

COMISSÃO DA AMAZÔNIA E DOS POVOS ORIGINÁRIOS E TRADICIONAIS

PROJETO DE LEI Nº 539, DE 2024

Apensados: PL nº 4.392, de 2023, PL nº 4.715/2023, PL nº 1.007/2024 e PL nº 1.435/2024

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, para estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas sul-americanas na Amazônia Legal.

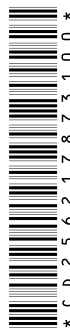
Autora: Deputada CRISTIANE LOPES

Relator: Deputado DEFENSOR STÉLIO DENER

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe visa alterar a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), para estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas sul-americanas na Amazônia Legal.

Para tanto, o projeto prevê que as empresas sul-americanas de transporte aéreo que estejam autorizadas a operar serviços de transporte aéreo internacional no Brasil poderão prestar também os serviços aéreos de transporte público doméstico, exclusivamente em rotas que tenham como origem ou destino aeroportos localizados dentro da região da Amazônia Legal, desde que atendam aos requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica brasileira.



Além disso, o projeto também dispõe que a composição da tripulação desses voos será a mesma estabelecida para o serviço aéreo internacional, na forma definida no CBA.

Encontram-se apensados ao projeto de lei em tela as seguintes proposições:

- PL nº 4.392, de 2023, de autoria do Senador Alan Rick, que altera a Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir o transporte aéreo doméstico, com origem ou destino em localidades na Amazônia Legal, por empresas estrangeiras.
- PL nº 4.715/2023, de autoria do Senado Federal, que altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir o transporte aéreo doméstico, com origem ou destino na Amazônia Legal, por empresas estrangeiras;
- PL nº 1.007/2024, de autoria do Deputado Maurício Carvalho, que altera o Código Brasileiro de Aeronáutica e a Lei nº 13.475, de 2017, que “dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta; e revoga a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984”, para permitir a prestação de serviço aéreo doméstico por empresa estrangeira, na região da Amazônia Legal; e
- PL nº 1.435/2024, de autoria do Deputado Lucio Mosquini, que altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, para estabelecer a autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas estrangeiras em operações de cabotagem.

Os projetos foram distribuídos às Comissões de Amazônia e dos Povos Originários e Tradicionais; Relações Exteriores e de Defesa Nacional; Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD).



A apreciação das proposições é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é o de prioridade, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso II, ambos do RICD.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos, nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise objetiva alterar a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), para estabelecer hipóteses de autorização da realização de serviços aéreos de transporte doméstico por empresas sul-americanas na Amazônia Legal.

Encontram-se apensados ao projeto de lei em exame o PL nº 4.392, de 2023, PL nº 4.715, de 2023, o PL nº 1.007, de 2024, e o PL nº 1.435, de 2024, que possuem objetivos bastante semelhantes ao da proposição em precedência.

Nesse quadro, o projeto em precedência prevê que as empresas sul-americanas de transporte aéreo que estejam autorizadas a operar serviços de transporte aéreo internacional no Brasil poderão prestar também os serviços aéreos de transporte público doméstico, exclusivamente em rotas que tenham como origem ou destino aeroportos localizados dentro da região da Amazônia Legal, desde que atendam aos requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica brasileira.

Somos inteiramente favoráveis às proposições em exame, pois reconhecemos os desafios logísticos enfrentados na região devido à precariedade da infraestrutura existente, em um ambiente caracterizado pela vasta extensão territorial e pela ocupação rarefeita, com amplas áreas florestais.

A notória escassez de rodovias pavimentadas e a precariedade das existentes, que muitas vezes ficam intransitáveis durante a estação



chuvosa, prejudicam o desenvolvimento econômico e social das comunidades, dificultando o acesso a serviços básicos e o escoamento eficiente da produção local.

Diante das dificuldades com o transporte terrestre, o transporte aquaviário sempre se destacou como o modal mais viável e eficiente na região, com destaque para os rios Amazonas, Solimões e Madeira, que oferecem alternativa natural para a movimentação de pessoas e mercadorias. Com o agravamento das mudanças do clima e a falta de investimento na manutenção do calado e do balizamento das hidrovias, entretanto, o transporte hidroviário também tem se mostrado insuficiente para garantir a conectividade da região.

Nesse cenário, o transporte aéreo ganha relevância na missão de superar as barreiras impostas, proporcionando alternativa rápida e eficaz para o deslocamento de pessoas e o transporte de mercadorias, especialmente em áreas remotas e isoladas. A agilidade e a abrangência do transporte aéreo são, portanto, elementos essenciais para a integração e o desenvolvimento sustentável da Amazônia Legal.

Assim, por concordarmos com o mérito principal das quatro proposições em análise e com a necessidade de fazer adequações relevantes, propomos aprova-las por meio de um Substitutivo.

Em vista do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 539, de 2024, e de seus apensados, o Projeto de Lei nº 4.392, de 2023, o Projeto de Lei nº 4.715, de 2023, o Projeto de Lei nº 1.007, de 2024, e o Projeto de Lei nº 1.435, de 2024, por meio do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado DEFENSOR STÉLIO DENER
Relator



COMISSÃO DA AMAZÔNIA E DOS POVOS ORIGINÁRIOS E TRADICIONAIS

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 539, DE 2024, E AOS PROJETOS DE LEI Nº 4.392, DE 2023, Nº 4.715, DE 2023, Nº 1.007, DE 2024, E Nº 1.435, DE 2024

Altera a Lei nº 7.565, de 1986, a Lei nº 11.182, de 2005, e a Lei nº 13.475, de 2017, para permitir que pessoas jurídicas sem sede administrativa no País operem o serviço aéreo de transporte doméstico em rotas aéreas com origem ou destino dentro da área da Amazônia Legal.

O Congresso Nacional decreta:

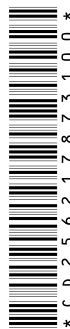
Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, e dá outras providências”, e a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que “Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta”, para permitir que pessoas jurídicas sem sede administrativa no País operem o serviço aéreo de transporte doméstico em rotas aéreas com origem ou destino dentro da área da Amazônia Legal.

Art. 2º O art. 216 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 216.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil poderá autorizar empresa sem sede administrativa no País a prestar serviços de transporte aéreo doméstico em rotas aéreas com origem ou destino dentro da área da Amazônia Legal.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 8º-B:



“Art. 8º-B. Cabe à Anac autorizar empresa sem sede administrativa no País a prestar serviços de transporte aéreo doméstico em rotas aéreas com origem ou destino dentro da área da Amazônia Legal.

§ 1º A autorização de que trata o *caput* só poderá ser concedida a empresas que tenham autorização para prestar serviços de transporte aéreo internacional no País.

§ 2º Sujeita-se às normas de regulação aplicáveis aos serviços de transporte aéreo doméstico a empresa sem sede administrativa no País que consiga a autorização de que trata o *caput*.

§ 3º A empresa sem sede administrativa no País que consiga a autorização de que trata o *caput* não perde as prerrogativas garantidas por tratado, convenção ou acordo internacional firmado pelo Brasil.

§ 4º O disposto neste artigo não exclui o previsto no parágrafo único do art. 6º desta Lei.

§ 5º A empresa sem sede administrativa no País que consiga a autorização de que trata o *caput* será obrigada a prestar toda assistência devida ao consumidor, inclusive o cadastro em órgãos governamentais de resolução de conflitos e a manutenção de canais de atendimento telefônico e digital em português.”

Art. 4º O art. 6º da Lei nº 13.475, de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.
6º
.....
.....

§ 2º Todas as empresas de transporte aéreo público que operem voos domésticos em território brasileiro terão obrigatoriedade seu quadro de tripulantes composto por brasileiros natos ou naturalizados, com contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, salvo:



I – as empresas estrangeiras de transporte público não regular na modalidade de táxi aéreo; e

II - as empresas de transporte público regular sem sede administrativa no País, quando em operações domésticas especialmente autorizadas na Amazônia Legal.

.....
..

§ 4º A empresa sem sede administrativa no País especialmente autorizada a operar voos domésticos na Amazônia Legal, na forma do art. 216 da Lei nº 7.565, de 1986, reservará percentual mínimo de 50% (cinquenta por cento) da tripulação a brasileiros natos ou naturalizados.” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado DEFENSOR STÉLIO DENER
Relator

