



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.634, DE 2020 **(Da Sra. Shéridan)**

Altera a Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar a obrigatoriedade de uma malha aérea mínima que contemple todos os Estados da Federação em casos de calamidade pública decretada pela União.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AMAZÔNIA;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

(Da Sra. SHÉRIDAN)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar a obrigatoriedade de uma malha aérea mínima que contemple todos os Estados da Federação em casos de calamidade pública decretada pela União.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica criado o art. 15-A na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, com a seguinte redação:

“Art. 15-A. Em caso de calamidade pública decretada pela União, as empresas aéreas deverão garantir uma malha aérea mínima que contemple todos os Estados e o Distrito Federal, conforme regulamentação da autoridade de aviação civil.

Parágrafo Único. Em casos excepcionais em que a malha aérea mínima não possa ser garantida pelas empresas aéreas, caberá ao Poder Executivo regulamentar o uso das aeronaves do Comando da Aeronáutica para a realização de voos semanais para todos os Estados como forma de garantir o transporte de pessoas doentes e mantimentos básicos.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O setor aéreo tem sido uma das áreas mais afetadas com a atual pandemia do Coronavírus (COVID-19). Com a redução drástica do número de passageiros no último mês de março, houve um risco real de uma paralização total dos serviços. A malha aérea diminuiu cerca de 91% e os voos semanais diminuíram de 14.781 para 1.241, reduzindo em 56% as localidades atendidas.

A possibilidade de interrupção total de serviços aéreos seria muito prejudicial aos brasileiros, em especial àqueles que vivem em localidades distantes dos grandes centros, em cidades do Norte e Centro-Oeste do país. Essa situação de paralização total, embora ainda hipotética, preocupa, pois pode causar o isolamento de determinados Estados da Federação em um momento de extrema necessidade. Além disso, não há nada em nossa legislação que garanta o funcionamento de uma malha aérea mínima em todo o país em caso de decretação de calamidade pública por parte da União.

Tomo como exemplo o meu estado de Roraima, que em situação de normalidade no país já enfrenta inúmeros problemas de cancelamento de voos, passagens extremamente caras e o fechamento diário do acesso rodoviário ao Estado. Nesse contexto, uma paralização completa dos serviços aéreos é extremamente temerária, principalmente levando em conta o baixo número de leitos de UTI. Assim, tal paralização pode levar inclusive à morte de pacientes que eventualmente precisem ser deslocados para outras Unidades da Federação.

É nesse contexto que apresento este Projeto de Lei. Ele altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, a fim de determinar que as empresas aéreas devem garantir uma malha aérea mínima que contemple todos os Estados e o Distrito Federal nos casos em que a União decretar calamidade pública. Essa malha deverá ser definida por regulamento da autoridade de aviação civil, que, no caso, é a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

O Projeto prevê, ainda, que, em casos excepcionais em que as empresas aéreas não possam garantir uma malha mínima, o Poder Executivo deverá regulamentar o uso das aeronaves do Comando da Aeronáutica (FAB) para a realização de voos semanais para todos os Estados, como forma de garantir o transporte de pessoas doentes e mantimentos básicos. Essa medida evitaria o isolamento de determinadas regiões do Brasil e garantiria assistência humanitária mínima em uma situação emergencial.

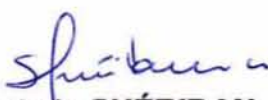
Estaremos, portanto, garantindo um marco legal não apenas para a atual crise do Covid-19, mas para eventuais situações emergenciais que possam impactar nosso país. O que temos percebido com a atual crise é que o



país ainda está legalmente despreparado para lidar com calamidades públicas. Cabe a nós, legisladores, preenchermos as lacunas legais que se apresentam a nós para que o país esteja mais preparado para enfrentar não apenas esta, mas também possíveis crises futuras que se apresentem.

Ante o exposto, peço apoio aos demais Parlamentares para aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2020.


Deputada **SHÉRIDAN**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....
TÍTULO II
DO ESPAÇO AÉREO E SEU USO PARA FINS AERONÁUTICOS

CAPÍTULO II
DO TRÁFEGO AÉREO

Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada e saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.

§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os voos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (art. 201).

Art. 16. Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobrevoos de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.

§ 1º No caso de pouso de emergência ou forçado, o proprietário ou possuidor do solo não poderá opor-se à retirada ou partida da aeronave, desde que lhe seja dada garantia de reparação do dano.

§ 2º A falta de garantia autoriza o sequestro da aeronave e a sua retenção até que aquela se efetive.

§ 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de permissão prévia de autoridade aeronáutica, salvo caso de emergência, devendo o Comandante proceder de acordo com o disposto no art. 171 deste Código.

§ 4º O prejuízo decorrente do sobrevoos, de pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.

.....
FIM DO DOCUMENTO