

# PARECER DE PLENÁRIO À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 2021, PELA COMISSÃO MISTA

## 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.

**Autor:** Poder Executivo

**Relator:** Deputado General Peternelli

### I - RELATÓRIO

Em exame neste Plenário a Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro 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”.

A MPV foi enviada à apreciação do Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 748/2021, oriunda do Poder Executivo, tendo sido publicada no Diário Oficial da União – DOU no dia 30/12/2021, momento a partir do qual entrou em vigor, com força de lei.

A Medida Provisória nº 1.089, de 2021, é composta de seis artigos e um Anexo.

O art. 1º traz alterações aos arts. 2º, 6º e 9º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que “dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências”. Destacam-se a atribuição da competência para estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária à Agência Nacional de Aviação



Civil e a possibilidade de exigência de pagamento antecipado das tarifas aeroportuárias, em caso de inadimplemento.

O art. 2º altera trinta e cinco artigos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica. Ressalta-se a alteração do art. 174, em particular, que confere aos serviços aéreos a qualidade de atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil. Em vista disso, menções à delegação dos serviços, por permissão ou concessão, foram retiradas do texto. As modificações previstas no art. 2º tratam também de temas relativos ao Registro Aeronáutico Brasileiro, certificado de aeronavegabilidade especial, diário de bordo e infrações às disposições do Código.

O art. 3º altera seis artigos da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”. As alterações nos arts. 8º e 11 dizem respeito às competências da Agência e de sua diretoria, respectivamente. Nos arts. 47, 48 e 49, há supressão dos termos “concessões”, “permissões”, “autorizações”, “concessionárias” e “regulares”.

O art. 4º revoga dispositivos das três leis supracitadas. A maioria das revogações incide sobre o texto da Lei nº 7.565, de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, de forma a deixar que a autoridade de aviação civil ou aeronáutica discipline em regulamento temas até então ali disciplinados. Outras normas legais também foram alvo de revogações:

- Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, que “autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e dá outras providências”;
- Decreto-Lei nº 2.060, de 13 de setembro de 1983, que “altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências”;



- Lei nº 11.292, de 26 de abril de 2006, que “Altera as Leis nºs 9.986, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre a gestão de recursos humanos das Agências Reguladoras; 10.768, de 19 de novembro de 2003, que dispõe sobre o Quadro de Pessoal da Agência Nacional de Águas - ANA; 10.862, de 20 de abril de 2004, que dispõe sobre a criação do Plano Especial de Cargos da Agência Brasileira de Inteligência - ABIN; 10.871, de 20 de maio de 2004, que dispõe sobre a criação de carreiras e organização de cargos efetivos das autarquias especiais, denominadas Agências Reguladoras; 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; 9.074, de 7 de julho de 1995, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos; cria cargos na Carreira de Diplomata, no Plano de Cargos para a Área de Ciência e Tecnologia, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS e Funções Gratificadas - FG; autoriza a prorrogação de contratos temporários firmados com base no art. 81-A da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994, e no art. 30 da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004; revoga dispositivos das Leis nºs 5.989, de 17 de dezembro de 1973; 9.888, de 8 de dezembro de 1999; 10.768, de 19 de novembro de 2003; 11.094, de 13 de janeiro de 2005; e 11.182, de 27 de setembro de 2005, e dá outras providências”; e
- Lei nº 14.034, de 5 de agosto de 2020, que “Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19; e altera as Leis nºs 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de



2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999”.

O art. 5º estabelece que o Anexo III da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar na forma constante do Anexo à Medida Provisória.

O art. 6º estabelece a cláusula de vigência, que preconiza 90 dias para o Anexo e a data de publicação para os demais dispositivos.

Por fim, o Anexo à Medida Provisória, que institui novo Anexo III à Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, fixa os fatos geradores e os valores da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC.

Na Exposição de Motivos - EM nº 53/2021, assinada pelos Senhores Ministros Tarcísio Gomes de Freitas, Paulo Roberto Nunes Guedes e Walter Souza Braga Neto, em 1º de outubro de 2021, é declarado que o objetivo da Medida Provisória é “simplificar e atualizar 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”.

Ressaltam que não se trata de uma revisão geral do arcabouço legal, mas somente de alterações para simplificação e atualização normativa, uma vez que a legislação está desatualizada, com inúmeros dispositivos desnecessários que, além de não produzirem valor para a sociedade, “geram custos e representam travas para a retomada da aviação civil brasileira”.

Também acrescentam a seguinte explicação: “No que tange à alteração dos dispositivos que versam sobre serviços aéreos, partiu-se da premissa, abalizada por jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, de que referidas atividades não são serviços públicos, na acepção original do termo. Ou seja, não se trata de serviços de titularidade exclusiva do Estado e cujo acesso, portanto, exige uma outorga administrativa. Diversamente, trata-se de atividade econômica de interesse público prestada por agentes privados que devem observar a regulação estabelecida para o setor”.

Essa mudança ensejou alteração de inúmeros dispositivos tanto do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) como da Lei nº 11.182, de



2005, que cria a Anac. O termo “prestadores de serviços aéreos” foi proposto em substituição aos termos “concessionários” ou “permissionários” de serviços aéreos públicos. A Anac, em vez de conferir outorga, emitirá certificado com base em critérios técnicos.

No tocante à regulação de aeronaves, argumenta-se que “outro exemplo expressivo de combate à ineficiência é a proposta de que a Anac regule o aceite à certificação emitida por autoridade estrangeira para aeronaves importadas com extenso histórico operacional. É manifesto, nesses casos, que a realização de um processo completo de certificação no Brasil de aeronave já certificada por autoridades estrangeiras reconhecidas vai de encontro [ao] interesse público, impondo elevados custos ao demandante. Tais custos são, invariavelmente, repassados à sociedade, sem o esperado incremento à segurança operacional. Pretende-se, assim, reduzir barreira à entrada de aeronaves e operadores no país, visando ao desenvolvimento da aviação brasileira”.

Com vistas à simplificação, alterações legislativas versando sobre o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) e o Diário de Bordo são propostas de modo a ampliar a competência da Agência para tratar da matéria.

Foram substanciais as mudanças relativas às Taxas de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC). Algumas foram retiradas, “por não serem mais condizentes com as atividades atualmente desempenhadas pela Anac, ao mesmo tempo em que outras atividades são prestadas pela Agência sem a correspondente contrapartida porque não são enquadradas nos fatos geradores definidos pela Lei”. Portanto, foi proposta “a adoção de uma nova tabela de TFAC, com a integral reformulação dos fatos geradores, considerando apenas as atividades relacionadas a produtos efetivamente entregues pela Agência, divididos por grupos de complexidade”.

Em relação às alterações promovidas na Lei nº 6.009, de 1973, são propostas, a diversos dispositivos, revogações e novas redações, tendo em vista que a Anac dispõe de competência para estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária e a necessidade de adequação às “melhores práticas internacionais relativas à remuneração pela utilização da infraestrutura aeroportuária.”



As razões para a relevância e a urgência da matéria são resumidas no seguinte excerto da Exposição de Motivos:

[...] a atual regulação definida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica fixa barreiras normativas que são incompatíveis com o dinamismo do setor aéreo. Somada às circunstâncias impostas pela pandemia de COVID-19, tornou-se ainda mais urgente a necessidade de se reavaliar as limitações legais que dificultam o desenvolvimento e o retorno das atividades da aviação civil. Nesse contexto, constata-se que esse conjunto de alterações no arcabouço legal se mostra de extrema relevância e urgência para auxiliar na recuperação e no desenvolvimento de um dos setores mais atingidos pelos efeitos da atual pandemia.

No prazo regimental, foram apresentadas 86 emendas à Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021. A descrição delas vai a seguir.

Nº	Autor	Descrição
<a href="#">1</a>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o § 3º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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.”
<a href="#">2</a>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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.”
<a href="#">3</a>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor que “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”.
<a href="#">4</a>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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.”
<a href="#">5</a>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Suprime:  I – a alteração ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 2º da MP;  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 MP;



Nº	Autor			Descrição
				III – a revogação dos art. 193 a 196 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “aj” da MP.
<a href="#">6</a>	Senador (PT/RS)	Paulo	Paim	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor 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.”
<a href="#">7</a>	Senador (PT/RS)	Paulo	Paim	Altera a redação do art. 205 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da MP, para incluir a expressão “vedada, em qualquer situação, a navegação aérea de cabotagem por empresa estrangeira”.
<a href="#">8</a>	Senador (PT/RS)	Paulo	Paim	Suprime a revogação do art. 208 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “ao” da MP.
<a href="#">9</a>	Senador (PT/RS)	Paulo	Paim	Inclui na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória, artigo para dispor que “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.”
<a href="#">10</a>	Senador (PT/RS)	Paulo	Paim	Suprime a revogação do inciso III do art. 3º da Lei nº 11.182, de 2005, que dispõe sobre a competência da Anac relativa a outorga de serviços aéreos, assim como altera a redação de seus artigos 8º e 11 nestes termos:  “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.”  “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”.
<a href="#">11</a>	Senador (PT/RS)	Paulo	Paim	Suprime a revogação do art. 218 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, alínea “ap” da MP.
<a href="#">12</a>	Senador (PT/RS)	Paulo	Paim	Suprime:  I – a alteração ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 2º da MP;  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 MP;  III – a revogação dos art. 193 a 196 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “aj” da MP.
<a href="#">13</a>	Senador (PT/RS)	Paulo	Paim	Suprime 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.
<a href="#">14</a>	Senador (PT/RS)	Paulo	Paim	Suprime a alteração ao § 2º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 1.089.



Nº	Autor	Descrição
<a href="#">15</a>	Senador Paulo Paim (PT/RS)	<p>Altera a redação do art. 99 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da MP, nestes termos:</p> <p>“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.</p> <p>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”.</p>
<a href="#">16</a>	Senador Paulo Paim (PT/RS)	<p>Suprime a revogação do art. 74 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, alínea “m” da MPV e altera a redação dos §§ 2º e 3º do art. 72 da referida Lei, nestes termos:</p> <p>“§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo, e administrado pela autoridade de aviação civil, que disciplinará seu funcionamento.</p> <p>§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”.</p>
<a href="#">17</a>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	<p>Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor 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”.</p>
<a href="#">18</a>	Deputado Federal General Peternelli (PSL/SP)	<p>Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor que “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”.</p>
<a href="#">19</a>	Deputado Federal Bacelar (PODEMOS/BA)	<p>Inclui na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, artigo nestes termos:</p> <p>Art. _ 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.</p> <p>§ 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.</p>





Nº	Autor	Descrição
		<p>§ 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.</p> <p>§ 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.</p>
<a href="#">20</a>	Deputado Federal Filipe Barros (PSL/PR)	Suprime o § 1º do art. 21 da Lei 7.565, de 1986, alterado pela MP.
<a href="#">21</a>	Deputado Federal Filipe Barros (PSL/PR)	<p>Dá nova redação aos §§ 1º e 2º do art. 6º da Lei nº 6.009, de 1973, alterados pelo art. 1º da MP, nestes termos:</p> <p>“§ 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.</p> <p>§ 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”.</p>
<a href="#">22</a>	Deputado Federal Fábio Trad (PSD/MS)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor 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.”
<a href="#">23</a>	Deputado Federal Léo Moraes (PODEMOS/RO)	<p>Altera a redação do art. 222 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, nestes termos:</p> <p>“Art. 222. ....</p> <p>.....</p> <p>§ 1º Cada passageiro terá o direito, no mínimo, a uma bagagem de até 23 quilos, sem custo adicional.</p> <p>§ 2º As empresas de transporte aéreo poderão definir a política de gratuidade de bagagens atendidos os pressupostos do § 1º”.</p>
<a href="#">24</a>	Senador Eduardo Braga (MDB/AM)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor 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”.
<a href="#">25</a>	Deputado Federal Lucio Mosquini (MDB/RO)	Altera a redação dos artigos 30, 35, 37, 39, 105 e 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, para dispor sobre equidade de oportunidades a todos os prestadores de serviços aéreos quanto à utilização de aeródromos civis.
<a href="#">26</a>	Deputado Federal Lucio Mosquini (MDB/RO)	Altera a redação do artigo 36-A da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, ao substituir o vocábulo “poderá” por “deverá”.



Nº	Autor	Descrição
<a href="#">27</a>	Deputado Federal Lucio Mosquini (MDB/RO)	Inclui a expressão “instituindo e executando políticas públicas para regular a atividade de todos os prestadores de serviços aéreos” na alínea “a” do inciso I do art. 96 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP.
<a href="#">28</a>	Deputado Federal Eduardo Cury (PSDB/SP)	<p>Altera a redação do art. 5º da Lei nº 6.009, de 1973, constante no artigo 1º da MP, nestes termos:</p> <p>“Art. 5º .....</p> <p>II - das entidades que administram aeroportos.</p> <p>§ 1º .....</p> <p>§2º Respondem as entidades responsáveis pela administração dos aeroportos pelos custos relativos à arrecadação e repasse das tarifas aeroportuárias.</p> <p>§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.</p> <p>§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”.</p>
<a href="#">29</a>	Deputado Federal Eduardo Cury (PSDB/SP)	<p>Acrescenta ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, o seguinte § 2º:</p> <p>§ 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”.</p>
<a href="#">30</a>	Deputado Federal Otavio Leite (PSDB/RJ)	<p>Altera a redação do inciso XXXII do art. 8º da Lei 11.182, de 2005, alterada pelo art. 3º da MP, nestes termos:</p> <p>“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”</p>
<a href="#">31</a>	Deputado Federal Otavio Leite (PSDB/RJ)	<p>Acrescenta à Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, o seguinte art. 252-A:</p> <p>“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”.</p>
<a href="#">32</a>	Deputado Federal Otavio Leite (PSDB/RJ)	<p>Altera a redação do § 2º do art. 97 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, nestes termos:</p> <p>“§ 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”.</p>



Nº	Autor	Descrição
33	Senador Esperidião Amin (PP/SC)	<p>Acrescenta à Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, os seguintes artigos:</p> <p>“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.</p> <p>§ 1º A documentação que constitui o PDIR deverá conter informações que permitam:</p> <p>I – a caracterização atual e futura da área de movimento do aeroporto;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.”</p>
34	Deputada Federal Jaqueline Cassol (PP/RO)	<p>Acrescenta ao art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme redação dada pelo art. 2º da MP, os seguintes §§:</p> <p>“§ 1º - Os serviços auxiliares ao transporte aéreo são prestados:</p> <p>I - diretamente pelo operador de aeródromo;</p> <p>II - diretamente pelo proprietário ou operador de aeronave, nos sítios onde opera, para o apoio das próprias aeronaves; ou</p> <p>III - por sociedade empresária contratada.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 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</p>



Nº	Autor	Descrição
		aeródromo”.
<a href="#">35</a>	Deputado Federal Mauro Nazif (PSB/RO)	Suprime a revogação do parágrafo único do art. 173 da Lei nº 7.565, de 1986, constante da alínea “af” do inciso IV do art. 4º da MP. Ou seja, pretende reincluir no texto o seguinte dispositivo:  “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”.
<a href="#">36</a>	Deputado Federal Mauro Nazif (PSB/RO)	Suprime a revogação do art. 208, da Lei nº 7.565, de 1986, constante da alínea ao do inciso IV do art. 4º da MP.
<a href="#">37</a>	Deputado Federal João Campos (REPUBLICANOS/GO)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor 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.”
<a href="#">38</a>	Deputado Federal João Campos (REPUBLICANOS/GO)	Altera o § 3º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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.”
<a href="#">39</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Altera os artigos 232 e 302 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, para impor à autoridade de aviação civil a expedição de regulamento sobre o tratamento dispensado aos passageiros indisciplinados.
<a href="#">40</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Inclui na MPV os seguintes artigos:  “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 <i>caput</i> deste artigo arrecadadas das empresas privadas de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo, serão



Nº	Autor	Descrição
		<p>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)</p> <p>“Art. XX A Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:</p> <p>‘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)</p> <p>‘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.</p> <p>.....’ (NR)</p> <p>‘Art. 7º As rendas para manutenção do SEST e do SENAT serão compostas:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>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.</p> <p>.....’ (NR)</p> <p>‘Art. 9º Devem ser observadas as seguintes determinações:</p> <p>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.</p> <p>.....’ (NR)</p> <p>‘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)</p>
41	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	<p>Altera a redação dos artigos 205 e 206 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, nestes termos:</p> <p>“Art. 205. Para explorar o serviço de transporte aéreo internacional, a empresa estrangeira deverá obter autorização de funcionamento e autorização de operação, conforme o</p>



Nº	Autor	Descrição
		<p>disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil.</p> <p style="text-align: center;">Da Autorização para Funcionamento</p> <p>Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País observará o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil.</p> <p>§ 1º. Pode a autoridade de aviação civil delegar a obtenção da autorização de funcionamento a outros órgãos da administração pública federal.</p> <p>§ 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)</p> <p>Ademais, altera a redação dos artigos 3º e 8º da Lei nº 11.182, de 2005, alterada pelo art. 3º da MP, nestes termos:</p> <p>“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:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>V – a aplicabilidade do instituto da concessão ou da permissão na exploração comercial de serviços aéreos.” (NR)</p> <p>“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:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>XIII – regular e fiscalizar a permissão, autorização, ou habilitação para os serviços aéreos;</p> <p>.....</p> <p>.....(NR)”</p>
42	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	<p>Dá nova redação aos arts. 6º e 9º da Lei nº 6.009, de 1973, alterados pelo art. 1º da MP, nestes termos:</p> <p>“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.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 2º Sem prejuízo do disposto no §1º, a autoridade de aviação civil regulamentará as hipóteses e as condições para a</p>



Nº	Autor	Descrição
		<p>suspensão dos serviços aeroportuários por inadimplemento no pagamento das tarifas aeroportuárias.”</p> <p>“Art. 9º O atraso no pagamento das tarifas previstas no art. 8º, que não estejam em contestação, ensejará aplicação das seguintes sanções:</p> <p>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.”</p>
<a href="#">43</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Revoga o art. 7º da Lei nº 6.009, de 1973, alterada pelo art. 1º da MP.
<a href="#">44</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Altera os artigos 168, 172, 289, 292, 295 e 302 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, assim como o art. 8º da Lei 11.182, de 2005, alterada pelo art. 3º da MP, para dispor sobre competências do Comandante da aeronave, infrações aos preceitos do Código Brasileiro de Aeronáutica, principalmente no que se refere a infrações imputáveis a passageiros.
<a href="#">45</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor que “As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017”.
<a href="#">46</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Altera o art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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.”
<a href="#">47</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória além de àquele acrescentar § 2º para dispor que “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”.
<a href="#">48</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Altera a Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória, para dispor sobre providências administrativas em razão do descumprimento dos preceitos do Código.
<a href="#">49</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Altera o inciso III do art. 39 e o § 5º do art. 40 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória, substituindo as expressões “aos prestadores de serviços aéreos” e “empresas prestadoras de serviços auxiliares”, respectivamente, por “às empresas de serviços auxiliares” e “empresas de serviços auxiliares”.
<a href="#">50</a>	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Altera o § 1º do art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, alterada pelo art. 3º da MP, nestes termos: <p>“§ 1º As prestadoras de serviços aéreos poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido”.</p>
<a href="#">51</a>	Deputado Federal Reginaldo	Suprime a revogação a que se refere a alínea “f” do inciso IV do



<b>Nº</b>	<b>Autor</b>	<b>Descrição</b>
	Lopes (PT/MG)	art. 4º da MP, relativa ao art. 34 da Lei nº 7.565, 1986, que dispõe sobre prévia autorização para construção de aeródromo.
<a href="#">52</a>	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Suprime a revogação a que se refere a alínea “I” do inciso IV do art. 4º da MP, relativa ao § 4º do art. 70 da Lei nº 7.565, 1986, que trata do limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada.
<a href="#">53</a>	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Suprime a revogação a que se refere as alíneas “ag”, “ah” e “ai” do inciso IV do art. 4º da MP, relativas aos arts. 175 a 191 da Lei nº 7.565, de 1986, os quais tratam de serviços aéreos.
<a href="#">54</a>	Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS)	Altera o art. 289 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, para instituir a advertência como providência administrativa decorrente de infração.
<a href="#">55</a>	Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS)	Acrescenta § 2º ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, para dispor sobre regulamento especial para serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura e da pecuária.
<a href="#">56</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Altera os artigos 168, 172, 289, 292, 295 e 302 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, assim como o art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, alterada pelo art. 3º da MP, para dispor sobre competências do Comandante da aeronave, infrações aos preceitos do Código Brasileiro de Aeronáutica, principalmente no que se refere a infrações imputáveis a passageiros.
<a href="#">57</a>	Deputado Federal Felício Laterça (PSL/RJ)	Acrescenta ao Título VI da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, Capítulo VII, que dispõe sobre prática do aerodesporto.
<a href="#">58</a>	Deputado Federal Felício Laterça (PSL/RJ)	Altera o art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, alterada pelo art. 3º da MP, para dispor sobre competência da Anac para regulamentar e fiscalizar a prática das diversas modalidades do aerodesporto no Brasil.
<a href="#">59</a>	Deputado Federal Marcelo Freixo (PSB/RJ)	Suprime: I – a alteração ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 2º da MP; 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 MP; e III – a revogação dos art. 193 a 196 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 4º, IV, “aj” da MP.
<a href="#">60</a>	Deputado Federal Marcelo Freixo (PSB/RJ)	Inclui na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória, artigo para dispor que “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.”
<a href="#">61</a>	Deputado Federal Marcelo Freixo (PSB/RJ)	Altera o § 3º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “Voos internacionais operados por empresas autorizadas nos termos do art. 205 deverão ser operados por tripulantes





Nº	Autor	Descrição
		brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de, no máximo, 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.”
62	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	<p>Altera a redação dos artigos 205 e 206 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, nestes termos:</p> <p>“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.</p> <p>Da Autorização para Funcionamento</p> <p>Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País observará o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil.</p> <p>§ 1º. Pode a autoridade de aviação civil delegar a obtenção da autorização de funcionamento a outros órgãos da administração pública federal.</p> <p>§ 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.”</p> <p>Ademais, altera a redação do art. 8º Lei nº 11.182, de 2005, alterada pelo art. 3º da MP, nestes termos:</p> <p>“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: .....</p> <p>..</p> <p>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; .....</p> <p>(NR)”</p>
63	Deputado Federal Franco Cartafina (PP/MG)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor que “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”.
64	Deputado Federal Franco Cartafina (PP/MG)	Altera o § 3º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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”.
65	Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)	Acrescenta inciso I ao <i>caput</i> do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória para dispor que “As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que



Nº	Autor	Descrição
		envolvam aeronautas são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, ou de outra Lei que venha a substituí-la”.
<a href="#">66</a>	Deputado Federal Franco Cartafina (PP/MG)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor que “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”.
<a href="#">67</a>	Deputado Federal Franco Cartafina (PP/MG)	Altera o § 3º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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”.
<a href="#">68</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Suprime do artigo 2º da MPV a alteração relativa ao artigo 216 da Lei nº 7.565, de 1986, cujo teor é o que segue: “Art. 216. Os serviços aéreos de transporte doméstico são reservados a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País”.
<a href="#">69</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Mantém a redação do <i>caput</i> do art. 6º da Lei nº 6.009, de 1973, alterado pelo art. 1º da MP, suprime seu § 2º e dá nova redação ao seu § 1º (renumerado para parágrafo único), nestes termos: “A autoridade de aviação civil regulamentará as hipóteses e as condições para a suspensão dos serviços aeroportuários por inadimplemento no pagamento das tarifas aeroportuárias”.
<a href="#">70</a>	Senador Fabiano Contarato (PT/ES)	Acrescenta art. 229-A à Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, para dispor sobre política de cancelamento e alteração de voos por parte do passageiro.
<a href="#">71</a>	Deputado Federal Wolney Queiroz (PDT/PE)	Altera o art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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”.
<a href="#">72</a>	Deputado Federal Wolney Queiroz (PDT/PE)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor que “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”.
<a href="#">73</a>	Deputado Federal Wolney Queiroz (PDT/PE)	Altera o art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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”.
<a href="#">74</a>	Deputado Federal Wolney Queiroz (PDT/PE)	Altera o § 3º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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.”



Nº	Autor	Descrição
75	Deputado Federal Wolney Queiroz (PDT/PE)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor que “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”.
76	Deputado Federal Wolney Queiroz (PDT/PE)	Suprime: I – a alteração ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 2º da MP; II – as revogações constantes das alíneas “ag”, “ah” e “aj” do inciso IV do art. 4º da MP (referentes aos arts. 175 a 179 e 193 a 196 da Lei nº 7.565, de 1986); 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 MP.
77	Deputado Federal Sanderson (PSL/RS)	Acrescenta artigo à MPV para alterar a Lei nº 13.475, de 2017, Lei do Aeronauta. Revoga § 2º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da MP. Altera os artigos 129 e 156 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, nestes termos: “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)
78	Deputado Federal Euclides Pettersen (PSC/MG)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor que “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”.



<b>Nº</b>	<b>Autor</b>	<b>Descrição</b>
<a href="#">79</a>	Deputado Federal Luis Tibé (AVANTE/MG)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor que “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”.
<a href="#">80</a>	Senador Randolfe Rodrigues (REDE/AP)	Inclui na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória, artigo para dispor que “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.”
<a href="#">81</a>	Senador Randolfe Rodrigues (REDE/AP)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor 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”.
<a href="#">82</a>	Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	Altera o art. 22 da Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da MP, nestes termos:  “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.  § 1º Compete à autoridade de aviação civil publicar a lista de aeroportos internacionais do Brasil.”
<a href="#">83</a>	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Mantém a redação do <i>caput</i> e do parágrafo único (renumerado para § 1º) do art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, conforme art. 2º da Medida Provisória, além de acrescentar § 2º para dispor que “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”.
<a href="#">84</a>	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Altera o art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, para dispor que “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”.
<a href="#">85</a>	Deputado Federal Mauro Nazif (PSB/RO)	Acrescenta § 3º ao art. 106 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória, para dispor que as exceções à obrigatoriedade de registro de aeronave “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.”
<a href="#">86</a>	Deputado Federal Alessandro Molon (PSB/RJ)	Acrescenta § 2º ao art. 174 da Lei nº 7.565, de 1986, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória, para dispor que “As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pela Lei 13.475, de 28 de agosto de



Nº	Autor	Descrição
		2017”.

Até o presente momento, foram retiradas as emendas nº 18, nº 41, nº 56 e nº 77, sendo, portanto, 82 emendas passíveis de apreciação.

Ressalte-se que a MPV sob exame está sendo instruída perante o Plenário, em caráter excepcional, por força do parágrafo único do art. 2º do Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 2020, em vigor enquanto perdurar a emergência de saúde pública de importância nacional decorrente da Covid-19.

Nesse contexto, passamos a proferir o parecer de Plenário, em substituição à Comissão Mista, no tocante à Medida Provisória nº 1.089, de 2021, e às emendas de comissão a ela apresentadas.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

### II. 1 – DA ADMISSIBILIDADE

#### II.1.1 – DO ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

O art. 62, *caput*, da Constituição Federal, estabelece que a relevância e a urgência são hipóteses que autorizam o Presidente da República a adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

Na Exposição de Motivos - EM nº 53/2021 MINFRA MD ME, o Poder Executivo considera que a Medida Provisória nº 1.089, de 2021, foi editada no âmbito de medidas emergenciais decorrentes dos efeitos da pandemia do Coronavírus (COVID-19). Nos termos da EM, a MPV busca aumentar a eficiência do sistema de transporte aéreo e fomentar o desenvolvimento da aviação civil. Nesse sentido, são propostas diversas



alterações para simplificar e atualizar processos e procedimentos relativos ao setor aéreo.

Como de amplo conhecimento, o setor aéreo foi duramente afetado pela COVID-19, sendo que em junho de 2021 o fluxo de voos doméstico ainda era cerca de 40% menor que o do mesmo mês de 2019. Já nos voos internacionais, verificava-se a redução de aproximadamente 80%.

A importância do setor para a realização de negócios e turismo, assim como para a geração de empregos e eficiência logística do país, levou a que o governo federal adotasse diversas medidas de apoio, as quais foram executadas por meio de programas específicos para o setor ou dentro de programas mais gerais de recuperação da economia.

No entanto, observa-se que diversos desafios ainda persistem no setor, a exemplo do custo crescente com combustíveis e desarranjo das cadeias de produção mundiais, de forma que a busca por eficiência e simplificação é crucial para melhor saúde financeira das empresas de aviação e para a prestação adequada dos serviços.

Em vista do disposto, consideramos atendidos os requisitos de relevância e urgência.

## **II.1.2 – DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA**

Atendidos os requisitos de relevância e urgência, não se verifica mácula quanto aos demais aspectos formais e materiais da constitucionalidade. Assinolo que compete à União legislar privativamente sobre navegação aérea e transporte (art. 22, X e XI, da CF).

Além disso, a matéria tratada na MPV em análise não se insere dentre as vedações estabelecidas no art. 62, §1º, e no art. 246, da Carta Magna. Também não viola as competências exclusivas do Congresso Nacional, nem as privativas de qualquer de suas Casas, previstas nos arts. 49, 51 e 52 da CF.



No que tange à juridicidade, entendo que as disposições constantes da MPV são dotadas de abstração e generalidade, inovam o ordenamento jurídico e não contrariam qualquer princípio ou preceito da Lei Maior.

Por fim, a técnica legislativa empregada atende aos requisitos estabelecidos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Quanto às 82 emendas apresentadas perante a Comissão Mista (relembramos que foram retiradas as emendas nº 18, nº 41, nº 56 e nº 77), considero que são constitucionais, jurídicas e têm boa técnica legislativa, com exceção das emendas nº 9, 60 e 80, por irem de encontro ao princípio da separação e harmonia de poderes, estatuído no art. 2º da Constituição Federal de 1988.

Sendo assim, sou pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.089, de 2020, e das emendas a ela apresentadas, com exceção das emendas de nº 9, 60 e 80.

### **II.1.3 – DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA**

O art. 5º, § 1º da Resolução nº 1, de 2002-CN, refere-se da seguinte forma ao exame de adequação orçamentária e financeira: *O exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.*

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação definem que o exame de compatibilidade ou adequação se fará por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa



públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor” e como adequada “a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.

Da análise da Medida Provisória, observa-se que este contempla matéria de caráter essencialmente normativo, não acarretando repercussão imediata direta ou indireta na receita ou na despesa da União. Ainda que se argumente que a MPV pode demandar algum tipo de dispêndio por parte do Governo Federal, a medida provisória não atribui dados objetivos para a execução, cabendo ao Poder Executivo tão somente adotar iniciativas adequadas à sua capacidade de comprometimento orçamentário e financeiro. Sendo assim, torna-se aplicável o art. 32, X, “h”, do Regimento Interno desta Casa, que dispõe que somente as proposições que importem aumento ou diminuição de receita ou de despesa pública estão sujeitas ao exame de compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária.

Em adição, o art. 1º, § 2º, da NI/CFT prescreve que se sujeitam obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou despesa da União ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo. No entanto, quando a matéria não tiver implicações orçamentária e financeira, o art. 9º da NI/CFT determina que se deve concluir no voto final que à comissão não cabe afirmar se a proposição é adequada ou não.

Em face do exposto, voto pela não implicação financeira ou orçamentária da matéria em aumento ou diminuição da receita e da despesa pública, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira ou orçamentária da Medida Provisória nº 1.089, de 2021.





Em relação às 82 emendas apresentadas, nenhuma delas tem implicação orçamentária e financeira, segundo minha avaliação, não cabendo, assim, pronunciamento quanto à adequação financeira ou orçamentária desse conjunto de proposições.

## II.2 – DO MÉRITO

Já de início, preciso dizer que atuar na relatoria da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, foi uma experiência política e intelectual muito enriquecedora, durante a qual pude contar com a ajuda diligente de entidades públicas e privadas, parlamentares, especialistas, colaboradores e pessoas que trabalham dia após dia no planejamento, na operação e na segurança da aviação civil. Reuni-me várias vezes com representantes do governo e da sociedade civil, sempre cultivando o hábito de ouvir as partes e com elas manter um diálogo franco e responsável.

Entre os órgãos e as entidades ouvidas no decorrer da tramitação da Medida Provisória em comento, destacamos a Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR), a Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (ANEAA), a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), a Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG), a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Representantes de Aeroportos, Representantes de Pilotos, o Ministério da Infraestrutura, a Força Aérea Brasileira, o Exército Brasileiro, dentre diversos outros, que em muito contribuíram com o PLV ora apresentado.

Meu agradecimento especial a Deputados e Senadores que apresentaram emendas e sugestões à matéria. Diversas dessas contribuições me ajudaram a formular o projeto de lei de conversão que agora está sob exame do Plenário.

Antes que passe a enunciar as principais alterações, acréscimos e supressões que o PLV promove no texto original da medida provisória, ressalto que o mérito e a oportunidade da iniciativa do governo são indiscutíveis. Direi o porquê.



Dos dirigíveis aos drones, a aviação tem sido uma das provas mais formidáveis do engenho humano, exigindo da sociedade, ao mesmo tempo, enorme esforço de inovação, organização e segurança.

Nesse longo caminho, o Brasil se consolidou como um dos países de referência no campo da aviação e, em particular, do transporte aéreo.

Fomos capazes de construir vasta infraestrutura aeroportuária e de controle do espaço aéreo, produzir tecnologia e conhecimento aeronáutico de ponta, formar quadros de excelência profissional, assim como dar origem a pequenas, médias e grandes empresas de prestação de serviços aéreos. Tudo isso, lembre-se, a despeito dos muitos problemas econômicos e institucionais por que passamos.

Os desafios, porém, não terminam. Apesar de termos promovido ampla desregulamentação do transporte aéreo nas últimas duas décadas, criado a agência reguladora (Anac), permitido o livre ingresso de capital estrangeiro em empresas nacionais de aviação e dado início ao “Programa Voo Simples”, grande esforço de simplificação de procedimentos e exigências administrativas em torno da aviação, é preciso adequar a legislação setorial ao cenário em que agora se desenvolvem, com muito mais liberdade de iniciativa e de risco, atividades antes sujeitas ao estrito controle do Estado.

Nessa diretriz, a MPV nº 1.089, de 2021, altera normas legais importantes, mas que apresentam conteúdos ultrapassados – a Lei nº 6.009, de 1973, que dispõe sobre tarifas aeroportuárias e aeronáuticas, e a Lei nº 7.565, de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA. Além desses dois diplomas, que são anteriores à Constituição em vigor, a iniciativa também afeta a Lei nº 11.182, de 2005, de sorte a aproximar a atuação da Anac da que é recomendada pela moderna doutrina regulatória, já posta em prática por diversos países.

Vale destaque o realce legal agora conferido à natureza privada dos serviços aéreos, atividade que se sujeita ao poder normativo e regulador do Estado, no exercício de tutela da segurança pública, *latu sensu*,



mas que não está limitada pela esfera de titularidade de bens e serviços conferida à União pelo legislador.

Tal caracterização é crucial para a promoção da concorrência e do empreendedorismo na aviação civil. Estimulá-los é o único caminho sensato para reduzir preços e ampliar a oferta dos serviços de transporte aéreo.

Na expectativa de que tenha conseguido demonstrar que a MPV 1.089, de 2021, é louvável, passo a abordar as principais modificações presentes no PLV.

**1. ALTERAÇÃO DO § 2º DO ART. 6º DA LEI nº 6.009, de 1973 – retira comando, dado pela MP, que confere à Anac competência para regulamentar a suspensão de serviços por inadimplemento, substituindo-o por regra que prevê a aplicação de suspensão mediante aviso prévio e desde que não haja contestação do inadimplemento, conforme emenda 42 do Deputado Coronel Tadeu.** Nas discussões realizadas no âmbito desta relatoria, Abear (empresas aéreas) e concessionários de aeroportos entraram em acordo sobre a proposta. Em nosso entendimento, é importante já prever em lei os mecanismos de atuação dos operadores aeroportuários no caso de inadimplemento de prestadores de serviços aéreos, a fim de que não se repitam episódios prejudiciais ao setor, como o da falência da Avianca, e se garanta nos futuros certames licitatórios um cenário de mais segurança jurídica e atratividade econômica.

**2. ALTERAÇÃO DO ART. 7º DA LEI nº 6.009, de 1973 – como a caracterização das tarifas foi retirada pela MPV do texto da lei, o art. 7º foi alterado de sorte a prever isenções sem vinculá-las a tipos específicos de tarifas aeroportuárias.** Isso se fundamenta na necessidade de se preservar a segurança jurídica nas relações entre operadores aeroportuários e os usuários dos respectivos serviços, que planejam suas ações pessoais e comerciais com base, também, nos benefícios tarifários existentes. Da parte do governo, manter o quadro de beneficiários na lei – não em regulamento – é importante para que eventuais novas isenções não sejam propostas e



adotadas tão facilmente, as quais poderiam minar o desempenho econômico-financeiro do setor.

**3. ALTERAÇÃO DO ART. 36-A DA LEI nº 7.565, de 1986 – no lugar de conferir à Anac a faculdade de expedir regulamento específico para aeródromos situados na Amazônia (texto da MP), o dispositivo passa a obrigá-la a fazer isso, conforme emenda nº 26, apresentada pelo Deputado Lúcio Mosquini.** A alteração consolida o entendimento técnico segundo o qual é preciso expedir regras específicas para pequenos aeroportos que se situam na região da Amazônia. Sem a existência dessas regras, que agora passam a ser obrigatórias, muitos serviços essenciais não podem ser prestados a populações remotas e desassistidas. Exigências severas devem se aplicar à segurança de aeródromos, mas não ao custo de impedir a ligação de comunidades isoladas ao tecido social e econômico do País.

**4. ACRÉSCIMO DE PARÁGRAFO ÚNICO AO ART. 227 DA LEI nº 7.565, de 1986 – obriga-se que informações dos passageiros sejam fornecidas às autoridades competentes, conforme emenda 19, do Deputado Bacelar.** A modificação foi amplamente discutida com organismos de governo e com a Abear (empresas aéreas) e visa a garantir que as autoridades públicas, notadamente as que atuam na segurança da aviação civil, recebam das empresas aéreas e dos agentes de viagem, na forma de regulamentação, os dados que possibilitam identificar o passageiro que irá embarcar, ressaltando aqui que o propósito é o de preservar a segurança do voo, em conformidade com os acordos e protocolos internacionais sobre a matéria. A privacidade dos viajantes, a par desse aspecto específico, continua mantida.

**5. ACRÉSCIMO DE INCISO L E SEQUENTES AO ART. 8º DA LEI nº 11.182, de 2005 – conferem à Anac competências para adotar medidas cautelares, aplicar sanções, requisitar auxílio policial e tipificar**



**infrações, em observância à nova redação do art. 288 do CBA e alterações e revogações de artigos seguintes a ele, promovidas pelo PLV, conforme sugestão da Anac e em sintonia com a emenda nº 54 do Deputado Alceu Moreira.** Atualmente, pequenos deslizes no cumprimento das normas de aviação civil acarretam penalidades importantes, como multas de elevado valor. Com a competência que é delegada à Anac, a agência poderá modular adequadamente as sanções com as diferentes condutas infracionais, dando ênfase na atuação preventiva e educativa do regulador, sem prejuízo da segurança de voo.

**6. ACRÉSCIMO DE ART. 7º À MPV – estatui que as relações de trabalho dos aeronautas, mesmo com as alterações aqui promovidas, continuam regidas pelo disposto na legislação trabalhista, na Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, e nas convenções e nos acordos coletivos de trabalho, conforme emendas nº 3, nº 4 e nº 17 (Deputado Jerônimo Goergen), nº 6 e nº 10 (Senador Paulo Paim), nº 22 (Deputado Fábio Trad), nº 24 (Senador Eduardo Braga), nº 37 (Deputado João Campos), nº 45 e nº 47 (Deputado Coronel Tadeu), nº 63 e nº 66 (Deputado Franco Cartafina), nº 65 (Senador Nelsinho Trad), nº 72, nº 73 e nº 75 (Deputado Wolney Queiroz), nº 78 (Deputado Euclides Pettersen), nº 79 (Deputado Luis Tibé), nº 81 (Senador Randolfe Rodrigues), nº 83 (Deputado Reginaldo Lopes), e nº 86 (Deputado Alessandro Molon).** Essa alteração foi sugerida pelos aeronautas e abraçada por diversos parlamentares, em especial os de oposição ao governo. Considero que a proposta oferece aos aeronautas a segurança jurídica necessária para continuarem a desenvolver suas atividades, com excelência, em benefício dos usuários do transporte aéreo, mesmo sob o novo regime de exploração de serviços aéreos. Capital e trabalho podem – e devem – atuar em parceria.

**7. ACRÉSCIMO DE ART. 8º À MPV – autoriza o Executivo a promover licitações para a celebração de contratos de concessão patrocinada que prevejam percentual de remuneração pago pela administração pública superior a setenta por cento, no caso específico de**



**oito aeroportos no Estado do Amazonas.** Trata-se de pedido do Ministério da Infraestrutura e do Deputado Delegado Pablo. As infraestruturas aeroportuárias em caso, além de atenderem à demanda local por transporte aéreo, exercem uma função social vital para a região, que carece de infraestrutura de acesso, em virtude, inclusive, de suas características geográficas, como a dimensão dos municípios, baixa densidade demográfica e vasta ocupação territorial pela floresta Amazônica. A concessão patrocinada permitirá a realização de investimentos públicos indispensáveis e urgentes, dirigidos à gestão, modernização e manutenção desses pequenos aeroportos regionais. Sem tal providência, Estado e municípios continuarão a lidar com a difícil tarefa de estruturar projetos de adequação e expansão de tais aeroportos, sem os quais não conseguem obter recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.

**8. ACRÉSCIMO DE ART. 9º À MPV – extingue, a partir de 1º de janeiro de 2023, as contribuições pagas pelos concessionários de aeroportos ao FNAC, relativas à parcela do extinto Ataero, cujo valor foi incorporado às tarifas aeroportuárias, com base no art. 1º, §1º da Lei nº 13.319, de 2016.** Essa alteração foi proposta pelo governo e aqui acatada, pois permitirá redução tarifária em aeroportos das primeiras rodadas de concessão, sem que isso represente prejuízo para o FNAC, que já dispõe de suficiente fluxo e estoque de recursos para fazer frente às demandas por investimento público do setor.

Com a inclusão do supracitado art. 9º, verifica-se que a proposta importa redução da receita da União. Muito embora não se trate de receita tributária, faz-se necessário demonstrar a estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deve iniciar sua vigência e nos dois seguintes.

Sendo assim, em consonância com o art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias - ADCT e com os artigos 124 e 125 da Lei nº 14.194, de 2021, verifica-se uma previsão de arrecadação de R\$ 632.385.233 no ano de 2023 (início da vigência), de R\$ 507.843.088 no ano de 2024 e de R\$ 438.374.319 no ano de 2025. Esclarece-se que a redução da



estimativa de receita a cada ano deve-se ao fato de que alguns dos aeroportos já estão em processo de relicitação, cujos novos contratos de concessão não mais preveem a compensação do Atacero.

Por fim, com vistas à realização da compensação exigida por lei, conforme o disposto na alínea “a”, inciso I, do art. 125 da Lei nº 14.194, de 2021, informa-se que a exclusão do montante da receita que se estima renunciar constará do Projeto de Lei Orçamentária de 2023.

### **II.3 – CONCLUSÃO DO VOTO**

Ante o exposto, pela Comissão Mista, votamos:

a) pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.089, de 2021;

b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, e das emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista, com exceção das emendas de nº 9, 60 e 80;

c) voto pela não implicação financeira ou orçamentária em aumento ou diminuição da receita e da despesa pública da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, e das 82 emendas apresentadas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira ou orçamentária da matéria;

d) no mérito:

d.1) pela aprovação da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, e das emendas nº 3, 4, 6, 10, 17, 19, 22, 24, 26, 29, 37, 39, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 54, 62, 63, 65, 66, 72, 73, 75, 78, 79, 81, 82, 83, 86, acolhidas parcial ou integralmente, na forma do projeto de lei de conversão em anexo;

d.2) pela rejeição das demais emendas.

Sala das Sessões, em                    de                    de 2022.



**Deputado GENERAL PETERNELLI**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. General Peternelli  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227752090200>





**COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A  
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 2021**

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº       , DE 2022**

(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 13.448, de 5 de junho de 2017 e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei 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 13.448, de 5 de junho de 2017 e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo.

**Art. 2º** A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

Parágrafo único. Compete à autoridade de aviação civil estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária.” (NR)

“Art. 6º As tarifas aeroportuárias não pagas:

I - no prazo de quinze dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de correção monetária; e



II - no prazo de trinta dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de juros de mora de um por cento ao mês, mantida a correção monetária.

§1º Em caso de inadimplemento do pagamento de tarifas aeroportuárias, a entidade responsável pela administração do aeroporto poderá exigir o pagamento antecipado das tarifas aeroportuárias ou suspender a prestação de serviços aeroportuários, incluído o uso de equipamentos, instalações e facilidades.

§2º As medidas de que trata o §1º deverão ser aplicadas mediante aviso prévio e desde que a cobrança não seja objeto de contestação fundamentada.” (NR)

“Art. 7º Na fixação do regime tarifário de que trata o art. 2º, parágrafo único, desta Lei, serão isentos do pagamento das tarifas estabelecidas pela autoridade de aviação civil:

I- os passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;

II - os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;

III - os passageiros em trânsito;

IV - os passageiros com menos de 2 (dois) anos de idade;

V - os inspetores de Aviação Civil, quando no exercício de suas funções;

VI - os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

VII - os passageiros, quando convidados do Governo brasileiro;

VIII - as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;

IX - as aeronaves em voo de experiência ou de instrução, pelo pouso;

X - as aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica;

XI - as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;



XII - as demais aeronaves, pela permanência:

- a) por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento;
- b) em caso de acidente, pelo prazo que durar a investigação do acidente;
- c) em caso de estacionamento em áreas arrendadas pelo proprietário ou explorador da aeronave.

XIII - as mercadorias e materiais destinados a entidades privadas ou públicas da Administração Direta ou Indireta, quando ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo Governo Federal, por motivos independentes da vontade dos destinatários; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministério da Infraestrutura;

XIV - as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministério da Infraestrutura.

§ 1º O despacho do Ministério da Infraestrutura concessivo da isenção poderá referir-se ao total ou à parte da importância correspondente ao valor da tarifa.

§ 2º A isenção de que trata o inciso III do *caput* não se aplica aos passageiros em conexão, conforme definido em legislação específica.” (NR)

“[Art. 9º](#) O atraso no pagamento das tarifas previstas no art. 8º 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, suspensão *ex officio* das emissões de plano de voo até regularização do débito.” (NR)

**Art. 3º** A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 20. ....



I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade;

.....  
III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. Pode a autoridade de aviação civil, por meio de regulamento, estabelecer as condições para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial.” (NR)

“Art. 21. ....

§ 1º Para fins do disposto no *caput*, o transporte dos objetos ou das substâncias por aeronaves civis públicas de segurança pública será regulamentado, em conjunto, pela autoridade de aviação civil e pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública, podendo ser dispensada a autorização especial.

§ 2º O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.” (NR)

“Art. 22. Toda aeronave com origem ou destino no exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.

§ 1º Exceto para aviação geral, assim definida em legislação, não se considera primeiro pouso, para fins do *caput*, a operação em aeroporto alternativo, desde que não haja embarque ou desembarque de pessoas ou cargas, observada legislação específica.

§ 2º Compete à autoridade de aviação civil publicar a lista de aeroportos internacionais, inclusive dos aeroportos domésticos utilizados como alternativos pelo tráfego aéreo internacional.” (NR)

“Art. 23.....



§ 1º A aeronave estrangeira autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada.

.....” (NR)

“Art. 25. ....

.....

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, devem obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica.” (NR)

“Art. 30. A utilização de aeródromos civis deve obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica.

.....

§ 3º A autoridade de aviação civil regulamentará as operações de aeronaves que compreendam pouso ou decolagem em áreas distintas de aeródromos.” (NR)

“Art. 32. ....

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais serão classificados como aeroportos internacionais.” (NR)

“Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica.”(NR)

“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 vista a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.” (NR)



“Art.39. ....

IV – aos prestadores de serviços aéreos

.....” (NR)

“Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos prestadores de serviços aéreos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

.....  
.  
§ 5º Aplica-se o disposto no *caput* deste artigo e respectivos parágrafos às empresas de serviços auxiliares.” (NR)

“Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos regulamentos de que trata o art. 66, ressalvada a operação com certificado de aeronavegabilidade especial.

.....  
§ 4º Compete à autoridade de aviação civil regulamentar os requisitos, as condições e as provas necessárias à emissão do certificado de aeronavegabilidade especial.” (NR)

“Art. 68. ....

.....  
§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável para a obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto para certificado de aeronavegabilidade especial.

§ 3º O disposto neste artigo aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, nos termos estabelecidos pela autoridade de aviação civil.” (NR)



“Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro, público, único e centralizado, tem como atribuições:

.....  
IV - proceder às anotações de usos e às práticas aeronáuticas que não contrariem a lei e a ordem pública, assim como ao cadastramento geral, na forma disposta em regulamentação da autoridade de aviação civil;

V – proceder à matrícula de aeronave, por ocasião de primeiro registro no País;

VI – atribuir as marcas de nacionalidade e a matrícula identificadoras das aeronaves; e

VII - inscrever os documentos da aeronave relacionados a:

- a) domínio;
- b) demais direitos reais;
- c) abandono;
- d) perda;
- e) extinção; e
- f) alteração essencial.

§ 1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados.

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pela autoridade de aviação civil, que disciplinará seu funcionamento, seus requisitos e seus procedimentos.

§ 3º Os serviços relativos ao registro ocorrem a pedido do requerente, por meio da apresentação da documentação exigida e do pagamento das taxas a eles correspondentes, nos termos dispostos em regulamentação da autoridade de aviação civil.” (NR)

“Art. 99. A formação e o treinamento de pessoal da aviação civil obedecerão aos regulamentos editados pela autoridade aeronáutica.” (NR)



“Art. 102. Os serviços auxiliares, conexos à navegação aérea ou à infraestrutura aeronáutica, serão os assim definidos pela autoridade aeronáutica.” (NR)

“Art. 106.....

§ 1º A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, de matrícula, de aeronavegabilidade, de transferência por ato entre vivos, de constituição de hipoteca, de publicidade e de cadastramento geral.

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá estabelecer exceções ao registro de que trata o § 1º.” (NR)

“Art. 118. Os projetos de construção de aeronaves por conta do próprio fabricante, os contratos de construção por conta de quem a tenha contratado e as respectivas hipotecas poderão ser inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro.” (NR)

“Art. 123. ....

I - a pessoa natural ou jurídica prestadora de serviços aéreos;

II - a pessoa natural ou jurídica que utilize aeronave, de sua propriedade ou de outrem, de forma direta ou por meio de prepostos, para a realização de operações que não configurem a prestação de serviços aéreos a terceiros.

.....” (NR)

“Art. 128. O contrato de arrendamento de aeronave será feito por instrumento público ou particular e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.” (NR)

“Art. 156. ....

§ 2º A função não remunerada pode ser exercida por tripulantes habilitados, independentemente de sua nacionalidade.

.....” (NR)





“Art. 157. A critério da autoridade de aviação civil, poderão ser admitidos tripulantes estrangeiros em serviços aéreos brasileiros, desde que haja reciprocidade ou acordo bilateral sobre a matéria.” (NR)

“Art. 160. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade de aviação civil, na forma disposta em regulamentação específica.” (NR)

“[Art. 162](#). As prerrogativas decorrentes de licenças e de certificados de habilitações técnicas poderão ser exercidas por seu titular, desde que atendidos os requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil.” (NR)

“[Art. 172](#). O preenchimento do Diário de Bordo deve atender aos requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil.” (NR)

“[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.

Parágrafo único. 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.” (NR)

### “CAPÍTULO III”

#### Serviços aéreos

.....

#### SEÇÃO IV

#### Da Exploração de Serviços Aéreos

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos que impliquem consórcio, *pool*, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses deverão obedecer ao disposto



em regulamentação específica da autoridade de aviação civil.”  
(NR)

“Art. 193. É aberta a qualquer pessoa, natural ou jurídica, a exploração de serviços aéreos, observadas as disposições desta Lei e as normas da autoridade de aviação civil.” (NR)

## “CAPÍTULO V

### Do Transporte Aéreo

#### SEÇÃO I

#### Do Transporte Aéreo Internacional

Art. 203. Os serviços de transporte aéreo internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

.....” (NR)

“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.

Parágrafo único. O pedido de arquivamento da inscrição da empresa estrangeira na Junta Comercial observará o disposto em ato do Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração – DREI.” (NR)

“[Art. 216](#). Os serviços aéreos de transporte doméstico são reservados a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.” (NR)

“[Art. 222](#). Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem ou carga, por meio de aeronave, mediante pagamento.

.....” (NR)



“Art. 227.....

Parágrafo único. Os prestadores de serviço de intermediação da compra de passagem aérea e as empresas prestadoras do serviço de transporte aéreo devem fornecer às autoridades federais competentes, na forma da regulamentação, as informações pessoais do passageiro.” (NR)

“Art. 232.....

§ 1º A autoridade de aviação civil regulamentará o tratamento dispensado ao passageiro indisciplinado, inclusive em relação às providências cabíveis.

§ 2º O prestador de serviços aéreos poderá deixar de vender, por até doze meses, bilhete a passageiro que tenha praticado ato de indisciplina considerado gravíssimo, nos termos da regulamentação prevista no § 1º.

§ 3º Não se aplica a passageiro em cumprimento de missão de Estado a hipótese de impedimento prevista no § 2º, sem prejuízo de serem estabelecidas outras exceções na regulamentação prevista no § 1º.

§4º Os dados de identificação de passageiro que tenha praticado ato gravíssimo de indisciplina poderão ser compartilhados pelo prestador de serviços aéreos com seus congêneres, nos termos da regulamentação prevista no § 1º.” (NR)

“Art. 267. ....

I – o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos art. 257 e art. 269, sendo-lhe obrigatória, para tanto, a contratação de seguro, conforme previsto no art. 281, III;

.....” (NR)

“Art. 281. ....

.....

III - ao pessoal técnico a bordo, às pessoas e aos bens na superfície;



.....  
§ 1º .....

§ 2º A contratação do seguro previsto no *caput* é facultativa se a aeronave for operada por órgão de segurança pública relacionado nos incisos do *caput* do art. 144 da Constituição da República Federativa do Brasil.

§ 3º A operação com aeronave não segurada nos termos do § 2º, deverá observar o disposto em tratados e convenções aplicáveis.” (NR)

## “TÍTULO IX

### Das Infrações e Providências Administrativas

#### CAPÍTULO I

##### Dos Órgãos Administrativos Competentes

“Art. 288. A autoridade de aviação civil é competente para tipificar as infrações a este Código, ou à legislação que dele decorra, bem como para definir as respectivas sanções e providências administrativas aplicáveis a cada conduta infracional, observado processo de apuração e de julgamento previsto em regulamento próprio.

Parágrafo único. O disposto nos Capítulos II e III deste Título se aplica, tão somente, às atribuições do Comando da Aeronáutica, no que couber.

#### CAPÍTULO II

##### Das Providências Administrativas

Art. 289. ....

II - suspensão de certificados, licenças ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças ou autorizações;

.....” (NR)

“Art. 291. ....

.....



§ 2º Tratando-se de crime em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no § 1º, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.” (NR)

“Art. 299. Será aplicada multa de até mil valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, de habilitação, de autorização ou de homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

.....” (NR)

“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 aeronáutica, quando exigido;

.....

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

.....

VI - .....

.....

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

.....” (NR)



**Art. 4º** A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 8º .....

.....  
XIV – exigir certificação do operador como condição para exploração dos serviços aéreos, quando julgar necessário, conforme disposto em regulamentação;

.....  
XVIII - administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro e disciplinar seu funcionamento, os requisitos e os procedimentos para o registro;

.....  
XXV - estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, e disciplinar a remuneração do seu uso;

.....  
XXXII - regular e fiscalizar os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil;

.....  
L - 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;

LI – aplicar advertência, multa, suspensão ou cassação de certificados, licenças e autorizações, bem como deter, interditar e apreender aeronave ou material transportado, entre outras providências administrativas, inclusive de caráter não sancionatório;

LII - requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas;

LIII - tipificar as infrações à legislação de aviação civil, bem como definir as respectivas sanções e providências administrativas aplicáveis a cada conduta infracional e, ainda, o processo de apuração e de julgamento.



.....  
§ 5º Sem prejuízo do disposto no inciso XI do *caput*, é de competência do Comando da Aeronáutica a autorização para o transporte de explosivo e material bélico em aeronaves civis públicas estrangeiras que partam ou se destinem a aeródromo brasileiro ou com sobrevoos do território nacional.

.....” (NR)

“Art. 8º-A. Será solidária a responsabilidade da pessoa jurídica empregadora por atos de seus agentes ou empregados, nas infrações a preceitos da aviação civil, bem como daquele que cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave.”

“Art. 11. ....

III – regular a exploração de serviços aéreos;

.....” (NR)

“Art. 29. ....

§ 1º O fato gerador da TFAC é o exercício regular do poder de polícia ou a prestação de serviços públicos, nos termos do disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

§ 2º São sujeitos passivos da TFAC as empresas prestadoras de serviços aéreos, as exploradoras de infraestrutura aeroportuária, as agências de carga aérea, as pessoas jurídicas que explorem atividades de fabricação, de manutenção, de reparo ou de revisão de produtos aeronáuticos e as demais pessoas físicas e jurídicas que realizem atividades fiscalizadas pela ANAC.

.....” (NR)

“Art. 47. ....

I - os regulamentos, as normas e as demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser



editada pela ANAC, sendo que a prestação de serviços aéreos e a exploração de áreas e de instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras, enquanto não for editada nova regulamentação;

.....” (NR)

“Art. 48. ....

§ 1º Fica assegurada às empresas prestadoras de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado editadas pela ANAC.

.....” (NR)

“Art. 49. Na prestação de serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º A autoridade de aviação civil poderá exigir dos prestadores de serviços aéreos que lhe comuniquem os preços praticados, conforme regulamentação específica.

.....” (NR)

**Art. 5º** A Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 15. ....

.....  
.

§ 4º O procedimento de cálculo a que se refere o § 3º e sua conferência não obstam o processo licitatório de que trata o art. 13 desta Lei, nos termos de regulamento.

§ 5º Caso o valor inicial ofertado a título de outorga, na sessão de leilão da relicitação, seja menor que o valor do pagamento, ao anterior contratado, da indenização referente a bens reversíveis não amortizados ou depreciados, a União custeará a diferença, observadas as regras fiscais e orçamentárias.”  
(NR)





“Art. 20. ....

§ 2º O prazo de que trata o § 1º deste artigo poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, desde que o total dos períodos de prorrogação não ultrapasse vinte e quatro meses, mediante deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI).” (NR)

“Art. 31. ....

§ 6º A existência de controvérsias sobre direitos patrimoniais disponíveis submetidas à arbitragem não impede o início do novo contrato de parceria.” (NR)

**Art. 6º** O [Anexo III à Lei nº 11.182, de 2005](#), passa a vigorar na forma constante do Anexo a esta Lei.

**Art. 7º** As relações de trabalho decorrentes de serviços aéreos que envolvam aeronautas são regidas pelo disposto na legislação trabalhista, na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, e nas convenções e nos acordos coletivos de trabalho.

**Art. 8º** Fica o Poder Executivo federal autorizado, nos termos do § 3º do art. 10 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, a promover licitações para a celebração de contratos de concessão patrocinada, cujo percentual de remuneração pago pela administração pública seja superior a setenta por cento, nos seguintes empreendimentos localizados no Estado do Amazonas:

- I – Aeroporto de Barcelos, no Município de Barcelos;
- II – Aeroporto de Carauari, no Município de Carauari;
- III – Aeroporto de Coari, no Município de Coari;
- IV – Aeroporto de Eirunepé, no Município de Eirunepé;



V – Aeroporto de Lábrea, no Município de Lábrea;

VI – Aeroporto de Maués, no Município de Maués;

VII – Aeroporto de Parintins, no Município de Parintins; e

VIII – Aeroporto de São Gabriel da Cachoeira, no Município de São Gabriel da Cachoeira.

**Art. 9º** A partir de 1º de janeiro de 2023, não serão devidas pelas concessionárias de aeroportos as contribuições ao Fundo Nacional de Aviação Civil criadas com fundamento no art. 1º, §1º, da Lei nº 13.319, de 2016.

§ 1º Na data mencionada no *caput* deste artigo, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) alterará os valores das tarifas aeroportuárias para deduzir o valor correspondente à contribuição extinta.

§ 2º Uma vez aplicada a dedução prevista no §1º, não caberá reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão aeroportuária em decorrência da extinção das contribuições de que trata este artigo.

**Art. 10.** Os serviços aéreos são atividades econômicas de interesse público, devendo ser considerados serviços aéreos públicos para fins de aplicação do direito internacional.

Parágrafo único. O disposto no *caput* igualmente se aplica às legislações tributária e aduaneira.

**Art. 11.** Ficam revogados os seguintes dispositivos:

I - o [art. 10 da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972](#);

II - da [Lei nº 6.009, de 1973](#):

a) as [alíneas “a” e “b” do parágrafo único do art. 2º](#);

b) os [art. 3º](#) e [art. 4º](#); e

c) os [incisos I a III do caput do art. 6º](#);

III - da [Lei nº 7.565, de 1986](#):

a) os [§ 2º](#) e [§ 3º do art. 14](#);



- b) o [§ 2º do art. 15](#);
- c) o [§ 2º do art. 25](#);
- d) o [§ 1º do art.30](#);
- e) o [art. 34](#);
- f) o [§ 2º do art. 36](#);
- g) o [parágrafo único do art. 37](#);
- h) o [§ 1º do art. 40](#);
- i) o [art. 41](#);
- j) os [§ 2º](#) e [§ 3º do art. 67](#);
- k) o [§ 4º do art. 70](#);
- l) os art. 73 a art. 76;
- m) a [Seção II do Capítulo V do Título III](#);
- n) o [art. 98](#);
- o) o [parágrafo único do art. 99](#);
- p) do [art. 102](#):
  1. os [incisos I](#) e [II do caput](#); e
  2. o [§ 2º](#);
- q) o [art. 109](#);
- r) o [art. 113](#);
- s) os [art. 116](#) e [art. 117](#);
- t) os [§ 1º a § 3º do art. 118](#);
- u) o art. 119;
- v) o art. 125;
- w) o [art. 137](#);
- x) o [art. 147](#);
- y) o [art. 153](#);
- z) o [§ 1º do art. 155](#);
- aa) o [parágrafo único do art. 160](#);
- ab) o [art. 161](#);



- ac) o [parágrafo único do art. 172](#);
- ad) o [parágrafo único do art. 173](#);
- ae) os [art. 175](#) e [art. 176](#);
- af) o [Capítulo II do Título VI](#);
- ag) as [Seções I a III do Capítulo III do Título VI](#);
- ah) os art. 194 a art. 196;
- ai) os art. 198 a art. 200;
- aj) o Capítulo IV do Título VI;
- ak) o [art. 204](#);
- al) os incisos I a III do *caput* do art. 205;
- am) os art. 206 a art. 214;
- an) o [Capítulo VI do Título VI](#);
- ao) o [inciso II do caput do art. 267](#);
- ap) o [art. 283](#);
- aq) o inciso V do art. 289;
- ar) os incisos III e IV do *caput* do art. 299;
- as) do [art. 302](#):
1. a [alínea “w” do inciso I do caput](#);
  2. as [alíneas “i”, “y” e “z” do inciso III do caput](#); e
  3. a [alínea “j” do inciso VI do caput](#); e
- at) o art. 321;
- IV - da [Lei nº 11.182, de 2005](#):
- a) os [incisos III e V do caput do art. 3º](#);
  - b) o [inciso XIII do caput do art. 8º](#);
  - c) o [parágrafo único do art. 11](#);
  - d) o [art. 43](#); e
  - e) o [§ 3º do art. 49](#);
- V – o art. 122 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

**Art. 12.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



Sala das Sessões, em        de        de 2022.

Deputado GENERAL PETERNELLI  
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. General Peternelli  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227752090200>



## ANEXO

Anexo III à Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005

### "ANEXO III

CÓD	DESCRIÇÃO	FATOR DE COMPLEXIDADE	C1 (R\$)	C2 (R\$)	C3 (R\$)	C4 (R\$)	C5 (R\$)	C6 (R\$)
1	Concessão, renovação ou averbação de licenças, de habilitações ou de certificados do pessoal da aviação civil	Valor único	150,00					
2	Inscrição em exame teórico de profissional da aviação civil	Tempo da Prova	50,00	100,00	150,00	200,00	250,00	300,00
3	Emissão de certificado, de licença ou de habilitação de pessoal, baseada em validação de autoridade estrangeira	Valor único	120,00					
4	Emissão do certificado de dispositivo de treinamento para simulação de voo	Tecnologia do Dispositivo	200,00	1.000,00	4.000,00	8.000,00	12.000,00	14.400,00
5	Alteração de certificado de dispositivo de treinamento para simulação de voo	Tecnologia do Dispositivo	200,00	400,00	1.000,00	2.000,00	3.000,00	5.000,00
6	Credenciamento de pessoa física para emissão de laudo ou similares	Valor único	500,00					
7	Renovação de credenciamento de pessoa física	Valor único	250,00					

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



	para emissão de laudo ou similares							
8	Credenciamento de pessoa jurídica para emissão de laudo ou similares	Tipo e quantidade de demonstrações	1.000,00	3.000,00	6.000,00			
9	Renovação ou alteração de credenciamento de pessoa jurídica para emissão de laudo ou similares	Valor único	500,00					
10	Emissão de certificado de operador aéreo	Complexidade da operação pretendida	3.000,00	6.000,00	9.000,00	15.000,00	21.000,00	30.000,00
11	Alteração relevante de especificações operativas	Complexidade da operação pretendida	200,00	400,00	1.000,00	3.000,00	10.000,00	15.000,00
12	Autorização de operações especiais do operador aéreo	Complexidade da operação pretendida	100,00	200,00	500,00	1.000,00	2.000,00	10.000,00
13	Renovação ou modificação da autorização de operações especiais do operador aéreo	Complexidade da operação pretendida	100,00	200,00	300,00	500,00	600,00	1.000,00
14	Revisão de manuais, programas e listas de equipamentos e similares, não inclusos nas autorizações e certificações	Conteúdo dos documentos e necessidade de demonstrações	100,00	300,00	800,00	1.400,00	2.000,00	3.000,00
15	Aprovação de programa de AVSEC	Complexidade da operação pretendida	1.000,00	2.000,00	8.000,00	10.000,00	11.000,00	17.000,00
16	Emissão do certificado do operador aeroportuário	Complexidade da operação pretendida	1.000,00	3.000,00	10.000,00	13.000,00	17.000,00	25.000,00
17	Cadastro de aeródromo	Complexidade do processo	500,00	2.000,00	8.000,00	15.000,00		
18	Emissão de	Complexidade	1.000,	20.000,	100.000,	450.000,	3.000.000,	6.000.000,



	certificado de tipo de produto aeronáutico e respectivos adendos	do produto e do processo	00	00	00	00	00	00
19	Alteração de certificação de tipo de produto aeronáutico (realizada por pessoa que não o detentor do CT)	Complexidade do produto e do processo	500,00	2.000,00	10.000,00	45.000,00	300.000,00	600.000,00
20	Emissão de certificado de produto aeronáutico aprovado (CPAA)	Valor único	2.000,00					
21	Emissão de certificado de organização de produção ou projeto	Complexidade do processo de projeto ou produção	3.000,00	6.000,00	9.000,00	15.000,00	21.000,00	30.000,00
22	Emissão de certificado de aeronavegabilidade	Complexidade da Aeronave	100,00	400,00	1.000,00	1.500,00	2.000,00	3.000,00
23	Emissão do certificado de organização de manutenção	Complexidade do processo	1.000,00	4.000,00	7.000,00	10.000,00	16.000,00	
24	Alteração de especificações de organização de manutenção	Valor único	1.000,00					
25	Extensão de limites para execução de tarefas de manutenção, de manutenção preventiva, de reconstrução ou de alterações	Valor único	500,00					

" (NR)

Sala das Sessões, em de de 2022.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. General Peternelli  
 Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227752090200>



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



**Deputado GENERAL PETERNELLI**

Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. General Peternelli  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227752090200>

