



## PARECER

Projeto de Lei nº 643/2021

Autor: Deputado Delegado Péricles

Relator: Deputado Cabo Maciel

Ementa: REGULAMENTA o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) pelas Unidades Operacionais da Polícia Militar e nos demais Órgãos de Segurança Pública do Estado do Amazonas e dá outras providências.

### I – RELATÓRIO:

Na data de 24.Nov.2021 foi protocolado pelo eminente Deputado Delegado Péricles o **Projeto de Lei nº 643/2021**, em cujo objeto da Lei, expresso em seu Art. 1º *caput*, dispõe que: **PL nº 643/2021**. **Art. 1º.** Fica regulamentado, no âmbito do Estado do Amazonas, o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANTs) pelas Unidades Operacionais da Polícia Militar, Polícia Civil, Estabelecimentos Penais e nos demais Órgãos de Segurança Pública do Estado.

Seguindo a tramitação regimental, inicialmente, foi encaminhado à **Comissão de Constituição, Justiça e Redação - CCJR**, e sob a relatoria do ilustre Deputado Carlinhos Bessa, este manifestou Voto Favorável à aprovação do Projeto de Lei nº 643/2021.

Em seguida, encaminhado à **Comissão de Assuntos Econômicos - CAE**, e sob a relatoria da eminente Deputada Alessandra Campêlo, **esta apresentou Emenda Supressiva aos artigos 7º e 8º do Projeto de Lei nº 643/2021**. E, em ato contínuo, manifestou voto favorável pela aprovação do Projeto de Lei



em epígrafe, nos termos da Emenda Supressiva apresentada no âmbito da Comissão de Assuntos Econômicos – CAE.

Posteriormente, encaminhado à **Comissão de Segurança Pública e Políticas sobre Drogas**, e avocado por seu Presidente passo e emitir Voto.

É o relatório no essencial.

## II – FUNDAMENTAÇÃO:

**Constata-se no objeto da Lei, expresso em seu Art. 1º caput, dispõe que: PL nº 643/2021. Art. 1º.** Fica regulamentado, no âmbito do Estado do Amazonas, o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANTs) pelas Unidades Operacionais da Polícia Militar, Polícia Civil, Estabelecimentos Penais e nos demais Órgãos de Segurança Pública do Estado.

Nesse contexto, apesar do consignado no objeto do Projeto de Lei nº 643/2021, sob análise, na realidade, **sob o aspecto técnico-jurídico, o tema central da análise, deve considerar sobre a competência para se legislar sobre a utilização do espaço aéreo por “DRONES”, se a Lei Estadual proposta não conflita com a Regulamentação adotada em Norma Geral Específica, decorrente de Lei Federal editada pela União Federal, a teor das determinações expressas na Carta Federal de 1988, em seus artigos 21, inciso XII, alínea “c”; 22, inciso X; e 24, §4º; de observância e cumprimento obrigatório por todos os Poderes em todas as Instâncias. Principalmente, considerando o fato de que por Lei Federal os “DRONES” são considerados “Aeronaves Não Tripuladas (UA)”**.

Sobre a aludida premissa, vige, com abrangência legal em todo o Território Nacional, a **PORTARIA DECEA nº 112/DGCEA, de 22.Mai.2020, do Comando Nacional da Aeronáutica**, sobre a qual reprimos seus **artigos 1º; 2º; e 3º**; e as determinações legais consignadas nos itens constante dos **números: números 1; 1.1; 1.2; 1.3; números 2; 2.1; 2.1.4; 2.1.5; 2.1.6; 2.1.7; 2.1.8; 2.1.9; 2.1.10; 2.1.12; 2.1.13; 2.1.14; 2.1.15; 2.1.17; 2.1.18; 2.1.19; 2.1.20; 2.1.21; 2.1.23; 2.1.24; 2.1.28; 2.1.41; 2.1.42; 2.1.47; 2.1.48; 2.1.52; 4.10; números 4; 4.11; 4.12; 4.13; 4.14; 5; 5.1; 5.2; e 5.3, cuja Regulamentação Legal determina expressamente:**



PORTARIA DECEA nº 112/DGCEA, DE 22 DE MAIO DE 2020.

Aprova a reedição da ICA 100-40, Instrução sobre <sup>3</sup>Aeronaves não tripuladas e o Acesso ao Espaço Aéreo brasileiro.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º. Aprovar a reedição da ICA 100-40, <sup>3</sup>“**Aeronaves não tripuladas e o Acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro**”, que com esta baixa.

Art. 2º. Esta PORTARIA entra em vigor no dia 01 de julho de 2020.

Art. 3º. Revoga-se a Portaria DECEA nº 224/DGCEA, de 20 de novembro de 2018, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 002, de 3 de janeiro de 2019.

(...)

## 1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

### 1.1. FINALIDADE

A presente Instrução tem por finalidade regulamentar os procedimentos e responsabilidades necessários para o acesso seguro ao Espaço Aéreo Brasileiro por aeronaves não tripuladas.

### 1.2. COMPETÊNCIA

**É DE COMPETÊNCIA** do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Órgão Central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), LEGISLAR acerca dos procedimentos para o acesso ao Espaço Aéreo, cabendo aos demais Órgãos Reguladores o trato do assunto das respectivas áreas de atuação.

### 1.3. ÂMBITO



A presente Instrução é de observância obrigatória e se aplica a todos os envolvidos com a operação das aeronaves não tripuladas (exploradores, requerentes e equipes dos UAS) que utilizem o espaço aéreo sob jurisdição do Brasil, bem como aos órgãos componentes do SISCEAB.

(...)

## 2. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

### 2.1. DEFINIÇÕES

Os termos e expressões utilizados nesta Instrução estão abaixo relacionados, com as respectivas definições.

(...)

#### 2.1.4. AERONAVE NÃO TRIPULADA (UA)

Qualquer aparelho que possa sustentar-se na atmosfera, a partir de reações do ar que não sejam as reações do ar contra a superfície da terra, e que se pretenda operar sem piloto a bordo.

#### 2.1.5. AERONAVE NÃO TRIPULADA AUTOMÁTICA

Aeronave não tripulada que possibilita a intervenção do piloto, a qualquer momento, na condução e no gerenciamento do voo, mesmo tendo os parâmetros e os perfis de voos conduzidos por sistemas computacionais.

#### 2.1.6. AERONAVE NÃO TRIPULADA AUTÔNOMA

Aeronave não tripulada que não permite a intervenção do piloto na condução do voo, tendo o planejamento da missão sido concebido dessa forma.

#### 2.1.7. AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA (RPA)

Subcategoria de aeronaves não tripuladas, pilotada a partir de uma estação de pilotagem remota e utilizada para qualquer outro fim que não seja o recreativo e que seja capaz de interagir com o Controle de Tráfego Aéreo e outras aeronaves em tempo real.

#### 2.1.8. ALCANCE VISUAL

Distância máxima em que um objeto pode ser visto sem o auxílio de lentes (excetuando-se as lentes corretivas).



#### 2.1.9. ALTITUDE

Distância vertical entre um nível, ponto ou objeto considerado como ponto e o nível médio do mar.

#### 2.1.10. ALTITUDE LIMITE DE VOO

Altitude de voo resultante da soma entre a altitude do ponto de decolagem declarado na solicitação acesso ao espaço aéreo e a Altura de Voo Solicitada. Para fins de análise de gerenciamento de tráfego aéreo, a Altitude Limite de Voo é considerada como limite vertical superior do volume de espaço aéreo solicitado pelo Requerente e não poderá ser extrapolada independentemente de variações de relevos, obstáculos e de eventuais decolagens de outros locais que não o declarado na solicitação de voo, pois sua inobservância pode constituir perigo à navegação aérea.

#### 2.1.12. ALTURA DE VOO SOLICITADA

Altura informada pelo Requerente na solicitação de acesso ao espaço aéreo. Durante a operação, a aeronave não tripulada poderá manter no máximo tal altura sobre o terreno ou obstáculos que está sendo sobrevoado, desde que não ultrapasse a Altitude Limite de Voo, conforme Figura ZZZZZ.

#### 2.1.13. ÁREA PERIGOSA

Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual podem existir, em momentos específicos, atividades perigosas para o voo de aeronaves.

#### 2.1.14. ÁREA PROIBIDA

Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido.

#### 2.1.15. ÁREA RESTRITA

Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é restringido conforme certas condições definidas.

#### 2.1.17. COMITÊ UAS



PARECER 2022.02.00

Pág. 6 de 14

Comissão composta, originalmente, de profissionais da área do Gerenciamento de Tráfego Aéreo, com o objetivo de assessorar as autoridades nos assuntos relacionados à operação UAS, bem como de garantir a padronização necessária às ações executadas pelos Órgãos Regionais.

#### 2.1.18. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS DE VOO POR INSTRUMENTOS (IMC)

Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância de nuvens e teto, inferiores aos mínimos especificados para o voo visual.

#### 2.1.19. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS DE VOO VISUAL (VMC)

Condições meteorológicas, expressas em termos de visibilidade, distância de nuvens e teto, iguais ou superiores aos mínimos especificados.

**NOTA: Os mínimos especificados estão dispostos na ICA 100-12 "Regras do Ar".**

#### 2.1.20 DETECTAR E EVITAR

Capacidade de ver, perceber ou detectar tráfegos conflitantes e outros riscos, viabilizando a tomada de ações adequadas para evitá-los.

#### 2.1.21. EQUIPE UAS

Todos os membros de uma Equipe com atribuições essenciais à operação de um Sistema de Aeronaves Não Tripuladas.

#### 2.1.23. ESPAÇO AÉREO ATS

Espaço aéreo de dimensões definidas, designado alfabeticamente, dentro dos quais podem operar tipos específicos de voos e para os quais são estabelecidos os serviços de tráfego aéreo e as regras de operação.

**NOTA: Os espaços aéreos ATS são classificados de A até G.**

#### 2.1.24. ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO

Espaço aéreo de dimensões definidas, normalmente de caráter temporário, em que se aplicam regras específicas. Pode ser classificado como ÁREA PERIGOSA, PROIBIDA ou RESTRITA.

#### 2.1.28. EXPLORADOR



PARECER 2022.02.00

Pág. 7 de 14

Pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, que utiliza a aeronave de forma legítima, direta ou indireta, com ou sem fins lucrativos.

NOTA 1: No contexto de Aeronaves Remotamente Pilotadas, a exploração da aeronave inclui todo o Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas.

NOTA 2: Em algumas regulamentações o “Explorador” também poderá ser definido pelo termo “Operador, assim como a “exploração”, pelo termo “operação”.

NOTA 3: Em situações de contratação de empresas terceirizadas, o EXPLORADOR torna-se corresponsável pela operação e pelos resultados que dela advenham.

Art. 268, § 1º, Lei 7.565: “quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.

#### 2.1.41. ÓRGÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a um Centro de Controle de Área (ACC), a um Órgão de Controle de Operações Aéreas Militares (OCOAM), a um Controle de Aproximação (APP) ou a uma Torre de Controle de Aeródromo (TWR).

#### 2.1.42. ÓRGÃO REGIONAL

São órgãos que desenvolvem atividades na Circulação Aérea Geral (CAG) e na Circulação Operacional Militar (COM), responsáveis por coordenar ações de gerenciamento e controle do espaço aéreo e de navegação aérea nas suas áreas de jurisdição.

NOTA: São Órgãos Regionais do DECEA os CINDACTA I, II, III e IV e o SRPV-SP.

#### 2.1.47. PLANO DE TERMINAÇÃO DE VOO

Conjunto de procedimentos, sistemas e funções preestabelecidos e planejados para finalizar um voo, da maneira mais controlada possível, diante de situações que impossibilitem sua condução em condições de normalidade.

#### 2.1.48. PRINCÍPIO DA SOMBRA

**Para fins de entendimento desta Instrução, o Princípio da Sombra pode ser definido como um volume existente em torno de qualquer estrutura ou obstáculo, quer**



**seja artificial ou natural, limitado verticalmente a 5 m (cinco metros) acima da altura da estrutura ou do obstáculo e afastado horizontalmente até 30 m (trinta metros) deste.**

Sendo respeitada tal distância, o voo de aeronaves não tripuladas no volume considerado não afeta a segurança de outras aeronaves, uma vez que não é comum sua utilização por aeronaves tripuladas. Especial atenção deve ser dada às características diferenciadas de aeronaves de asas rotativas dos Órgãos de Segurança Pública e Defesa Civil, principalmente.

#### 2.1.52. SISTEMA. DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO (SISCEAB)

Sistema que tem por finalidade prover os meios necessários para o gerenciamento e o controle do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e nos acordos e tratados internacionais de que o Brasil seja parte. As atividades desenvolvidas no âmbito do SISCEAB são aquelas realizadas em prol do gerenciamento e do controle do espaço aéreo, de forma integrada, civil e militar, com vistas à vigilância, segurança e defesa do espaço aéreo sob a jurisdição do Estado Brasileiro.

(...)

**4.10. Ratificando o que foi explicado no prefácio, as aeronaves autônomas não serão objeto de regulamentação e seu voo não será autorizado.** Entende-se por aeronave autônoma aquela que, uma vez iniciado o voo, intencionalmente, não há a possibilidade de intervenção do piloto. **Sendo assim, somente as aeronaves pilotadas remotamente estarão sujeitas à autorização de utilização do espaço aéreo, com a devida atribuição de responsabilidades do Piloto Remoto em Comando.**

**4.11. A segurança operacional é primordial. A operação de um UAS deverá priorizar a segurança, minimizando o risco para aeronaves tripuladas, pessoas, animais e propriedades no solo.**

**4.12. O acesso ao espaço aéreo brasileiro por UA não poderá gerar impactos negativos de segurança e de capacidade para o SISCEAB.**

**4.13. Cabe ao Piloto Remoto a responsabilidade final pela fiel observância e cumprimento de todos os parâmetros previstos nesta Instrução.**





4.14. Esta Instrução é aplicada a todas as operações para as quais não tenha sido emitida Norma complementar, como, por exemplo, as Circulares de Informações Aeronáuticas (AIC).

## 5. CERTIFICAÇÃO DE TIPO E APROVAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE

5.1 O Código Brasileiro de Aeronáutica tem previsto na sua seção II, artigo 114, que:

“Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para voo sem a prévia expedição do correspondente CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º).

5.2. O artigo 8º, XXXI, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, dispõe que a competência para emissão de um Certificado de Aeronavegabilidade cabe à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) como Autoridade de Aviação Civil.

5.3. Seguindo a premissa de que uma Aeronave Não Tripulada é uma aeronave e, portanto, deve seguir a regulamentação existente na aviação, um dos requisitos para se voar no Espaço Aéreo Brasileiro é possuir a documentação específica, conforme critérios estabelecidos pelos Órgãos Reguladores, adequada à sua categoria ou ao propósito de uso.

(...)

Nesse contexto, da exegese da referida Regulamentação destaca-se as seguintes questões legais consideradas relevantes para a análise do Projeto de Lei em epígrafe, sobre as quais destaco:

1. Sobre as “Aeronaves Não Tripuladas e seu Acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro”, mesmo considerando-se apenas a circunscrição aérea do Estado do Amazonas, por ser este o único alcance de Lei Estadual, **vige em todo o território nacional, obrigando a todos, a Instrução do Comando da Aeronáutica – ICA nº 100-40 / 2020**, aprovada pela Portaria DECEA nº 112/DGCEA, a qual passou a vigor a contar de 01.Jul.2020. Constatando-se ser de COMPETÊNCIA EXCLUSIVA do Departamento de Controle do Espaço



Aéreo (DECEA), Órgão Central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), LEGISLAR acerca dos procedimentos para o acesso ao espaço aéreo (artigos 1º; 2º e 3º; e números 1.1; 1.2; e 1.3);

2) Constata-se que o Conceito de Aeronave Não tripulada NÃO PODE SER UTILIZADA DE FORMA GENÉRICA, referindo-se a todos os tipos de Aeronaves Não Tripuladas, uma vez que, na conceituação legal abrange: (1) Aeronaves Não tripuladas Automática; (2) Aeronaves Tripulada Autônoma; (3) Aeronaves Não Tripulada Autônoma; (4) Aeronave Remotamente Pilotada. **Cada uma com normatização e exigências legais específicas (números 2.1.4; 2.1.5; 2.1.6; e 2.1.7).**

3) Além do que, constata-se pela Legislação Federal em epígrafe que O ACESSO AO ESPAÇO AÉREO em todo o território nacional OBRIGA-SE a prévia solicitação e autorização, com a indicação da altura do voo solicitado, não podendo abranger as áreas consideradas perigosas, proibidas e restritas (números 2.1.9; 2.1.10; 2.1.12; 2.1.13; 2.1.14; e 2.1.15), a fim de evitar perigo a navegação aérea, cuja regulamentação é privativa da União Federal, consoante expressos nos artigos 21, inciso XII; e 22, inciso X, da Carta Federal/1988.

4) Sobre o distanciamento das Aeronaves Não Tripuladas (DRONES), o limite vertical de 5 (cinco) metros e o afastamento horizontal de até 30 (trinta) metros, SE REFERE ao “Princípio da Sombra” (número 2.1.48), princípio imprescindível para a segurança na navegação aérea.

5) Constata-se que, para TODAS as “Aeronaves Pilotadas Remotamente” ESTÃO SUJEITAS à autorização para utilização do espaço aéreo, com as devidas imposições legais de responsabilidades. PRIORIZANDO a Segurança do Espaço Aéreo, e minimizando os riscos para aeronaves tripuladas, os riscos para as pessoas, para os animais e ainda, para as propriedades no solo (números 4.10; 4.11; 4.12; 4.13; e 4.14).

6) Extrai-se ainda da referida Regulamentação que NENHUMA “AERONAVE”, qualquer que seja sua denominação, NÃO PODERÁ ter acesso ao espaço aéreo sem o correspondente “Certificado de Aeronavegabilidade”, com prazo de validade previamente estipulado, competindo tal Certificação, única e



exclusivamente, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), como Autoridade de Aviação Civil (números 5; 5.1; 5.2; e 5.3).

Desta forma, o Projeto de Lei nº 643/2021 além de inobservar as Normas Gerais sobre o acesso ao espaço aéreo por “Aeronaves Não Tripuladas” (DRONES), impõe o acesso ao espaço aéreo por Lei Estadual, cuja Jurisdição NÃO É ESTADUAL, MAS SIM, TRATA-SE JURISDIÇÃO PRIVATIVA DO GOVERNO FEDERAL.

Além do que, a Normatização Federal sobre o acesso ao espaço aéreo por “Aeronaves Não Tripuladas” protege direitos difusos referente a utilização do espaço aéreo em todo o território nacional de forma segura, e para esse fim, PRIORIZANDO a Segurança do Espaço Aéreo, e minimizando os riscos para aeronaves tripuladas, os riscos para as pessoas, para os animais e ainda, para as propriedades no solo (números 4.10; 4.11; 4.12; 4.13; e 4.14).

Ainda em âmbito Federal vige a **Lei Federal nº 7.565, de 19.Dez.1986, QUE Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica**, a qual REGULA, ENTRE OUTRAS QUESTÕES LEGAIS, O ACESSO AO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO POR **AERONAVES TRIPULADAS**; SOBRE A SOBERANIA DO BRASIL NO ACESSO E REGULAMENTAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL PELO GOVERNO FERAL, ATRAVÉS DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, sobre cujo diploma legal reprimos seus artigos 1º, §§ 1º, 2º, 3º; 2º; 11; 12, incisos I, II, III, IV, V, VI; 13; e 14, §1º, os quais determinam expressamente que:

**Lei Federal nº 7.565, de 19.Dez.1986**

**Art. 1º.** O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

**§ 1º.** Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas



PARECER 2022.02.00

Pág. 12 de 14

disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).

§ 2º. Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º. A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

Art. 2º. Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

Art. 11. O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.

Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica:

I - a navegação aérea;

II - o tráfego aéreo;

III - a infra-estrutura aeronáutica;

IV - a aeronave;

V - a tripulação;

VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.

Art. 13. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo no espaço aéreo (artigo 18) ou em pouso no território brasileiro (artigos 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (artigos 1º e 12), de tráfego aéreo (artigos 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (artigos 14, §§ 1º, 3º e 4º, 15, §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22),



PARECER 2022.02.00

Pág. 13 de 14

coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (artigo 1º, § 1º), neste Código (artigo 1º, § 2º) e na legislação complementar (artigo 1º, § 3º).

§ 1º. Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (artigo 3º, I) poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrisar no território subjacente.

Ainda, sob a égide da Constituição Federal/1988, como dito a anteriori, quanto a iniciativa, o Projeto de Lei nº 643/2021, sob análise, nos termos dos artigos 21, inciso XII, alínea “c”; e 22, inciso X, e parágrafo único, **É DE COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO FEDERAL**, cujos dispositivos constitucionais reprimos nos seguintes termos:

#### Constituição Federal/1988

##### Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

##### Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

X - regime dos portos, **NAVEGAÇÃO** lacustre, fluvial, marítima, **AÉREO** e aeroespacial;

Parágrafo único. **Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.**

Obs: Até a data atual, **NÃO HÁ** notícias da existência de Lei Complementar Federal autorizando os Estados a legislar concorrentemente sobre os temas consignados no artigo 22 da Carta Federal/1988.



ESTADO DO AMAZONAS

PODER LEGISLATIVO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO AMAZONAS

Comissão Permanente de Segurança Pública e Política sobre Drogas - CPSPPSD

PARECER 2022.02.00

Pág. 14 de 14

**Desta forma, como comprovado É de competência privativa da União Federal legislar sobre a “NAVEGAÇÃO AÉREA” em todo o Espaço Aéreo Nacional (artigos 21, inciso XII, alínea “c”; e 22, inciso X, da CF/1988). Cujo controle administrativo e operacional da aeronavegabilidade em todo o território nacional compete ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Órgão Central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), consoante expresso na Lei Federal nº 7.565, de 19.Dez.1986.**

Por fim, considerando-se todas as questões legais trazidas à baila no presente Parecer e, apesar de boa a intenção, HÁ ÓBICES de ordem constitucional e em Regulamentação infraconstitucional que **inviabilizam** a tramitação e aprovação do Projeto de Lei nº 643/2021, sob análise.

### III – VOTO:

Em razão de tudo acima exposto, emito VOTO DESFAVORÁVEL a regular tramitação e aprovação do Projeto de Lei nº 643/2021, de autoria do eminente Deputado Delegado Pércles, e o faço alicerçado em todos os fundamentos exarados no presente Parecer, e ainda no que preconiza o art. 27, inciso XVI, alínea “j”, do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Amazonas, instituído pela Resolução Legislativa nº 469, de 19.Mar.2010.

É como voto, **salvo melhor juízo** do C. Plenário desta E. Casa de Leis.

Comissão Permanente de Segurança Pública e Políticas sobre Drogas, da Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas, em Manaus, 26 dias do mês de agosto de 2022.

**ALCIMAR MACIEL PEREIRA – Cabo Maciel**

Deputado Estadual – PL

Presidente da Comissão de Segurança Pública e Políticas sobre Drogas/ALEAM

RELATOR

**Cabo**  
**Maciel**  
DEPUTADO ESTADUAL

Edifício Deputado José de Jesus Lins de Albuquerque – 4º Andar – Sala 425  
Av. Mário Ypiranga Monteiro, 3950 – Parque Dez .  
CEP 69.050-030 – Manaus – Amazonas  
Fone/Fax: 3183.4430.  
E-mail: [cpsp.aleam@gmail.com](mailto:cpsp.aleam@gmail.com)



**PODER LEGISLATIVO**  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO  
ESTADO DO AMAZONAS

## ASSINATURAS DIGITAIS

MAYARA MONIQUE FIGUEIREDO PINHEIRO - EM 31/08/2022 10:41:34  
FAUSTO VIEIRA DOS SANTOS JUNIOR - EM 30/08/2022 10:54:14  
ALVARO JOAO CAMPELO DA MATA - EM 30/08/2022 09:09:14  
ALCIMAR MACIEL PEREIRA - EM 29/08/2022 15:53:03

