

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.458-A, DE 2015 **(Do Sr. Lucio Vieira Lima)**

"Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de circuito interno de câmera de vídeo, como equipamento obrigatório de segurança em aeronaves pertencentes às empresas brasileiras de aviação comercial e dá outras providências"; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 2602/15, apensado (relator: DEP. LUCAS GONZALEZ).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

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

SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II - Projeto apensado: 2602/15
- III - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - Parecer do relator
 - Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de circuito interno de câmera de vídeo, como equipamento obrigatório de segurança, em aeronaves pertencentes às empresas brasileiras de transporte aéreo de carga e passageiros.

Art. 2º As empresas obrigadas por esta Lei adotarão as medidas para garantir o devido armazenamento, bem como a inviolabilidade das imagens captadas pelo circuito interno de câmeras de segurança, as quais deverão ser apresentadas somente por requisição legal dos órgãos de justiça e segurança.

Art. 3º O órgão oficial de aviação regulamentará esta Lei no prazo de até 90 (noventa) dias após sua publicação

Art. 4º A determinação contida no art. 1º, deverá ser cumprida pelas empresas citadas no prazo de 180 (cento e oitenta) dias após a entrada em vigor da presente Lei.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei visa aumentar a segurança dentro das aeronaves comerciais pertencentes às empresas brasileiras, seja de transporte de passageiros, seja de transporte de cargas, tendo em vista a possibilidade da ocorrência de situações que precisem da captação de imagens para se buscar uma solução nas áreas de segurança e jurídica, como por exemplo: casos de furtos, brigas, assédio, discussões, maus tratos entre passageiros e tripulantes, ameaça de terrorismo, danos às cargas transportadas, entre outros.

Com efeito, o número de situações acima descritas vem aumentando a cada ano em nosso País, sendo certo que, com a adoção de novas medidas de segurança, como é o monitoramento através de câmeras de vídeo, muitos casos poderão ser resolvidos. O circuito interno de câmeras de segurança ajudará também na prevenção e resolução das situações acima exemplificadas.

De fato, através de uma rápida pesquisa na rede mundial de computadores (Internet), verificam-se vários casos noticiados. Vejamos alguns:

Mulher amamentando em voo acusa homem de assédio em Salvador

11/04/2015

Uma mulher não identificada acusou um homem de assédio durante um voo vindo do Rio de Janeiro para Salvador, no final da tarde desta sexta-feira (10). Segundo informações da polícia, ela amamentava seu filho, quando o acusado teria tocado seus seios. O fato gerou confusão dentro do avião de empresa não informada, mas ao aterrissar no Aeroporto Internacional Luiz Eduardo Magalhães, a situação já havia sido controlada.

(<http://www.bocaonews.com.br/noticias/principal/policia/111081,mulher-amamentando-em-voo-acusa-homem-de-assedio-em-salvador.html>)

Briga de casal em avião obriga piloto a pousar em Salvador, diz PF
09/01/2014

Polícia diz que confusão começou com briga de casal, que está sendo ouvido. Aeronave saiu do Rio Grande do Norte com destino a São Paulo.
(<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2014/01/aviao-faz-pouso-de-emergencia-apos-confusao-em-voe-diz-policia-federal.html>)

Discussão familiar obrigou a desvio de avião para Londres
24/05/2013

Uma discussão familiar a bordo terá sido o motivo que levou hoje a força aérea britânica a escoltar um avião paquistanês e obrigar o aparelho a aterrizar em Londres, segundo fonte da companhia aérea.
(http://www.dn.pt/inicio/globo/interior.aspx?content_id=3238563&seccao=Eur opa)

PF prende homem por furto em aeronave na Bahia
11/07/2012

Salvador/BA - A Polícia Federal prendeu, em flagrante, nesta quarta-feira (11), um homem por furto dentro de um avião no Aeroporto Internacional de Salvador.

A prisão ocorreu quando o mesmo desembarcava de um voo proveniente de Manaus/AM.

De acordo com uma testemunha, o acusado aproveitou que a vítima dormia e furtou sua bolsa.

Ao desembarcarem, a empresa aérea acionou a Polícia Federal que abordou o homem ainda dentro do avião. Com ele foi encontrado o dinheiro em quantidade informada pela vítima.

O preso foi levado à sala da Polícia Federal, no aeroporto, para que fosse feita a prisão em flagrante por furto e em seguida transferido para o Sistema Prisional de Salvador onde ficará à disposição da Justiça Federal.
(<http://www.dpf.gov.br/agencia/noticias/2012/julho/pf-prende-homem-por-furto-em-aeronave-na-bahia>)

Idoso é preso por assédio dentro de avião

Brasil 23h49, 11 de Março de 2008

(<http://www.alagoas24horas.com.br/conteudo/?vCod=43039>)

Importante registrar, que a proposta do presente Projeto de Lei difere do sistema de monitoramento apenas da cabine do piloto, como já existe em muitas empresas. Na verdade, a instalação das câmeras de vídeo nas aeronaves, seria nas áreas de circulação de passageiros e tripulantes, e de compartimento de cargas, como já existem em vários meios de transporte: ônibus, trens, metrô, navios, etc.

Há de se considerar também, que com a moderna tecnologia disponível na área de monitoramento por câmeras de vídeo, a instalação desses equipamentos não causará considerável aumento de custos para as empresas, ao contrário, só trará benefícios para elas e seus usuários, os quais se sentirão mais seguros em voar em aeronaves com tais equipamentos, aumentando, por conseguinte, a venda de passagens.

Por fim, a proposta aqui colocada não causará qualquer violação de privacidade, seja dos passageiros, seja dos tripulantes, e só trará benefícios. Vejamos quantas situações já foram registradas e solucionadas pelas câmeras de segurança espalhadas pelo Mundo?

Diante do exposto, e tendo em vista tratar-se de uma

proposição que visa aumentar a segurança dos passageiros e proprietários de cargas transportadas em aeronaves comerciais de empresas brasileiras, solicitamos o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 07 de maio de 2015.

**Deputado LÚCIO VIERA LIMA
PMDB/BA**

PROJETO DE LEI N.º 2.602, DE 2015 **(Do Sr. Hiran Gonçalves)**

Acrescenta o artigo 67 - A a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que estabelece a obrigatoriedade de instalação dos sistemas de gravação de voz, imagem e dados de voos nas aeronaves.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1458/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido do seguinte art. 67-A:

“Art. 67 – A: Todas as aeronaves, nos termos do artigo 106 desta Lei, terão instalados sistemas de gravação de voz, imagem e dados de voos.

§ 1º Os sistemas de gravação de voz e imagem se restringem às cabines de voo das aeronaves.

§ 2º As aeronaves já homologadas que não possuam os sistemas supramencionados terão o prazo máximo de 24 meses para se adequarem, a contar da publicação desta Lei.

§ 3º Os padrões dos sistemas de gravação de voz, imagem e de dados de voos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil.

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

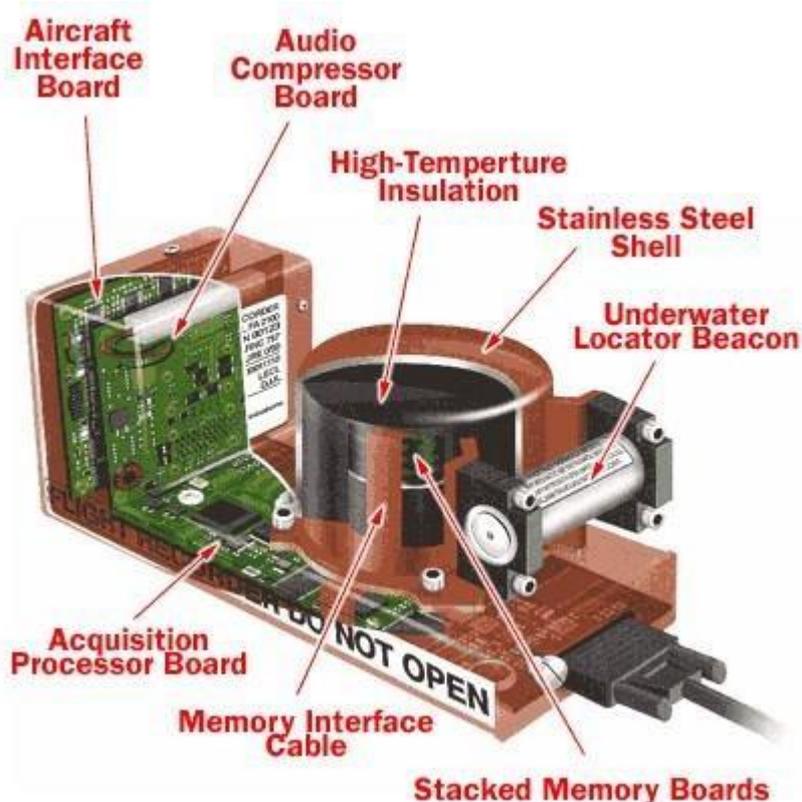
JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei objetiva disciplinar a instalação do sistema Crew Resource Management (caixa-preta) nos aviões, bem como câmeras filmadoras na cabine de comando das aeronaves. O intuito é aprimorar a segurança dos voos e auxiliar na identificação das causas

dos acidentes aéreos.

O atual sistema das caixas-pretas é exigido por meio do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL RBAC nº 135 EMENDA nº 03, itens 135.151 e 135.152. Com o intuito de garantir uma segurança jurídica do dispositivo, propõe-se a edição de norma legislativa.

Para que as caixas-pretas possam fazer o registro de tudo o que acontece no momento do acidente, dois tipos de aparelho são utilizados. Um deles é “flight data recorder” (FDR), que grava todas as operações feitas pelo sistema da aeronave, e o outro é o “cockpit voice recorder” (CVR), que tem a função de registrar as vozes do piloto e copiloto. No entanto, todos os dados são guardados na mesma caixa. Vejamos uma ilustração do dispositivo:



O dispositivo é de suma importância na descoberta das causas de sinistros aéreos. Alguns casos com grande repercussão podem ser citados, tais como: a) Air France – voo 447; b) Malaysia Airlines na Ucrânia – voo MH17; c) Sinistro com o candidato a presidência, Eduardo Campo; d) Germanwings – voo 4U9525.

Ressaltaremos o último, qual seja: Germanwings – voo 4U9525.

Neste, o copiloto foi acusado de derrubar deliberadamente o Airbus A320 da companhia alemã, provocando, assim, um atentado aos passageiros do voo. As investigações apontam como motivo principal do acidente o suicídio do copiloto, baseadas na gravação de som da cabine de voo. Ocorre que a gravação foi caracterizada como “lacunosa”, isso é, o copiloto não se manifestou no momento. Assim, presencia-se uma dúvida interminável na investigação, a

qual reside na possibilidade de um ataque suicida ou, quem sabe, um infarto, ou, até mesmo, diversas outras razões.

Percebe-se que a caixa preta auxiliou na resolução das causas do sinistro, porém, não foi suficiente. Ela só foi capaz de capturar os sons repercutidos na aeronave. Diferentemente seria se existissem câmeras de filmagens interligadas à caixa preta na cabine de voo. Estas registrariam a real situação ocorrida, desvendando a **real** causa do acidente.

As filmagens ajudariam a esclarecer em que circunstâncias ocorreram o acidente e quais os fatos contribuintes determinantes. Não perduram motivos para a não instalação de câmeras filmadoras nas cabines de voos dos aviões. Atualmente, as rodovias, os trens, e até mesmo os ônibus possuem esse sistema de segurança. Citam-se, como exemplo, os seguintes sítios eletrônicos em que se pode ter acesso às rodovias de forma instantânea e online:

[“http://www.der.sp.gov.br/website/Home/](http://www.der.sp.gov.br/website/Home/)

<http://www.autoban.com.br/ao-vivo>

<http://estradas.com.br/radares-e-cameras-online/>

<http://www.estradaserodovias.com.br/cameras-online-sao-paulo/>

<http://www.viapar.com.br/rodovias>

[http://www.ecovias.com.br/Mapa-Interativo/Cameras”](http://www.ecovias.com.br/Mapa-Interativo/Cameras)

A instalação de câmeras filmadoras nas cabines de voos dos aviões é uma necessidade primária da população, uma vez que deriva diretamente de direito fundamental na Constituição Federal, qual seja: a segurança. Vejamos:

“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: [...].”

Cabe ressaltar que a implantação das câmeras não significa a sua constante verificação. As imagens gravadas possuem o único objetivo de serem armazenadas na caixa preta e auxiliarem na resolução das causas dos sinistros ocorridos.

Haverá custos para a obrigatoriedade de tal sistema, mas os benefícios são claros. Dados

de segurança críticos poderiam fornecer pistas de falhas de sistemas ou estruturais muito mais rápido, fazendo com que todo o sistema de transporte aéreo fosse mais seguro.

Dessa forma, verifica-se a justificativa social deste projeto de lei, uma vez que atende às legítimas expectativas da população, garantindo a segurança dos voos, a completa informação dos sinistros, a elucidação dos fatos e a presteza do serviço aéreo. E, acima de tudo, a aviação comercial da qual dependemos para transporte e crescimento econômico finalmente entrará na Era da Informação.

Sala das Sessões, em 12 de agosto de 2015.

HIRAN GONÇALVES
Deputado Federal

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos

imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos

nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;

XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

- a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
- b) de caráter perpétuo;
- c) de trabalhos forçados;
- d) de banimento;
- e) cruéis;

XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data*, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

- a) partido político com representação no Congresso Nacional;
- b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data* :

- a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
- b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

- a) o registro civil de nascimento;
- b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. ([Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. ([Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 26, de 2000](#)) e ([Artigo com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 64, de 2010](#))

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à

melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

TÍTULO V
DA DEFESA DO ESTADO E DAS INSTITUIÇÕES DEMOCRÁTICAS

CAPÍTULO III
DA SEGURANÇA PÚBLICA

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

- I - polícia federal;
- II - polícia rodoviária federal;
- III - polícia ferroviária federal;
- IV - polícias civis;
- V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a: *(“Caput” do parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

I - apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;

II - prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;

III - exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

IV - exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.

§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

§ 3º A polícia ferroviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

§ 4º Às polícias civis, dirigidas por delegados de polícia de carreira, incumbem, ressalvada a competência da União, as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as militares.

§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a

execução de atividades de defesa civil.

§ 6º As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.

§ 7º A lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades.

§ 8º Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.

§ 9º A remuneração dos servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados neste artigo será fixada na forma do § 4º do art. 39. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998](#))

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014](#))

TÍTULO VI DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Seção I Dos Princípios Gerais

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

I - impostos;

.....
.....

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

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

.....

TÍTULO III DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

.....

CAPÍTULO IV DO SISTEMA DE SEGURANÇA DE VÔO

Seção I

Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Vôos

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 artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de vôo.

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior.

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.

Seção II

Dos Certificados de Homologação

Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de homologação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RESOLUÇÃO Nº 169, DE 24 DE AGOSTO DE 2010.

Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício

da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos X e XLVI, e 47, inciso I, da mencionada Lei, e considerando o que consta do processo nº 60800.079818/2009-16, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 24 de agosto de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo desta Resolução, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), intitulado “Requisitos Operacionais: Operações Complementares e por Demanda”, em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 135 (RBHA 135).

Parágrafo único. O Regulamento de que trata este artigo encontra-se publicado no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp) e igualmente disponível em sua página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação. Art. 3º Ficam revogadas:

I - a Portaria nº 484/DGAC, de 20 de março de 2003, publicada no Diário Oficial da União nº 76, de 22 de abril de 2003;

II - a Portaria nº 788/DGAC, de 28 de julho de 2004, publicada no Diário Oficial da União nº 166, de 27 de agosto de 2004;

III - a Portaria nº 196/DGAC, de 2 de março de 2004, publicada no Diário Oficial da União nº 102, de 28 de maio de 2004;

IV - a Portaria nº 005/DGAC, de 7 de janeiro de 2004, publicada no Diário Oficial da União nº 65, de 5 de abril de 2004;

V - a Portaria nº 1213/DGAC, de 28 de agosto de 2003, publicada no Diário Oficial da União nº 171, de 4 de setembro de 2003;

VI - a Resolução nº 51, de 3 de setembro de 2008, publicada no Diário Oficial da União nº 172, de 5 de setembro de 2008; e

VII - a Resolução nº 90, de 11 de maio de 2009, publicada no Diário Oficial da União nº 88, de 12 de maio de 2009.

SOLANGE PAIVA VIEIRA
Diretora-Presidente

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL RBAC nº 135

TÍTULO: REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES COMPLEMENTARES E POR DEMANDA

135.151 Gravador de voz na cabine

(a) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de certificação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:

(1) esteja instalado em conformidade com os requisitos dos parágrafos: 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f) e (g) do RBAC 23; 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 25; 27.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 27 e 29.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 29, como aplicável; e

2) seja operado continuamente desde o início do “check list” (lista de verificação), antes do voo, até o término da “check list” após o voo.

(b) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com gravador de voz na cabine dos pilotos, aprovado, que: (1) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)), 25.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)), 27.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)) ou 29.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)), dos RBACs 23, 25, 27 e 29, respectivamente, como aplicável; e

(2) seja operado continuamente desde o início do “check list” (lista de verificação), antes do voo, até o término da “check list” após o voo.

(c) No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo

menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por período mais longo. As informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações e não devem ser utilizadas em processos administrativos ou para fins judiciais, a menos que fique configurada uma ação criminosa, conforme forma e maneira definidas por outras autoridades legais.

(d) Para aquelas aeronaves equipadas para gravar ininterruptamente sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, é requerido que os tripulantes de voo usem o labiofone abaixo de 18.000 pés acima do nível médio do mar. Ninguém pode operar um avião com motores a turbina fabricado após 11 de outubro de 1991, ou no qual um gravador de voz tenha sido instalado após 11 de outubro de 1995, a menos que o avião seja equipado para gravar ininterruptamente os sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, de acordo com o parágrafo 25.1457(c)(5) do RBAC 25.

(e) Para conformidade com esta seção pode ser usado um gravador de voz aprovado possuindo um dispositivo de apagamento da gravação desde que, durante a operação do gravador:

(1) as informações sejam gravadas de acordo com o parágrafo (a) desta seção e somente sejam apagadas ou obliteradas as gravações feitas há mais de 15 minutos; ou

(2) as informações sejam gravadas de acordo com parágrafo (b) desta seção e somente sejam apagadas ou obliteradas as gravações feitas há mais de 30 minutos.

(f) Até 7 de abril de 2014, todos os aviões sujeitos aos parágrafos (a) ou (b) desta seção, que forem fabricados antes de 7 de abril de 2012 e que sejam obrigados a ter um gravador em conformidade com a seção 135.152, devem ter um gravador de voz, que também:

(1) atenda aos requisitos 23.1457 (d)(6), do RBAC 23, ou 25.1457 (d)(6) do RBAC 25, conforme aplicável; e (2) se a aeronave for categoria transporte, com os requisitos dos parágrafos 25.1457 (a)(3), (a)(4), e (a)(5) do RBAC 25. (g)(1) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, que possua uma configuração de passageiros de seis ou mais lugares, no qual seja exigido dois pilotos por certificação ou regras de operação e que seja necessário ter um gravador de dados na seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de “cockpit” aprovado, que também: (i) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 25.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 27.1457 (exceto parágrafo (a)(6)) ou 29.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), dos RBACs 23, 25, 27 e 29, respectivamente, como aplicável; (ii) seja operado continuamente desde o início do “check list” (lista de verificação), antes do voo, até o término da “check list” após o voo; e (iii) mantenha pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que atenda a TSO-C123a, ou versão posterior. (iv) Todos os aviões ou helicópteros fabricados em 7 de abril de 2012, ou após, devem atender ao requisito 23.1457(a)(6) do RBAC 23, 25.1457(a)(6) do RBAC 25, 27.1457(a)(6) do RBAC 27 ou 29.457(a)(6) do RBAC 29, conforme aplicável.

(2) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, tendo uma configuração de passageiros de 20 ou mais lugares, e que seja necessário ter um gravador de dados de voo nos termos da seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de “cockpit” aprovado, que também: (i) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 25.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 27.1457 (exceto parágrafo (a)(6)) ou 29.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), dos RBACs 23, 25, 27 e 29 respectivamente, como aplicável; (ii) seja operado continuamente desde o início do “check list” (lista de verificação), antes do voo, até o término da “check list” após o voo; e (iii) mantenha pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que atenda a TSO-C123a, ou versão posterior.

(iv) Todos os aviões ou helicópteros fabricados em 7 de abril de 2012, ou após, devem atender ao requisito 23.1457(a)(6) do RBAC 23, 25.1457(a)(6) do RBAC 25, 27.1457(a)(6) do RBAC 27 ou 29.457(a)(6) do RBAC 29, conforme aplicável. (h) Todas as aeronaves que, por esta

seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, a partir de 7 de abril de 2012, devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por datalink, como requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave, caso possuam tal equipamento instalado.

135.152 Gravadores de dados de voo

(a) Exceto como previsto no parágrafo (k) desta seção, ninguém pode operar segundo este regulamento um multimotor com motores a turbina, avião ou helicóptero, tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos excluindo qualquer assento para tripulantes e que tenha sido fabricado após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros especificados nos apêndices B ou C, como aplicável, devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados. O gravador deve conservar pelo menos 8 horas de operação da aeronave. (b) Ninguém pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 20 a 30 assentos ou um helicóptero multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros dos apêndices D e E deste regulamento, como aplicável e como listados abaixo, devem ser gravados dentro das faixas, precisão, resolução e intervalos de gravação especificados: (1) exceto como previsto no parágrafo (b)(3) desta seção, para aeronaves de tipo certificado antes de 1 de outubro de 1969, os seguintes parâmetros devem ser gravados:

- (i) tempo;
- (ii) altitude;
- (iii) velocidade;
- (iv) aceleração vertical;
- (v) proa;
- (vi) tempo de cada transmissão-rádio entre aeronave-controle de tráfego aéreo;
- (vii) atitude de arfagem;
- (viii) atitude de rolamento;
- (ix) aceleração longitudinal;
- (x) posição da coluna de controle ou posição da superfície de controle de arfagem; e
- (xi) empuxo de cada motor.

(2) exceto como previsto no parágrafo (b)(3) desta seção, para aeronaves de tipo certificado após 30 de setembro de 1969, os seguintes parâmetros devem ser gravados:

- (i) tempo;
- (ii) altitude;
- (iii) velocidade;
- (iv) aceleração vertical;
- (v) proa;
- (vi) tempo de cada transmissão-rádio entre aeronave-controle de tráfego aéreo;
- (vii) atitude de arfagem;
- (viii) atitude de rolamento;
- (ix) aceleração longitudinal;
- (x) posição do compensador de profundidade;
- (xi) posição da coluna de controle ou posição da superfície de controle de arfagem;
- (xii) posição do volante ou da superfície de controle lateral;
- (xiii) posição dos pedais ou posição da superfície de controle de guinada;

- (xiv) empuxo de cada motor;
 - (xv) posição de cada reversor de empuxo;
 - (xvi) posição dos flapes de bordo de fuga ou da alavanca de controle dos mesmos; e
 - (xvii) posição dos flapes de bordo de ataque ou da alavanca de controle dos mesmos.
- (3) para aeronaves fabricadas após 11 de outubro de 1991, todos os parâmetros listados nos apêndices D e E deste regulamento, como aplicável, devem ser gravados. (c) Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deverá estar operando continuamente, desde o instante em que o avião inicia a corrida de decolagem ou a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo até que o avião tenha completado a corrida de pouso ou a aeronave de asas rotativas tenha pousado em seu destino. (d) Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção e exceto para dados registrados que tenham sido apagados como autorizado por esta seção, cada detentor de certificado deve conservar os dados gravados estabelecidos pelo parágrafo (a) desta seção até que a aeronave tenha sido utilizada durante pelo menos 25 horas do tempo de operação especificado no parágrafo (c) desta seção. Em adição, cada detentor de certificado deve conservar a gravação dos dados estabelecidos no parágrafo (b) desta seção para um avião até que ele haja sido operado por pelo menos 25 horas e para um helicóptero até que ele haja sido operado por pelo menos 10 horas, considerado o tempo de operação previsto no parágrafo (c) desta seção. Pode ser apagada 1 hora de gravação com o propósito de testar o gravador ou o sistema de gravação. Qualquer apagamento feito de acordo com este parágrafo deve ser dos dados mais antigos já acumulados no momento do teste. Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção, nenhuma gravação precisa ser conservada por mais de 60 dias. (e) No evento de um acidente ou ocorrência que requeira imediata comunicação à ANAC e que resulte no encerramento do voo, o detentor de certificado deve remover a gravação da aeronave e conservar os dados requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção por pelo menos 60 dias ou por um período maior se assim requerido pela ANAC. (f)(1) Para aviões fabricados em, ou antes, de 18 de agosto de 2000, e todas as outras aeronaves, cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos 23.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), 25.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (7)), 27.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), ou 29.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), conforme aplicável. A correlação requerida pelo parágrafo (c) das seções já referidas, como aplicável, só necessita ser determinada para uma aeronave de um grupo de aeronaves que:
- (i) sejam do mesmo tipo;
 - (ii) nas quais os modelos de gravador e suas instalações sejam idênticos; e
 - (iii) nas quais não existam diferenças de projeto de tipo no que se refere à instalação dos instrumentos do primeiro piloto correlacionados com o gravador de voo. A calibração mais recente dos instrumentos, incluindo a gravação a partir da qual essa calibração foi derivada, deve ser conservada pelo detentor de certificado.
- (2) para aviões fabricados após 18 de agosto de 2000, cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos 23.1459(a) (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), (b), (d) e (e) do RBAC 23 ou 25.1459(a) (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (7)), (b), (d) e (e) do RBAC 25, conforme aplicável. Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve possuir um número de pontos suficiente para estabelecer a conversão dos valores gravados para unidades de engenharia ou valores discretos sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Exceto para aviões tendo sensores separados para velocidade e altitude fazendo parte integral de um sistema de gravação de dados de voo, uma única correlação pode ser estabelecida para qualquer grupo de aviões:
- (i) que sejam do mesmo tipo;
 - (ii) nos quais o sistema de gravação de dados de voo e sua instalação sejam os mesmos; e

(iii) nos quais não existe diferença no projeto de tipo no que diz respeito à instalação daqueles sensores associados com o sistema de gravação de dados de voo. O detentor de certificado deve conservar documentação suficiente para converter os dados gravados requeridos pelo apêndice aplicável para unidades de engenharia e para valores discretos.

(g) Cada gravador de dados de voo requerido por esta seção, que grave os dados especificados nos parágrafos (a) e (b) desta seção, deve possuir um dispositivo aprovado que facilite a localização do gravador quando submerso.

(h) Os parâmetros operacionais que devem ser gravados pelos gravadores digitais de dados de voo requeridos pelos parágrafos (i) e (j) desta seção são os abaixo (a frase “quando a fonte de informação estiver instalada” indica que a gravação do parâmetro não é requerida se precisar modificar o equipamento instalado):

(1) tempo;

(2) altitude;

(3) velocidade;

(4) proa - referência primária da tripulação (se selecionável, gravar, discreto, verdadeira ou magnética);

(5) aceleração normal (vertical);

(6) atitude de arfagem;

(7) atitude de rolamento;

(8) acionamento manual do rádio transmissor ou referência da sincronização CVR/DFDR;

(9) empuxo/potência de cada motor - referência primária da tripulação;

(10) situação de engajamento do piloto automático;

(11) aceleração longitudinal;

(12) acionamento do controle de arfagem;

(13) acionamento do controle de rolamento;

(14) acionamento do pedal de direção;

(15) posição da superfície primária de controle de arfagem;

(16) posição da superfície primária de controle lateral;

(17) posição da superfície primária de controle de guinada;

(18) aceleração lateral;

(19) posição da superfície do compensador de profundidade ou os parâmetros do parágrafo (a)(82) desta seção se gravados correntemente;

(20) posição do flape de bordo de fuga ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(85) desta seção);

(21) posição do flape de bordo de ataque ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(86) desta seção);

(22) posição de cada reversor de empuxo (ou equivalente para aviões com hélices);

(23) seleção do “spoiler” de solo ou do freio aerodinâmico (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(87) desta seção);

(24) temperatura total do ar ou temperatura do ar externo;

(25) modos e situação de engajamento do Sistema Automático de Controle de voo (AFCS), incluindo “autothrottle”;

(26) altitude rádio (quando a fonte de informação estiver instalada);

(27) desvio do “localizer”, azimute do MLS;

(28) desvio do “glideslope”, elevação do MLS;

(29) passagem pelo “marker beacon”;

(30) alarme geral (“master warning”);

(31) sensor ar/solo (sistema primário do avião: trem de pouso principal ou bequilha);

(32) ângulo de ataque (quando a fonte de informação estiver instalada);

(33) baixa pressão hidráulica (cada sistema);

- (34) velocidade no solo (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (35) sistema de alarme de proximidade do solo (GPWS);
- (36) posição do trem de pouso ou do comando do mesmo na cabine de comando;
- (37) ângulo de deriva (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (38) direção e velocidade do vento (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (39) latitude e longitude (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (40) “stick shaker/pusher” (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (41) tesoura de vento - “windshear” (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (42) posição das manetes;
- (43) parâmetros adicionais dos motores (como designados no apêndice M deste regulamento);
- (44) sistema embarcado de prevenção de colisões - ACAS;
- (45) distâncias DME 1 e 2;
- (46) frequências selecionadas em Nav 1 e Nav 2;
- (47) ajuste do altímetro selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (48) altitude selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (49) velocidade selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (50) no Mach selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (51) velocidade vertical selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (52) proa selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (53) trajetória de voo selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (54) altura de decisão - DH - selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (55) formato de apresentação do EFIS;
- (56) formato da apresentação do dispositivo de alertas múltiplos;
- (57) comando do empuxo (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (58) empuxo desejado (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (59) quantidade de combustível no tanque de compensação (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (60) sistema primário para referência de navegação;
- (61) gelo (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (62) alarme de vibração de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (63) alarme de sobre temperatura de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (64) alarme de baixa pressão de óleo de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (65) alarme de sobre rotação de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (66) posição da superfície do compensador de direção;
- (67) posição da superfície do compensador de rolamento;
- (68) pressão do freio (sistema selecionado);
- (69) aplicação do pedal do freio (direito e esquerdo);
- (70) ângulo de glissada ou de derrapagem (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (71) posição da válvula de sangria do motor (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (72) seleção de sistema antigelo ou de degelo (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (73) centro de gravidade computado (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (74) estado da barra elétrica AC;
- (75) estado da barra elétrica DC;
- (76) posição da válvula de sangria do APU (quando a fonte de informação estiver instalada);
- (77) pressão hidráulica (cada sistema);
- (78) perda de pressão na cabine;
- (79) falha do computador;

- (80) apresentador (display) “heads-up” (quando a fonte de informação estiver instalada);
 - (81) apresentador (display) “para-visual” (quando a fonte de informação estiver instalada);
 - (82) posição do comando do compensador de arfagem na cabine;
 - (83) posição do comando do compensador de rolamento na cabine;
 - (84) posição do comando do compensador de direção na cabine;
 - (85) posição dos flapes de bordo de fuga e de seu controle na cabine;
 - (86) posição dos flapes de bordo de ataque e de seu controle na cabine;
 - (87) posição do “spoiler” de solo e seleção do freio aerodinâmico;
 - (88) todas as forças de comando dos controles de voo da cabine (volante, coluna e pedais);
- (i) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, e fabricados após 18 de agosto de 2000:
- (1) os parâmetros listados nos parágrafos (h)(1) a (h)(57) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.
 - (2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.
- (j) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que tenham sido fabricados após 19 de agosto de 2002 os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) a (a)(88) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.
- (k) Para aeronaves fabricadas antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não precisam ter conformidade com esta seção: Bell 212, Bell 214ST, Bell 412, Bell 412SP, Boeing Chinook (BV- 234), Boeing/Kawasaki Vertol 107 (BV/KV-107-II), de Havilland DHC-6, Eurocopter Puma 330J, Sikorsky 58, Sikorsky 61N e Sikorsky 76A.
- (l) Em 7 de abril de 2014, todas as aeronaves fabricadas antes de 7 de abril de 2012, também devem atender aos requisitos 23.1459(a)(7) do RBAC 23, 25.1459(a)(8) do RBAC 25, 27.1459(e) do RBAC 27, ou 29.1459(e) do RBAC 29, conforme aplicável.
- (m) Todas as aeronaves fabricadas a partir de 7 de abril de 2012, devem possuir instalado um gravador de dados de voo, que também:
- (1) atenda aos requisitos 23.1459 (a)(3), (a)(6), e (a)(7) do RBAC 23, 25.1459 (a)(3), (a)(7), e (a)(8) do RBAC 25, 27.1459 (a)(3), (a)(6), e (e) do RBAC 27, ou 29.1459 (a)(3), (a)(6) e (e) do RBAC 29, conforme aplicável; e
 - (2) armazene as 25 horas de informação exigida no parágrafo (d) desta seção através de um gravador que satisfaça a TSO-C124a, ou versão posterior.

135.152a Gravadores digitais de dados de voo para aviões com 10 a 19 assentos

(a) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, ninguém pode operar, segundo este regulamento, um avião com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido apresentado para registro no Brasil ou que tenha sido registrado fora do Brasil e incorporado às especificações operativas de um operador brasileiro após 11 de outubro de 1991, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados que utilizarem um método digital para gravar e conservar dados e para, prontamente, recuperar tais dados a partir da gravação. A partir de 20 de agosto de 2001, aviões apresentados para registro no Brasil após 11 de outubro de 1991, devem atender aos requisitos desta seção ou aos requisitos aplicáveis dos parágrafos da seção 135.152 do RBAC 135. Adicionalmente, em 20 de agosto de 2001:

(1) os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(1) a (h)(18) deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões e resoluções especificadas no apêndice B do RBAC 135, exceto que:

(i) deve ser gravado o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(12) ou no parágrafo 135.152 (h)(15) deste regulamento; deve ser gravado o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(13) ou no parágrafo 135.152(h)(16) deste regulamento; e deve ser gravado o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(14) ou no parágrafo 135.152(h)(17) deste regulamento;

(ii) para aviões com mais de dois motores, o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(18) deste regulamento, desde que exista capacidade suficiente no gravador instalado, deve, também, ser gravado;

(iii) os parâmetros listados no parágrafo 135.152(h)(12) a (h)(17) deste regulamento podem ser registrados, cada um deles, de uma única fonte; e

(iv) qualquer parâmetro para o qual o apêndice B do RBAC 135 não apresentar valores deve ser gravado dentro das faixas, precisões e resoluções especificadas no apêndice M do RBAC 121.

(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação (DFDAU ou equivalente e DFDR), os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(19) a (h)(22) deste regulamento devem, também, ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice B do RBAC 135.

(3) o gravador de dados de voo aprovado requerido por esta seção deve ser instalado tão cedo quanto praticável, mas não mais tarde do que na próxima grande inspeção de manutenção a ser realizada após 18 de agosto de 1999. É considerada como uma grande inspeção de manutenção qualquer programação que mantenha o avião fora de serviço por 4 dias ou mais e que inclua o acesso a grande componentes estruturais.

(b) Para aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2000:

(1) os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(1) a (h)(57) deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do RBAC 121;

(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais listados no parágrafo 135.152(h) deste regulamento e para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do RBAC 121 até 20 de agosto de 2001.

(c) Para todos os aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2002, os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(1) a 135.152(h)(88) devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do RBAC 121.

(d) Cada gravador de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos do RBAC 25, parágrafos 25.1459(a), (b), (d) e (e). Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados pelo gravador de dados de voo e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve conter um número suficiente de pontos de modo a permitir uma conversão precisa dos valores gravados em unidades de engenharia, ou estados discretos, sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Uma única correlação pode ser estabelecida para um grupo de aviões:

(1) que sejam do mesmo tipo;

(2) nos quais o modelo do gravador de voo e sua instalação são idênticos;

(3) nos quais não haja diferença no projeto de tipo com respeito à instalação dos sensores associados com o sistema do gravador de dados de voo. A documentação de correlação deve ser conservada pelo detentor de certificado.

(e) Todos os aviões sujeitos a esta seção estão, também, sujeitos aos requisitos e exceções estabelecidas nos parágrafos 135.152(c) a 135.152(e) e 135.152(g) deste regulamento.

(f) Para aviões fabricados antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não necessitam apresentar conformidade com esta seção, mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis da seção 135.152 do RBAC 135, como apropriado: Beech Aircraft séries 99, Beech Aircraft 1300, Beech Aircraft 1900C, Construcciones Aeronauticas S.A. (CASA) C-212, deHavilland DHC-6, Dornier 228, HS-748, Embraer EMB 110, Jetstream 3101, Jetstream 3201 e Fairchild Aircraft SA- 226 e Fairchild Metro SA-227.

135.153 Sistema de alarme de proximidade do solo (GPWS)

(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que ele seja equipado com um sistema aprovado de alarme de proximidade do solo (Ground Proximity Warning System - GPWS).

(b) [Reservado]

(c) Para um sistema requerido por esta seção, o Manual de Voo (AFM) e o Manual Geral de Operações (MGO) aprovado do avião deverá conter:

(1) procedimentos apropriados para:

(i) a utilização do sistema;

(ii) operação correta do sistema por parte da

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.458, de 2015, autoria do Deputado Lúcio Vieira Lima, obriga a instalação de câmeras de monitoramento por vídeo nas aeronaves comerciais brasileiras. A exigência se aplica à área de passageiros. Segundo a proposição, as empresas deverão armazenar as imagens e garantir a sua inviolabilidade, de sorte que só se tenha acesso a elas por decisão judicial ou por solicitação das autoridades da área de segurança. A regulamentação da lei caberá ao órgão oficial de aviação, que terá 90 dias para fazê-la. As empresas deverão instalar as câmeras num prazo de 180 dias, após a entrada em vigor da norma.

Acha-se apensado o Projeto de Lei nº 2.602, de 2015, de autoria do Deputado Hiran Gonçalves, que acrescenta artigo 67-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, com o intuito de obrigar a instalação dos sistemas de gravação de voz, imagem e dados de voos na cabine de comando das aeronaves. Estipula prazo de 24 meses para as empresas aéreas se adequarem à exigência.

Inicialmente, a relatoria das matérias coube à Deputada Clarissa Garotinho, que se manifestou pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.458, de 2015, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.602, de 2015. De acordo com S.Exa., *“a instalação deste tipo de equipamento (câmeras) nas áreas comuns dos aviões auxiliará na resolução de diversos problemas que podem acontecer no seu interior. A própria justificativa do projeto lista alguns casos incluindo brigas e denúncias de furto e assédio moral. O apensado segue a mesma linha, porém somente nas cabines de comando e por meio de alteração do Código Brasileiro de Aviação e estabelecendo um prazo longo para adequação. Ocorre que as cabines de comando já contam com sistema de gravação de som, a chamada caixa-preta. Quanto à gravação de imagens, creio que seria desnecessária”*.

Após a apresentação do parecer da relatora, Deputada Clarissa Garotinho, o Deputado Hugo Leal proferiu voto em separado, no qual expõe as razões pelas quais acredita ser conveniente aprovar as duas proposições, com reparos, na forma de um substitutivo. Tendo havido, logo depois disso, mudança na relatoria dos dois projetos, encarregou-se de examiná-los o Deputado Milton Monti, que proferiu voto pela aprovação da matéria, na forma de substitutivo, no qual foram incorporadas as sugestões que o Deputado Hugo Leal houvera dado em seu voto em separado. Esse parecer, todavia, não chegou a ser apreciado.

Não houve emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Como salientado no relatório, a matéria já mereceu exame da Deputada Clarissa Garotinho, que exercia a relatoria, e do Deputado Hugo Leal, que apresentou voto em separado, discordando parcialmente da manifestação da relatora.

Após analisar os projetos em exame e os votos proferidos por S.Exas., passo a fazer minhas considerações.

A principal diferença do Projeto de Lei nº 1.458, de 2015, para o Projeto de Lei nº 2.602, de 2015, é que este, diferentemente daquele, especifica a área na qual devem ser instaladas câmeras de vídeo: a cabine de comando das aeronaves. Muito embora, em seu parecer, a Deputada Clarissa Garotinho tenha afirmado que o PL 1.458/15 propunha a instalação de câmeras de vídeo apenas na cabine de passageiros, a verdade é que o projeto é inespecífico com respeito à localização dessas câmeras. Assim, ao aprovar o PL 1.458/15, S.Exa. concordava

com a exigência de colocação de câmeras nas aeronaves, mas sem a definição de uma área a elas reservada. Na mesma linha, seguiu o Deputado Hugo Leal, cuja proposta de substitutivo inclui a obrigatoriedade de circuito interno de câmeras de vídeo nas aeronaves, mas deixa ao regulador a tarefa de determinar padrões e prazos para a efetivação da medida.

É preciso deixar claro, de início, que não existe norma de âmbito internacional que determine ou recomende o uso de câmeras para filmagem ou monitoramento da cabine de passageiros. A OACI, Organização de Aviação Civil Internacional, depois dos atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, decidiu, isto sim, estabelecer como compromisso das autoridades nacionais a fixação de regras para o controle de acesso à cabine dos pilotos, o que poderia implicar, inclusive, o monitoramento, por câmera de vídeo, da área de acesso à porta desse compartimento vital¹. Não se trata, repetindo, de solução exclusiva, mas de opção à mão dos que se encarregam de regular o setor, em cada país. Quanto ao monitoramento de toda a extensão da cabine de passageiros – é preciso repetir –, não se conhece recomendação nesse sentido. Na mesma linha, a Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA – não considera as câmeras de vigilância na cabine de passageiros um recurso recomendado como parte do conjunto de quesitos que devem ser verificados pela Auditoria de Segurança Operacional Internacional – IOSA.

Não faz muito, em 2017, a OACI passou a considerar, como recomendação para as autoridades regulatórias, que a cabine dos pilotos das aeronaves construídas e certificadas após 2023 contem com câmera direcionada para o painel de instrumentos, de sorte a facilitar aos investigadores identificar com que tipo de problema os pilotos lidam num acidente ou incidente. Não se trata, é bom ressaltar novamente, de algo que implique a adaptação da frota em uso, o que obrigaria as companhias aéreas a passarem por um novo e dispendioso processo de certificação das aeronaves.

Agora notem bem: o que os projetos em análise requerem é exatamente a adaptação da frota das empresas aéreas brasileiras, em vista da exigência que impõem, isto é, a filmagem e gravação de imagens do interior das aeronaves. Em vez de se aguardar o alinhamento de normas a esse respeito na comunidade de nações, toma-se a dianteira do processo, colocando o País na condição de pioneiro na adoção de norma de segurança e controle cuja defesa tem sido feita, quando feita, por especialistas e reguladores de países que lidam mais

¹ http://www.aviationtoday.com/av/issue/feature/Cabin-Security_1024.html#.VqYDevkrKUI

frequentemente com ameaças e ataques a seus serviços e infraestrutura.

De acordo com nota técnica da ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas, a instalação de um circuito interno de câmeras de vídeo nas aeronaves é considerada mudança de alta complexidade, pois exige que se coloquem na estrutura cabos, circuitos elétricos e eletrônicos, e isolantes, sendo necessário para isso a remoção dos pisos, painéis de teto e de cabine, poltronas e painéis laterais. A estimativa da ABEAR, considerando o emprego de vinte a quarenta câmeras de vídeo por aeronave e a existência de 500 aeronaves de grande porte no País, seria de um gasto perto de três bilhões de dólares – quase dez bilhões de reais – para a adaptação da frota nacional.

O valor, por óbvio, não é preciso, mas dá uma ideia de grandeza das despesas que seriam assumidas pelas empresas aéreas brasileiras, sem que o mesmo acontecesse às suas congêneres estrangeiras, concorrentes nas linhas internacionais. A par disso, o próprio cenário econômico do Brasil, tanto no passado recente como no futuro próximo, indica que passamos por fase de restrição de investimentos e de contenção de custos, única forma de acomodar a estagnação da demanda, fruto da baixa atividade econômica. Não é momento, portanto, de impor obrigação dessa monta aos transportadores aéreos.

De mais a mais, vale ressaltar que os pilotos e comissários possuem treinamento e seguem protocolos, em permanente evolução, que lhes permitem atuar com eficácia na maioria dos distúrbios e casos críticos no interior da aeronave. Sendo a cabine dos passageiros um ambiente confinado e do qual os comissários possuem ampla visão, é praticamente impossível que eventuais desordens não sejam contidas com rapidez (atentados terroristas à parte). Nesse tipo de situação, é bom também destacar, o registro visual dos acontecimentos pode ser feito com facilidade, por intermédio de dispositivos móveis em posse dos passageiros. A propósito, cumpre esclarecer que a ausência de câmeras de vídeo no interior da aeronave não tem representado problema para que casos ocorridos a bordo sejam esclarecidos, pois o testemunho de várias pessoas pode perfeitamente servir de prova robusta num processo administrativo ou judicial.

Sendo essas as reflexões que tinha a fazer, **voto pela rejeição** do Projeto de Lei nº 1.458, de 2015, e do Projeto de Lei nº 2.602, de 2015.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2019.

Deputado LUCAS GONZALEZ
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.458/2015, e o PL 2602/2015, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Lucas Gonzalez.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Abou Anni, Alcides Rodrigues , Camilo Capiberibe, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Gutemberg Reis, João Marcelo Souza, Júnior Bozzella, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Manuel Marcos, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor Joziel, Rosana Valle, Sanderson, Santini, Severino Pessoa, Valdevan Noventa, Wladimir Garotinho, Afonso Hamm, Aliel Machado, Amaro Neto, Aureo Ribeiro, Bosco Costa, Cezinha de Madureira , Da Vitoria, David Soares, Domingos Sávio, Hélio Costa, Hercílio Coelho Diniz, José Nelto, Juarez Costa, Juninho do Pneu, Juscelino Filho, Miguel Lombardi, Pastor Eurico, Paulo Azi, Ricardo Pericar, Rodrigo Coelho e Sergio Vidigal.

Sala da Comissão, em 18 de setembro de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO