina a observância dos tratados internacionais e princípio da reciprocidade quando da ordenação, por lei, do transporte internacional, quando muito revela alguma falha de sistematização da Carta, mas, nunca, a sua ambiguidade.

A redação, por isso, não parte da premissa de que *serviços aéreos públicos*, regulares ou não, são *serviços públicos*, como prevê o art. 21, XII, “c” da CF. A caracterização proposta de que serviços aéreos, regulares ou não, são *atividades econômicas de interesse público* tem o único objetivo de afastar o critério material para que os serviços aéreos sejam considerados como serviço público. Mas o malabarismo verbal empregado para dizer que se trata de serviços de “interesse público”, que poderão ser regulares ou não regulares, e a revogação do art. 180, que prevê que “a exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados”, decorre desse entendimento de que, sem a descaracterização, não seria possível a adoção do regime de autorização.

Contudo, a adoção do regime de autorização – em lugar de concessão – para a prestação de serviços de navegação aérea estaria contemplada no art. 21, XII, “c” da CF, entendimento já adotado para a outorga da exploração de portos, transporte rodoviário e ferroviário, não obstante, nesses casos, a outorga de autorização seja precedida de critérios definidos a partir da obrigatoriedade de observância do princípio da impessoalidade.

Ademais, a alteração no referido art. 174, e demais revogações dela decorrentes, poderá trazer sérios problemas em face do disposto no art. 175 da CF.

Sala das sessões, 02 de fevereiro de 2022

WOLNEY QUEIROZ  
Deputado Federal – PDT/PE





CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1089

000721QUETA

DATA  
02/02/2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, de 2021

AUTOR  
DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 ( ) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º. **O regime de trabalho dos aeronautas nos serviços aéreos, independentemente do regime ou caráter em que sejam prestados, é regido pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017**”. (NR)

### JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

A seu turno, o “Programa Voo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa Medida Provisória, tem como premissas as necessidades “de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo” e “reduzir os custos administrativos e regulatórios” e como diretrizes, entre outros, “buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos”, e “reduzir os custos regulatórios e administrativos”, “fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo”, “aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória” “estimular a indústria aeronáutica”.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), suprime a classificação dos serviços aéreos conforme



\* C D 2 2 1 2 4 4 2 1 3 0 0 \*

o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, “c” e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

*I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;*

*II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;*

*III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;*

*IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;*

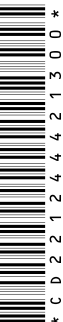
*V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.*

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Sala das sessões, 02 de fevereiro de 2022

**WOLNEY QUEIROZ**  
Deputado Federal – PDT/PE





CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1089

00073  
FOLHA 1 DE 1

DATA  
02/02/2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, de 2021

AUTOR  
DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 ( ) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica observado, quanto à sua caracterização, o disposto no art. 5º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.” (NR)

### JUSTIFICATIVA

A alteração proposta visa adequar o texto da Medida Provisória em questão à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, definidos na Lei nº 13.475/2017 como tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

*I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;*

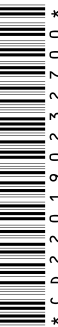
*II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;*

*III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;*

*IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;*

*V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.*

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória



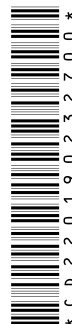
\* C D 2 2 0 1 9 0 2 3 2 7 0 0 \*

gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Sala das sessões, 02 de fevereiro de 2022

WOLNEY QUEIROZ  
Deputado Federal – PDT/PE







CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1089

000741QUETA

DATA  
02/02/2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, de 2021

AUTOR  
DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 ( ) MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

Inclua-se, no art. 156 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte parágrafo:

“Art. 156. ....

.....

§ 3º Voos internacionais operados por empresas autorizadas nos termos do art. 205 deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de, no máximo, 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

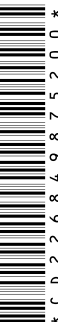
### JUSTIFICATIVA

A participação de capital estrangeiro na aviação brasileira é benéfica desde que provida das necessárias proteções laborais, caso contrário poderá significar o fim da profissão a médio e longo prazo ou a migração da mão de obra dos tripulantes brasileiros para outros países, regidos por contratos de trabalho com condições mais precárias que as atuais.

Diante disso, justificada está a inclusão de ressalvas trabalhistas, que garantam, ao menos, a exploração do tráfego brasileiro por profissionais brasileiros. Análise rasa permite concluir que muitos outros segmentos de negócios já usufruem de permissão para operar com trabalhadores estrangeiros no Brasil, alguns chegam até a ser explorados por empresas que contam com a participação irrestrita. Porém, via de regra, os produtos resultantes destes negócios são vendidos e consumidos no país ou, quando muito, são exportados e os ganhos reflexos (impostos e empregabilidade) ficam dentro dos limites do território nacional. Igual sorte não possui a aviação civil. Caso ressalvas não sejam inseridas, o prejuízo será incalculável, uma vez que a atividade detém peculiaridades que tornam inviáveis a retenção de ganhos (diretos e reflexos) no caso de internacionalização indiscriminada do trabalho nas empresas exploradoras de serviço



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Wolney Queiroz  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226849875200>



\* C D 2 2 6 8 4 9 8 7 5 2 0 0 \*

aéreo.

A ausência de exigência de percentual máximo para utilização de comissários estrangeiros poderá abrir espaço indesejável à substituição de pessoal remunerado em serviços aéreos, com consequências imprevisíveis e desorganizando as relações de trabalho da aviação civil que possuiu específica e complexa legislação nacional própria, bem como, Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

Sala das sessões, 02 de fevereiro de 2022

WOLNEY QUEIROZ  
Deputado Federal – PDT/PE





CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1089

00075  
ETIQUETA

DATA  
02/02/2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, de 2021

AUTOR  
DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 ( ) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1º As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

**§ 2º As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.” (NR)**

#### JUSTIFICATIVA

A nova redação dada ao art.174, ignora a aplicação da Lei n 13.475, de 2017, às relações de trabalho mantidas pelos aeronautas com as empresas de serviços aéreos.

A redação afasta, ainda, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179 da mesma lei) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), como “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os



\* C D 2 2 5 7 6 7 7 2 4 3 0 0 \*

acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Ocorre que, sem a ressalva expressa de que as relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, poderá haver dificuldades interpretativas ainda maiores, quanto à aplicação da norma que é o principal instrumento de regência dessas relações de trabalho.

Na forma ora proposta, apenas se explicita que o ordenamento jurídico já vigente – a CLT, a Lei 13.475/2017 – e o disposto em acordo ou convenção coletiva continuam em vigor e plenamente válidos para dispor sobre os direitos desses trabalhadores.

Sala das sessões, 02 de fevereiro de 2022

WOLNEY QUEIROZ  
Deputado Federal – PDT/PE





CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1089

00076 PIQUETA

DATA  
02/02/2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, de 2021

AUTOR  
DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 (X) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 ( ) MODIFICATIVA 4 ( ) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

Suprimam-se:

I – a alteração ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 1.089;

II – as revogações constantes das alíneas “ag”, “ah” e “aj”, do inciso IV, art. 4º, da Medida Provisória nº 1.089; e

III – a revogação dos arts. 180, 181, 183 e 188 da Lei nº 7.565, de 1986, constantes do art. 4º, IV, “ai”, da Medida Provisória nº 1.089.

### JUSTIFICATIVA

A MPV afasta, por meio da nova redação dada ao at.174, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Deixa de haver, na Lei, portanto, a definição de “serviços aéreos públicos” ou de “serviços aéreos privados”.

Para esse fim a medida provisória classifica os serviços aéreos, na forma de nova redação dada ao art. 174 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Com tal formulação, ignora o fato de que os “acordos internacionais” sobre o tema, como a Convenção de Chicago (CONVENÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946), em nada ajudam a superar a lacuna, o delimitam a atuação da ANAC. A Convenção de Chicago, de fato, apenas define que ““Serviço aéreo” significa **qualquer serviço aéreo**



**regular por aeronaves para o transporte público de passageiros, correio ou carga;** e que “serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o território de um estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização”.

A Convenção, portanto, não “elencar” nenhum serviço como regular ou não regular, nem contém definições válidas ou suficientes para superar a lacuna que decorrerá da alteração promovida pela Medida Provisória. Não serve, assim, para validar, conferindo ao tema uma base jurídica e legal adequada, a capacidade regulamentar da ANAC, que se daria sem qualquer condicionamento legal, na perspectiva da ‘deslegalização’.

A descaracterização – contra a expressa norma constitucional – do serviço aéreo como serviço público, desconhece o seu caráter de *serviço essencial*, prestado pelo particular *nas condições fixadas pelo Poder Público*, e que se submete a limitações, tanto em razão do uso do espaço aéreo, quanto das normas de segurança e que regem as relações de consumo entre *usuários* e *prestadores*, qualquer que seja o meio pelo qual estejam para tanto habilitados pelo Poder Público. Ao dizer que o serviço aéreo é apenas “serviço de interesse público”, tenta desconectar o serviço aéreo de sua natureza: se todo serviço público é “de interesse público”, nem todo serviço de interesse público é, necessariamente, *serviço público*. O transporte aéreo, notadamente na sua modalidade de transporte de passageiros, é serviço público, como ocorre nas demais situações de transporte coletivo terrestre ou lacustre, “*porque suas características evidenciam uma prestação pública de atendimento contínuo à coletividade e de caráter essencial, e que, por isso mesmo, impõe obediência ao princípio da modicidade.*” (GUIMARÃES, Geraldo Spagno. Comentários à Lei de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte: Fórum, 2012. p. 183).

Por isso, os serviços aéreos se sujeitam a obrigações que garantam a continuidade, frequência, capacidade, qualidade e custos acessíveis ou *não abusivos*.

Observe-se que ao definir no art. 174 os serviços aéreos como *atividades econômicas de interesse público* a redação visa a descaracterização da navegação aérea como serviços aéreos **públicos**, hoje expressamente reconhecida pelo art. 174 do CBA.

Não se trata, como pretende a Exposição de Motivos (EMI) nº 00053/2021 MINFRA/MD/ME, de mera “atividade econômica de interesse público prestada por agentes privados que devem observar a regulação estabelecida para o setor”, e nem mesmo há “abalizada por jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, de que referidas atividades não são serviços públicos”, que poderia sustentar a tese “jurídica” adotada.

Para tal fim, alega a EMI que “*diferentemente da navegação aérea, aeroespacial e da infraestrutura aeroportuária, em que a Constituição Federal estabelece a exploração direta pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão, no caso dos serviços aéreos não há que se falar em outorga*”. Parte, assim, da premissa – totalmente equivocada – de que o art. 21, XII, “c”, que atribui à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária, de que os serviços aéreos a) não se enquadram na definição de *navegação aérea*; e b) *não são, assim, serviços públicos de competência da União*, passíveis de exploração privada mediante outorga do poder concedente.

No entanto, a expressão **navegação aérea**, a que se refere o ar. 21, XII, “c”, envolve serviços prestados por “**companhias de navegação aérea**”, empresas que prestam modalidade de serviços de transporte *internacional, interestadual e municipal*, e que, como decidido pelo STF na ADI 1600-MC, julgada em 1997, estão



sujeitas à incidência de ICMS sobre suas operações, tanto quanto as demais empresas de *transporte terrestre ou aquaviário*. Ou seja, a navegação aérea é, **por si mesma**, o transporte aéreo, à qual servem os serviços auxiliares à navegação aérea, como o controle de tráfego aéreo.

O fato de a Constituição empregar expressões distintas, no art. 21, para se referir a diferentes modalidades de serviço público que envolvam o transporte, empregando “serviços de transporte ferroviário e aquaviário” e “serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, ou mesmo a expressão “transportes aéreo, aquático e terrestre”, no art. 180, quando determina a observância dos tratados internacionais e princípio da reciprocidade quando da ordenação, por lei, do transporte internacional, quando muito revela alguma falha de sistematização da Carta, mas, nunca, a sua ambiguidade.

A redação, por isso, não parte da premissa de que *serviços aéreos públicos*, regulares ou não, *são serviços públicos*, como prevê o art. 21, XII, “c” da CF. A caracterização proposta de que serviços aéreos, regulares ou não, são *atividades econômicas de interesse público* tem o único objetivo de afastar o critério material para que os serviços aéreos sejam considerados como serviço público. Mas o malabarismo verbal empregado para dizer que se trata de serviços de “interesse público”, que poderão ser regulares ou não regulares, e a revogação do art. 180, que prevê que “a exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados”, decorre desse entendimento de que, sem a descaracterização, não seria possível a adoção do regime de autorização.

Contudo, a adoção do regime de autorização – em lugar de concessão – para a prestação de serviços de navegação aérea estaria contemplada no art. 21, XII, “c” da CF, entendimento já adotado para a outorga da exploração de portos, transporte rodoviário e ferroviário, não obstante, nesses casos, a outorga de autorização seja precedida de critérios definidos a partir da obrigatoriedade de observância do princípio da impessoalidade.

Assim, a alteração ao art. 174 e demais revogações dela decorrentes poderá trazer sérios problemas em face do disposto no art. 175 da CF:

*“Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.*

*Parágrafo único. A lei disporá sobre:*

*I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;*

*II - os direitos dos usuários;*

*III - política tarifária;*

*IV - a obrigação de manter serviço adequado.”*

Além disso, a alteração ao art. 174, e as revogações dos art. 175 a 179, 183, 188, e 193 a 196 do CBA, que definem os serviços aéreos públicos e privados e regras para a sua outorga, remetem à ANAC dispor sobre a regulação dos serviços aéreos em geral, gerando um enorme vácuo conceitual, pois se trata de dispositivos essenciais para a aplicação de outras normas legais, como é o caso da regulamentação da profissão de



aeronauta, objeto da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

A Lei nº 13.475, em seu art. 5º, define os tripulantes de voo e de cabine, a partir do exercício de suas funções em serviços aéreos público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo; serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo; serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo; demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira; e serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

A exclusão das definições de serviços aéreos e seus regimes de exploração torna a Lei 13.475, assim, insubsistente, pois lhe falta o elemento essencial que, atualmente, se acha nos dispositivos revogados do CBA pela minuta de medida provisória, afetando não apenas as relações de trabalho, mas os acordos coletivos estabelecidos e sua aplicação.

Sala das sessões, 02 de fevereiro de 2022

WOLNEY QUEIROZ  
Deputado Federal – PDT/PE





**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 À MP 1.089, DE 2021**

(Do Sr. Ubiratan SANDERSON)

Dê-se a seguinte redação aos artigos 129 e 156, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021:

“Art.129.....  
.....

Parágrafo único. Pode o arrendador obrigar-se, também, a entregar a aeronave equipada, tripulada, abastecida, acompanhada de serviços de manutenção e outros acessórios, na forma da regulamentação da autoridade de aviação civil.

.....  
.....

Art.156.....  
.....

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves, nacionais ou estrangeiras, quando operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio, é privativa de titulares de licenças específicas emitidas, convalidadas, ou reconhecidas pela autoridade de aviação civil brasileira.



.....  
.....

§4º Nos casos de arrendamento temporário na modalidade prevista no art. 129 do parágrafo único desta lei, a composição, nacionalidade e licenças exigidas dos tripulantes seguirão a forma estabelecida na regulamentação da autoridade de aviação civil.” (NR)

Revoga-se o §2º, do art. 156, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021.

Acresça-se, onde couber, na Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021, a seguinte redação:

“Art. xxº A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....  
.....  
Art.6º.....

.....  
§ 4º As disposições deste artigo e seus parágrafos poderão ser flexibilizadas por regulamentação da autoridade de aviação civil nos casos de arrendamento temporário na modalidade prevista no art. 129, parágrafo único, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art.20.....  
.....  
§1º.....

.....  
II – se tratar da hipótese prevista no art. 6º, §4º desta Lei e desde que por prazo limitado, na forma da regulamentação expedida pela autoridade de aviação civil.

§ 2º A prestação de serviço remunerado conforme prevê o § 1º deste artigo deverá ser formalizada por contrato escrito, sob pena de presunção de vínculo



empregatício do tripulante diretamente com o  
operador da aeronave.

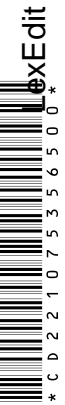
.....  
.....”(NR)

## JUSTIFICAÇÃO

A proposição objetiva garantir maior flexibilidade operacional ao mercado de aviação no Brasil com a incorporação da modalidade de “Wet Lease” de aeronaves, que permitiria às empresas aéreas atender demandas emergenciais e transitórias geradas pela própria dinâmica do mercado de aviação.

O “Wet lease” é entendido como um contrato celebrado entre duas companhias aéreas que tem como objetivo uma locação de aeronave acompanhada de tripulação. Neste caso, a obrigação da companhia aérea locadora, além de disponibilizar a aeronave em locação, é composta também do fornecimento da tripulação que conduzirá a aeronave e a responsabilidade pela sua manutenção, entre outros aspectos. Nesta hipótese, cabe à locadora e não à locatária o controle operacional sobre a aeronave.

Isso não significa que, celebrado um contrato de “wet lease”, os serviços de transporte aéreo passariam a ser prestados pelo locador. Ao contrário disso, o locador fornece a aeronave, responsabilizando-se pela sua condução técnica incluindo tripulação e manutenção, e não pelos serviços de transporte aéreo em si. Os serviços de transporte aéreo continuam sendo prestados pela locatária, nos limites previstos em sua autorização e sob sua integral responsabilidade, uma vez que a locatária é a empresa aérea autorizada e não a locadora.



O modelo de wet leasing tem uma grande vantagem operacional, porque as empresa aéreas poderiam ganhar em flexibilidade e agilidade, sem elevar custos fixos e operacionais, de um recurso para ampliar sua oferta no atendimento de demandas sazonais respondendo de velocidade da dinâmica dos mercados, com ampliação de serviços aéreos, que além do equipamento exigem uma equipe técnica qualificada, nem sempre disponível para contratação imediata. Além disso, seria um instrumento também para casos fortuitos envolvendo redução momentânea de equipes de trabalho ou substituição de equipamentos avariados, que seria um suporte essencial para maior elasticidade operacional das empresas.

É nesse contexto que, diante da relevância da matéria, solicito o apoio dos parlamentares para a aprovação da presente Emenda à Medida Provisória nº 1.089, de 2021.

Sala das Comissões, em 3 de fevereiro de 2022.

Ubiratan **SANDERSON**  
Deputado Federal (PSL/RS)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sanderson  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221075356500>





## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021, o § 2º ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, renumerando-se o seu parágrafo único, alterado pelo artigo 2º da presente Medida Provisória:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

**§ 2º. As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, ou de outra Lei que venha a substituí-la”.**

**(NR)**

### JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

O “Programa Voo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades “de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo” e de “reduzir os custos administrativos e





regulatórios” e como diretrizes, entre outros, “buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos”, e “reduzir os custos regulatórios e administrativos”, “fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo”, “aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória” “estimular a indústria aeronáutica”.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA, suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, “c” e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Euclides Pettersen - PSC/MG**

vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Sala das Comissões

**Deputado Euclides Pettersen**  
**PSC/MG**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Euclides Pettersen

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226091599700>

**Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 456 | CEP 70160-900 - Brasília/DF**

**Tels (61) 3215-5456/3456 | [dep.euclidespettersen@camara.leg.br](mailto:dep.euclidespettersen@camara.leg.br)**



\* C D 2 2 6 0 9 1 5 9 9 7 0 0 \*



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO 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 MODIFICATIVA**

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º. **As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, ou de outra Lei que venha a substituí-la**.”.(NR)



**JUSTIFICAÇÃO**

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Tibé  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225910819000>



\* CD 225910819000 \*  
ExEdit



A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

O “Programa Voo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades “de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo” e de “reduzir os custos administrativos e regulatórios” e como diretrizes, entre outros, “buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos”, e “reduzir os custos regulatórios e administrativos”, “fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo”, “aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória” “estimular a indústria aeronáutica”.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA, suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, “c” e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

- I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;
- II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;
- III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;
- IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;
- V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

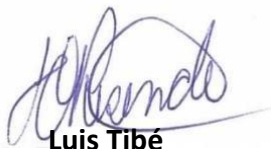
Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não



persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 2022.



Luis Tibé

**Deputado Federal (AVANTE/MG)**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Tibé  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225910819000>





**EMENDA Nº**  
(à MPV nº1089, de 2022)

Inclua-se, na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte artigo:

“Art. ... Sem prejuízo do disposto na Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, as normas editadas pela autoridade de aviação civil, com fundamento no disposto nesta Lei, somente produzirão efeitos após decorridos cento e vinte dias da sua sujeição às Comissões de Infraestrutura da Câmara dos Deputados e do Senado Federal e ao Tribunal de Contas da União, os quais poderão manifestar-se no sentido de sua revisão, ou não aplicação, assegurada à autoridade de aviação civil a prerrogativa de rever os atos normativos.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Ao conferir amplos poderes para dispor sobre a prestação de serviços aéreos, inclusive quanto ao seu regime de outorga, a MPV promove uma ampla deslegalização da regulação do setor, afastando a competência do Congresso Nacional e até mesmo do Chefe do Poder Executivo.

Trata-se de solução que não tem precedente no contexto brasileiro, em que as agências reguladoras, no exercício de suas capacidades e com a autonomia que a lei lhes confere, tem o papel de administrar a Lei e o marco regulatório, preenchendo suas lacunas, mas não exercendo a plenitude do poder normativo, ou seja, suprimindo a própria necessidade de lei.



No caso, em especial, dos serviços públicos regulados, a Lei deve dispor sobre o seu regime de exploração e regime tarifário.

Mas ao conferir à ANAC esses poderes, caso assim decida o Congresso Nacional, é necessário fixar limites, e o controle externo dessa atividade, como prevê a Lei nº 13.848, de 2019, em seu art. 14, a qual, inclusive, já exige a realização de consulta pública e de análise de impacto regulatório, previamente à edição de atos normativos pelas agências reguladoras.

Um exemplo de como essa atuação pode se dar é dado pela legislação dos EUA, que prevê a FAA, vinculada ao *Department of Transportation (DoT)*, está sujeita ao disposto no *Congressional Review Act (CRA)*, segundo o qual as normas editadas pelas agências reguladoras departamentais podem ser revistas e afastadas pelo Congresso. Segundo o CRA, a partir de 1996 as regras emanadas das agências reguladoras departamentais passaram a ser submetidas às duas Casas do Congresso e ao *General Accountability Office (GAO)*, antes de entrarem em vigor. Ademais, as normas editadas pela FAA devem ser submetidas, antes de editadas, ao escrutínio do *Office of Information and Regulatory Affairs (OIRA)*, órgão da *Office of Management and Budget* da Presidência da República, que examina o cumprimento das exigências para a edição do ato por meio de avaliação de impacto regulatório, e até mesmo pode recomendar a sua não edição. Ademais, o Congresso permanece com a competência plena para editar leis que contrariem normas editadas por agências reguladoras.

Dessa forma, propomos que antes de produzirem efeitos, as normas sejam submetidas ao crivo das duas Casas do Congresso, por meio de suas comissões de infraestrutura, e ao TCU, para que possam emitir parecer sobre a adequação da norma aos limites legais e aos fins buscados pelo CBA.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para aprovarmos a presente emenda.

Sala das Sessões,

**Senador RANDOLFE RODRIGUES**  
**(REDE/AP)**



**EMENDA Nº**  
(à MPV nº1089, de 2022)

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1º. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º. As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 e no disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.”  
(NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica. O “Programa Voo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades “de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo” e de “reduzir os custos administrativos e regulatórios” e como diretrizes, entre outros, “buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos



administrativos”, e “reduzir os custos regulatórios e administrativos”, “fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo”, “aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória” “estimular a indústria aeronáutica”.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA, suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, “c” e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos



*SENADO FEDERAL*  
*Gabinete do Senador Randolfe Rodrigues*

acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para aprovarmos a presente emenda.

Sala das Sessões,

**Senador RANDOLFE RODRIGUES**  
**(REDE/AP)**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 29 DE DEZEMBRO 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**

Inclua-se, onde couber, a seguinte emenda:

Art. 22. O pouso e a decolagem de aeronave com origem ou destino no exterior devem observar a regulamentação da Autoridade de Aviação Civil e a legislação complementar pertinente. (NR)

§ 1º Compete à autoridade de aviação civil publicar a lista de aeroportos internacionais do Brasil. (NR)

**Justificativa**

Primeiramente, a alteração proposta no caput do artigo 22 busca preencher uma lacuna normativa da redação original, definindo que não só a aeronave com origem no exterior como também aquela com destino no exterior deverá observar a regulação sobre a matéria editada pela autoridade de aviação civil, uma vez que ambas estão sujeitas aos controles migratórios, aduaneiros, sanitários e agropecuários.

Observa-se que a matéria em comento já é regulamentada pela Agência Nacional de Aviação Civil, por meio da Resolução nº 181, de 25 de janeiro de 2011, observando as normas e práticas internacionais sobre a matéria. Importante destacar que as operações mencionadas no caput devem observar também a legislação complementar,





entendidas como aquelas editadas pelos órgãos de controle migratório, aduaneiro, sanitário e agropecuário competentes.

Assim, a alteração proposta no caput visa a permitir que regulamentação infralegal possa disciplinar de maneira mais adequada casos excepcionais, como o pouso de uma aeronave proveniente do exterior em circunstâncias de emergência.

A atual redação do artigo 22 do CBA gera ineficiência, uma vez que são necessários desenhos de rotas engessados, provocando o aumento de combustível e de reserva desnecessária, menor carga paga transportada, maiores distâncias percorridas e tempo de deslocamento.

Ademais, no tocante ao parágrafo único, alinhado às demais modificações apresentadas pela Medida Provisória em análise, propõe-se também a adequação do termo "autoridade aeronáutica" por "autoridade de aviação civil", responsável por regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária.

Sala de Sessões, de fevereiro de 2022

DEPUTADO FEDERAL

CORONEL TADEU

PSL/SP



**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 \_\_\_\_\_**

Dê-se ao **art.174** da lei nº 7.565, de 1986, modificada pelo **art.2º** da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, a seguinte redação:

**Art.2º.** .....

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

§ 1. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

§ 2º. O regime de trabalho dos aeronautas nos serviços aéreos, independentemente do regime ou caráter em que sejam prestados, é regido pela Lei 13.475 de 28 de agosto de 2017”. (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Busca-se com esta emenda explicitar que os serviços aéreos devem observar dispositivo da lei nº 13.475 no que se refere aos tripulantes de voo e de cabine. Por ter convicção da importância da alteração proposta, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 03 de fevereiro de 2022

**Deputado REGINALDO LOPES PT/MG**  
Líder do PT



**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 \_\_\_\_\_**

Dê-se ao **art.174** da lei nº 7.565, de 1986, modificada pelo **art.2º** da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, a seguinte redação:

**Art.2º.** .....

.....

“Art.174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos, sujeitos à regulação da autoridade de aviação civil, e observado, quanto à sua caracterização, o disposto no art. 5º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Busca-se com esta emenda reintroduzir a distinção entre serviço aéreo público e privado, de modo a permitir a regulação diferenciada dos operadores que prestam um serviço de transporte de natureza pública, em relação à regulação para aeronaves para uso privado, além de explicitar que os serviços aéreos devem observar dispositivo da lei nº 13.475 no que se refere aos tripulantes de voo e de cabine. Por ter convicção da importância da alteração proposta, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 03 de fevereiro de 2022

**Deputado REGINALDO LOPES PT/MG**  
Líder do PT



## **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, a seguinte alteração à Lei nº 7.565, de 1986:

“Art. 106. ....

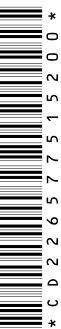
.....

§ 3º As exceções de que trata o § 2º somente poderão ser estabelecidas após ponderados benefícios e custos do registro em relação à incolumidade de terceiros, aos riscos de danos e à segurança jurídica do patrimônio.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória em questão incluiu § 2º ao art. 106 do Código Brasileiro de Aeronáutica, de modo a conferir à Anac a prerrogativa de estabelecer exceções à obrigatoriedade de registro de aeronave.

É compreensível o desejo da Agência em desburocratizar as regras relacionadas à aviação. Certamente, em inúmeros casos, a ausência de registro pode ser vantajosa, ao facilitar a vida dos cidadãos e evitar grande número de processos no âmbito da autarquia. Como exemplo, podemos citar os famosos drones ou mesmo uma asa delta. De fato, algum procedimento mais simples poderia ser mais adequado a tais aeronaves.



Nada obstante, não se pode atribuir à Agência total liberdade para regular o assunto e isentar do registro os tipos de aeronaves sem algum critério.

Visando ao bem comum e à segurança da população e de bens patrimoniais, propomos, portanto, que a decisão da Anac tenha de ser fundamentada, após sopesados benefícios e custos da excepcionalidade.

Diante do exposto, pedimos o apoio dos Ilustres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em            de            de 2022.

Deputado MAURO NAZIF

2022-399



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauro Nazif  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226577515200>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE  
2021**

**EMENDA MODIFICATIVA**

Dê-se ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, a seguinte redação:

“Art.

174.....

.....

(...)

§ 2º. **As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017”.**(NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória, buscando a simplificação do marco regulatório da Aviação Civil, promove profundas alterações ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

O “Programa Voo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, materializado nessa medida provisória, tem como premissas as necessidades “de reduzir as barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo” e de “reduzir os custos administrativos e regulatórios” e como diretrizes, entre outros, “buscar continuamente a simplificação e a desburocratização da atuação da ANAC visando reduzir os custos administrativos”, e “reduzir os custos regulatórios e administrativos”, “fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo”, “aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória” “estimular a indústria aeronáutica”.

Contudo, ao fazê-lo, adota excessiva deslegalização, e no art. 174 do CBA, suprime a classificação dos serviços aéreos conforme o regime de sua prestação (público e privado) e seu caráter (regular e não regular), e remete integralmente ao



regulamento a ser baixado pela ANAC a própria definição dos serviços aéreos.

Tal proposta coloca em risco a segurança jurídica da prestação desses serviços, inclusive em contrariedade ao disposto nos art. 21, XII, "c" e 175 da Constituição, que submetem os serviços públicos de navegação aérea ao regime de direito público, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o transporte aéreo não pode ser integralmente subordinado a normas infralegais, ainda que editadas por Agência Reguladora, pois não se trata de questão que dependa de discricionariedade técnica de um órgão regulador, mas de sua própria natureza, da qual decorre o regime a ser aplicado em cada caso.

Essa questão demanda, ainda, a atenção à legislação que rege a atuação dos profissionais aeronautas, que são definidos na Lei nº 13.475, de 2017, como os tripulantes de aeronaves que exercem as atividades de piloto, comissário de voo e mecânico de voo, e como tripulantes de voo ou de cabine. Segundo o art. 5º da Lei 13.475, os tripulantes de aeronaves exercem suas funções profissionais nos serviços aéreos assim definidos:

- I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;
- II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;
- III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;
- IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986](#) (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;
- V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Ao afastar a previsão dos regimes ou caráter em que atuam, a Medida Provisória gera conflito com a Lei 13.475, que define a atividades dos aeronautas segundo os regimes e caráter de regularidade, condição que se acha refletida nos acordos coletivos e contratos de trabalho vigentes, trazendo enorme insegurança jurídica para os profissionais e empresas do setor aéreo.

Para que não parem dúvidas sobre a validade da Lei 13.475, e não persista a contradição entre os diplomas normativos, propomos a presente emenda, que não enumera os serviços aéreos, como atualmente se encontram previstos no CBA, mas apenas define que o regulamento da ANAC a ser editado observe essa classificação ampla, necessária à harmonização das normas legais.



Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2022.

ALESSANDRO MOLON  
(PSB/RJ)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alessandro Molon  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221664807700>

