

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Lei nº 4715, de 2023, do Senador Sérgio Petecão, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras.*

Relator: Senador **RANDOLFE RODRIGUES**

### I – RELATÓRIO

Chega para análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 4715, de 2023, de autoria do Senador Sérgio Petecão, que pretende alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica a fim de estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras.

No Senado Federal, foi distribuído à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, onde me coube a Relatoria, e, posteriormente, seguirá à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa, nos termos do art. 91, inciso I, do Regimento Interno.

Não foram apresentadas emendas perante esta Comissão.

Precisamente, a proposição pretende acrescentar o seguinte parágrafo único ao art. 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1976 (Código Brasileiro de Aeronáutica):

Parágrafo único. Os serviços aéreos de transporte doméstico poderão ser executados por empresas estrangeiras autorizadas pelo Poder Executivo, em rotas específicas, por razões de utilidade pública ou interesse nacional, independentemente de reciprocidade.



O autor, em sua justificação, defende que o transporte aéreo brasileiro necessita de mais concorrência e oferta de serviços aéreos, o que pode ser solucionado com a abertura de mercado para empresas estrangeiras, em especial para a região amazônica, conforme ressalta:

(..) A falta de empresas que ofereçam transporte aéreo no País deixa diversas regiões, em especial a amazônica, com um sério déficit logístico. Justamente as regiões que mais dependem de meios de transporte de longa distância têm baixa disponibilidade de voos, o que resulta em grande dificuldade de conexão com o resto do Brasil.

Este é o relatório.

## II – ANÁLISE

O Projeto foi distribuído a esta Comissão, nos termos do art. 103 do Regimento Interno do Senado Federal, e, do ponto de vista formal, está de acordo com os termos constitucionais e regimentais.

Quanto ao mérito, de fato, segundo o caput do art. 216 do Código Brasileiro de Aeronáutica, os serviços aéreos de transporte doméstico são reservados a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.

O projeto de lei pretende alterar essa premissa e admitir operação conhecida como aviação de cabotagem, quando é facultado a aeronave de empresa estrangeira que opera voos ao Brasil realizar trechos domésticos entre dois ou mais pontos.

Tal qual defendido pelo autor, essa medida permite que haja a concorrência no setor nacional de serviços aéreos, atualmente dominado por três empresas, não somente baixando preços, mas igualmente dando maior acesso aos serviços aéreos a regiões desprovidas de opções, como a amazônica, e que depende desse tipo de modal de transporte ante seu isolamento geográfico. Desse modo, haveria grande impacto social na oferta de voos e na redução de custos para a região norte do País.

Contudo, não somente a região norte seria beneficiada, mas também aeroportos como o Galeão, que, entre 2014 e 2022, teve recuo de 66% no volume de passageiros embarcados

Estudos do Governo apontam para essa direção, conforme noticiado pelo jornal Folha de São Paulo em 7 de setembro de 2023:

Hoje, a lei exige que após a realização de uma linha aérea dos Estados Unidos para Manaus, por exemplo, a aeronave precisa deixar o Brasil. Com a alteração em estudo, a aeronave poderia realizar um voo para Belém (PA).

A ideia inicial, que tem o aval do Ministério de Portos e Aeroportos, é fazer testes de mercado por um período determinado em algumas cidades, como o Rio de Janeiro (Galeão) e na região Norte.

Países como Chile, Austrália e México têm permitido essa liberdade, a fim de aumentar a conectividade entre áreas isoladas do País e a competição em mercado considerado oligopolizado.

No caso do Brasil, a carência de voos ao norte do País é notória, tanto é verdade que, entre as dez maiores taxas de ocupação de aeronaves em rotas nacionais, estão Campinas-Porto Velho (89,23%), Belém-Campinas (87,89%) e Belém-Belo Horizonte (86,7%).

O projeto permitiria até mesmo a *cabotagem autônoma*, que envolve a realização de voos dentro do território estrangeiro ainda que não tenha havido voo inicial partindo do país de origem da aeronave.

Em todos os casos, contudo, o autor toma o zelo de condicionar a aviação de cabotagem à autorização pelo Poder Executivo, em rotas específicas, por razões de utilidade pública ou interesse nacional. Portanto, não seria uma abertura descontrolada e imotivada, o que poderia gerar efeito inverso e indesejado, com as empresas estrangeiras optando por ingressar nos mercados mais lucrativos ou em rotas sazonais. Isto não ocorrerá, pois o Poder Executivo manterá o controle e estabelecerá rotas específicas pautadas por utilidade pública ou interesse nacional, conforme já frisado.

Entretanto, entendemos que uma concessão unilateral, como a proposta pela presente matéria poderia prejudicar futuras negociações de acordos de serviços aéreos assinados pelo Estado Brasileiro e, por consequência, reduzir as oportunidades para empresas nacionais. Somado a isso, conforme já citado, a Amazônia Legal é a região brasileira com a maior carência de oferta de voos de passageiros. Portanto, com o propósito de avançar no debate da presente matéria, oferecemos emenda aprimorando esses dois aspectos citados.



Em complemento, apesar de o PL não alterar a Lei 13.745/2017, que regulamenta a profissão de aeronauta, também é importante que se faça referência explícita ao disposto do art. 6º da referida legislação. Nos termos desse dispositivo, o exercício das profissões de piloto de aeronave, mecânico de voo e comissário de voo é privativo de brasileiros natos ou naturalizados.

Por isso, dentro da mesma emenda apresentada por esta relatoria, sugerimos também a inclusão do § 2º no art. 216, da Lei 13.745/2017, com o intuito de garantir a proteção ao trabalho do aeronauta na navegação aérea de cabotagem.

Por todo o exposto, reconhecemos o mérito e apoiamos a iniciativa para admitir a aviação de cabotagem nos termos propostos pelo autor e com sugestões de aprimoramento apresentados no presente relatório.

### III – VOTO

Assim, em face do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4715, de 2023, com a seguinte emenda:

#### EMENDA Nº - CRE

Acresça-se os seguintes § 1º e § 2º ao art. 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, na forma do art. 1º do PL nº 4715, de 2023:

“Art. 216. ....

*§ 1º Poderá ser autorizado o transporte de passageiros e carga por empresa estrangeira entre pontos do território nacional localizados na Amazônia Legal, no âmbito de serviço aéreo destinado ou proveniente do Estado de nacionalidade da empresa estrangeira, conforme o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil.*

*§ 2º A autorização prevista no § 1º necessariamente deverá observar o disposto no art. 6º da Lei nº 13.745, de 28 de agosto de 2017.” (NR)*

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



*tj2023-16492*

Assinado eletronicamente, por Sen. Randolfe Rodrigues

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5344387942>