

PROJETO DE LEI Nº DE 2023

Dispõe sobre a regulação da aviação comercial.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

TÍTULO I

Das Disposições Gerais

Art. 1º A aviação comercial é regulada pelos tratados, convenções e atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, por esta Lei e pelos regulamentos complementares.

§ 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 e publicação do decreto de promulgação no Diário Oficial da União.

§ 2º Esta Lei se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o território nacional, assim como no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º É vedado invocar disposições do direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado em que a República Federativa do Brasil seja parte, exceto se o tratado violar manifestamente disposição constitucional sobre competência para concluir tratados.

§ 4º As normas previstas nesta Lei e nos tratados firmados pela República Federativa do Brasil constituem legislação especial aplicável à

aviação comercial, prevalecendo sobre qualquer disposição contratual ou legal interna que as contrariem.

Art. 2º Para fins desta Lei, considera-se:

I – serviço aéreo regular: serviço de transporte aéreo público, ofertado ao público em geral e operado de acordo com uma programação previamente publicada ou com regularidade tal que constitua uma série sistemática de voos facilmente identificável;

II – serviço aéreo não regular: serviço de transporte aéreo público que não se caracterize como serviço aéreo regular;

III - aviação regional é a atividade explorada de maneira regular utilizando aviões de capacidade inferior a 100 passageiros.

IV – empresa aérea: pessoa jurídica prestadora de serviço de transporte aéreo, na condição de mera comercializadora do serviço, sendo, neste último caso, amparada por acordo comercial;

V – operador aéreo: pessoa jurídica que efetivamente executa a operação aérea;

VI – Táxi-aéreo, modalidade de serviço de transporte aéreo não regular, realizado por um operador sujeito a certificação operacional;

VII – etapa de voo: unidade mínima, composta pelo código identificador da empresa aérea, número do voo, aeroportos de origem e de destino e respectiva data de operação, que identifique a prestação de um determinado serviço de transporte aéreo;

VIII – voo: composição de uma ou mais etapas de voo agrupadas pelo código identificador da empresa aérea e pelo número de voo, por um determinado período;

IX – código compartilhado um acordo de cooperação comercial por meio do qual uma empresa aérea permite que outra empresa aérea utilize seu código designador em um voo da primeira, ou por meio do qual 2 (duas) empresas aéreas compartilham o mesmo código em um voo

X – registro: etapa de voo cadastrada na Autoridade de Aviação Civil pelo operador aéreo com intenção de voo comercial ou operacional, que obedece a requisitos básicos nos termos deste normativo;

XI – capacidade operacional: capacidade do aeródromo no processamento de aeronaves, passageiros, cargas e malas postais, considerando as condições técnicas e de segurança estabelecidas;

XII – condição operacional: conjunto de medidas administrativas por meio das quais o operador aeroportuário estabeleça prazos, métricas e metodologia de alocação dos serviços solicitados para si e para outrem, exigências de cumprimento de regularidade, se for o caso, e sistema de publicidade de documentos administrativos e voos alocados;

XIII – preterição de embarque: ocorrência em que o transportador deixa de transportar passageiro que se apresentou para embarque no voo originalmente contratado; e

XIV – bagagem de mão: aquela transportada na cabine, sob a responsabilidade do passageiro.

Art. 3º Compete à Autoridade de Aviação Civil regular e fiscalizar a aviação comercial, nos termos da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, ressalvadas as previsões desta Lei.

Art. 4º No exercício do seu poder de regulação e de fiscalização, cabe ao agente regulador atuar para maximizar a eficiência do mercado, assegurando que a interação entre prestadores de serviços e usuários seja eficiente, tendo como resultado níveis adequados de quantidade e qualidade, garantindo, especialmente:

I – a diversidade de serviços;

II – o atendimento da demanda de forma eficiente;

III – a livre concorrência;

IV – o respeito aos direitos dos usuários;

V – a preservação do meio-ambiente;

VI – o estímulo para investimentos em inovação e adaptação de produtos e processos aeronáuticos;

VII – a prestação de serviço adequado;

VIII – a liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares.

§ 1º A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, trabalhadores do setor, consumidores ou usuários dos serviços aéreos serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo.

§ 2º Regulamento disporá sobre o conteúdo e a metodologia da AIR, sobre os quesitos mínimos a serem objeto de exame, bem como sobre os casos em que será obrigatória sua realização e aqueles em que poderá ser dispensada.

TÍTULO II

Da Aviação Regional

Art. 5º aviação regional é a atividade explorada de maneira regular utilizando aviões de capacidade inferior a 100 passageiros.

Art. 6º a aviação regional em território nacional terá o número de assentos limitados até 90 assentos.

Art. 7º As companhias aéreas nacionais procederão ao registro prévio de suas atividades para cada temporada, mediante a informação dos voos previstos e suas etapas, sendo exigido pelo menos um pouso no interior entre capitais com mais de dois milhões de habitantes.

Parágrafo único. Fica dispensado a exigência de pouso entre capitais com número de habitantes inferior ao previsto no caput.

Art. 8º A concessão de incentivos fiscais, será regulamentada pelo poder público na forma da lei e realizada de modo eletrônico no próprio sistema fazendário pelo Sistema de Registro e Controle da Renúncia Fiscal – RCR.

Art. 9º A operação da aviação regional de qualquer aeronave civil dentro do Brasil, incluindo águas territoriais, bem como de aeronaves civis brasileiras no exterior (exceto balões cativos, aeronaves enquadradas no RBAC nº 103 e aeronaves não tripuladas) serão submetidas as seguintes diretrizes:

- a) cada pessoa, física ou jurídica, envolvida com operações aéreas serão responsáveis pela manutenção, manutenção preventiva e alterações de aeronaves.
- b) As Empresas aéreas brasileiras, empresas aéreas estrangeiras operando no Brasil e operadores aéreos privados devem cumprir, adicionalmente, os requisitos estabelecidos nos regulamentos específicos a serem expedidos no prazo de até 180 dias após a entrada da lei em vigor.

TÍTULO III

Da Aviação Regular Nacional

Capítulo I

Do Prévio Registro das Operações

Art. 10º As companhias aéreas nacionais procederão ao registro prévio de suas atividades para cada temporada, mediante a informação dos voos previstos e suas etapas.

Art. 11º Cada etapa de voo somente poderá ser cadastrada após prévio acordo do operador aéreo com os operadores aeroportuários envolvidos e com os provedores de serviços de navegação aérea, acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado.

§ 1º As operações que envolvam aeroportos como coordenados ou de interesse, conforme definido em legislação específica, necessitam da prévia obtenção dos correspondentes slots.

§ 2º Empresas aéreas com compartilhamento de códigos aprovados têm garantidos os mesmos direitos de comercialização no caso dos serviços registrados pelo operador aéreo.

§ 4º O registro vigente e a operação devem estar em consonância com as condições técnico-operacionais do operador aéreo que a realizar e dos operadores aeroportuários que a receber, e com as infraestruturas aeroportuárias e aeronáutica alocadas.

§ 5º Caso o operador aéreo seja comunicado ou identifique qualquer fator que impeça o início ou a continuidade das operações, deverá proceder à imediata atualização do registro.

Seção I

Da Oferta do Serviço

Art. 12º Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços, bem como suas regras aplicáveis.

Parágrafo único. O transportador deverá disponibilizar nos locais de vendas de passagens aéreas, sejam eles físicos ou eletrônicos, informações claras sobre todos os seus serviços oferecidos e as respectivas regras aplicáveis, de forma a permitir imediata e fácil compreensão.

Art. 13º O transportador deverá oferecer ao passageiro, pelo menos, uma opção de passagem aérea em que a multa pelo reembolso ou remarcação não ultrapasse 5% (cinco por cento) do valor total dos serviços de transporte aéreo.

Art. 14º O transportador substituirá a titularidade do bilhete no prazo mínimo de 24 horas de antecedência quando o titular por justo motivo não puder usufruir da prestação do serviço. Após esse prazo ficará a critério do transportador a referida transferência de titularidade.

Art. 15º Na hipótese de atraso de 1 a 3 horas a companhia deverá fornecer alimentação.

Parágrafo único. Se o atraso for igual ou superior a 4 horas deverá ofertar alimentação e hospedagem.

Capítulo II

Do Despacho do Passageiro, *Check-in* e Apresentação para Embarque e Execução do Contrato de Transporte Aéreo

Art. 16º O passageiro deverá apresentar para embarque em voo doméstico documento de identificação civil, com fé pública e validade em todo o território brasileiro.

§ 1º Uma vez que assegure a identificação do passageiro e em se tratando de voo doméstico, deverá ser aceita a via original ou cópia autenticada do documento de identificação civil referido no caput deste artigo.

§ 2º O passageiro estrangeiro deverá apresentar para embarque passaporte estrangeiro válido ou outro documento de viagem.

§ 3º O passageiro menor de 12 (doze) anos poderá ser admitido para o embarque em voo doméstico mediante a apresentação de sua certidão de nascimento, observados os requisitos constantes da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990.

§ 4º Nos casos de furto, roubo ou extravio de documento de identificação do passageiro, deverá ser aceito o Boletim de Ocorrência em voo doméstico, emitido por autoridade de segurança pública competente.

Art. 17. Para a execução do contrato de transporte, o passageiro deverá atender aos seguintes requisitos:

I – apresentar-se para embarque munido de documento de identificação civil e em horário estabelecido pelo transportador;

II – atender a todas as exigências relativas à execução do transporte, tais como a obtenção do visto correto de entrada, permanência, trânsito e certificados de vacinação exigidos pela legislação dos países de destino, escala e conexão;

III – obedecer aos avisos transmitidos pelo transportador.

Parágrafo único. O descumprimento de quaisquer dos requisitos deste artigo autorizará o transportador a negar embarque ao passageiro e aplicar eventuais multas.

Art. 18. Caso o passageiro não utilize o trecho inicial nas passagens do tipo ida e volta, o transportador poderá cancelar o trecho de volta.

Parágrafo único. Não se aplica a regra do caput deste artigo caso o passageiro informe, até o horário originalmente contratado para o trecho de ida do voo doméstico, que deseja utilizar o trecho de volta, sendo vedada a cobrança de multa contratual para essa finalidade.

Capítulo III

Dos Direitos dos Aeronautas

Art. 18. São considerados trabalhadores aeronautas os tripulantes de aeronaves, inclusive os profissionais que exercem os cargos de:

- a) Piloto de aeronave
- b) Mecânico de voo
- c) Comissário de voo

Art. 19. Das modalidades de tripulação:

a) Tripulação simples: é aquela constituída de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo. O número restrito de funcionários nessa modalidade faz com que ela seja autorizada apenas em alguns casos específicos.

b) Tripulação composta: é a constituída de uma tripulação simples acrescida de um comandante, de um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.

c) Tripulação de revezamento: é a constituída de uma tripulação simples acrescida de um comandante, de um piloto, de um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo.

- **Art. 20.** A carga horária máxima de trabalho para pilotos e comissários de bordo será de até 80 horas por mês.

- a) Será permitido um acréscimo na carga horária para pilotos, podendo alcançar até 100 horas por mês, e para comissários de bordo, podendo alcançar até 120 horas por mês, desde que haja horas extras remuneradas.
- b) As horas extras trabalhadas além da carga horária máxima serão remuneradas com um adicional de salário de 20% sobre o valor da hora normal de trabalho.

Art. 21. Casos omissos aos direitos trabalhistas dos aeronautas serão regulamentados pela lei 13.475/2017.

Parágrafo único. Será permitida a contratação de tripulantes estrangeiros devidamente sindicalizados para atuar no Brasil os quais deverão obter um visto temporário de trabalho com validade inicial de até cinco anos, com a possibilidade de extensão por tempo igual, caso atendam aos requisitos estabelecidos pelas autoridades migratórias brasileiras.

TÍTULO III

Da Aviação Regular Internacional

Art. 21. A expansão do transporte aéreo deve ser promovida, por meio de Acordos sobre Serviços Aéreos, com vistas a:

I – aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os países;

II – proporcionar a integração regional entre os países da América do Sul.

Art. 22. A operação internacional de empresas aéreas brasileiras é considerada instrumento de projeção econômica e comercial de importância política e estratégica para o País e para a integração regional, devendo ter tratamento fiscal, tributário e creditício semelhante ao das atividades de exportação e de infraestrutura.

Art. 23. Será adotada a política de múltipla designação de empresas, obedecido o previsto nos respectivos Acordos sobre Serviços Aéreos.

Parágrafo único. Em mercados específicos, cujas capacidades acordadas não comportem mais do que uma empresa brasileira, poderá ser designada uma única empresa.

Art. 24. A decisão que conceder frequências internacionais será devidamente motivada e atenderá a critérios de alocação previamente estabelecidos, os quais deverão privilegiar o bem-estar do usuário e a concorrência entre prestadores do serviço.

Art. 25. Nas negociações de Acordos sobre Serviços Aéreos, devem ser buscadas condições que possam promover a modicidade dos preços para os usuários, por meio do incentivo à concorrência entre as empresas.

Capítulo I

Regulamentação de Companhias Aéreas Estrangeiras Operando no País

Art. 26. O acesso ao mercado de transporte aéreo internacional com origem ou destino no Brasil, por empresas estrangeiras, dependerá de autorização para operar serviço de transporte aéreo.

Art. 27. A empresa estrangeira que pretender operar serviço de transporte aéreo internacional regular com origem ou destino no Brasil deverá apresentar os seguintes documentos:

I – cópia do arquivamento da inscrição da empresa estrangeira na Junta Comercial;

II – formulário de cadastro de empresa estrangeira;

III – Certificado de Operador Aéreo - COA; e

IV – outros documentos que demonstrem o cumprimento dos requisitos operacionais.

Parágrafo único. As operações regulares estarão sujeitas aos entendimentos bilaterais acordados entre o Brasil e o país da empresa estrangeira ou aos entendimentos multilaterais de que ambos os países sejam signatários.

Art. 28. A empresa estrangeira que pretender operar serviço de transporte aéreo internacional não regular com origem ou destino no Brasil deverá ser previamente cadastrada e apresentar Certificado de Operador Aéreo e demais documentos exigidos em regulamento.

Parágrafo único. As empresas estrangeiras autorizadas a operar serviço de transporte aéreo internacional regular estarão dispensadas do processo de autorização para operar serviço de transporte aéreo internacional não regular.

Art. 29. A empresa estrangeira que pretenda explorar serviço de transporte aéreo internacional não regular no Brasil deverá obter aprovação do programa de voos pretendidos nos casos em que as operações envolverem:

I – direitos de tráfego que envolvam o transporte de passageiros com origem ou destino em terceiros países, ou entre pontos do território brasileiro, quando o país de origem da empresa e o Brasil não possuírem entendimentos internacionais bilaterais ou multilaterais que disciplinem a matéria, ou que, na existência de algum desses, conste limite de capacidade; ou

II – direitos de tráfego para além daqueles contemplados nos entendimentos internacionais bilaterais ou multilaterais aplicáveis para operações regulares.

§ 1º A aprovação das operações contempladas no inciso II do *caput* deverá observar, sempre que possível, o princípio da reciprocidade.

§ 2º A exploração de serviço de transporte aéreo internacional não regular poderá ser restrita sempre que se entender que a magnitude e a natureza das operações têm o potencial de impactar os limites de capacidade e frequência definidos em entendimentos internacionais bilaterais ou multilaterais.

Art. 30. A exploração, por empresa aérea estrangeira autorizada, de serviço aéreo não regular entre pontos do território nacional poderá ser autorizada excepcionalmente e desde que demonstrado o interesse público, nos casos em que:

I – não houver empresa nacional certificada para prestar o serviço demandado, ou, havendo, esta não disponha de equipamentos necessários ou de outras condições para a execução do serviço; ou

II – o serviço destinar-se a suprir, emergencialmente, situação de anormalidade na oferta dos serviços de transporte aéreo.

Parágrafo único. O ato que autorizar a prestação de serviço de que trata o caput especificará, entre outras condições, o período da autorização, o número máximo de operações e a região a ser atendida.

Art. 31. A empresa estrangeira autorizada a operar serviços aéreos regulares internacionais no Brasil deverá manter permanentemente representante legal no país, em conformidade com a legislação específica pertinente.

Art. 32. A autorização para operar serviços aéreos internacionais no Brasil poderá ser suspensa:

I – na ausência de representante legal por período superior a 30 (trinta) dias;

II – caso não sejam respeitados os limites de frequência ou regularidade previstos na legislação para empresas autorizadas a operar serviços de transporte aéreo não regular;

III – nos casos previstos em regulamento.

Art. 33. A autorização para operar serviço de transporte aéreo regular internacional no Brasil poderá ser cassada:

I – se a inscrição da empresa estrangeira na Junta Comercial for extinta ou invalidada na forma da lei;

II – se os serviços forem suspensos por período superior a 6 (seis) meses, exceto em casos de força maior; e

III – em outros casos previstos nos regulamentos.

Art. 34. O compartilhamento de código no transporte aéreo internacional deverá obedecer aos entendimentos internacionais bilaterais ou multilaterais e quadros de rotas aplicáveis às respectivas operações.

§ 1º O código de identificação de empresa aérea estrangeira poderá constar em voo doméstico operado por empresa nacional, mesmo que os pontos ligados não estejam contemplados no quadro de rotas, desde que o voo seja etapa de um serviço de transporte aéreo internacional.

§ 2º A operação em código compartilhado não permitirá que a empresa estrangeira comercialize exclusivamente tráfego local no território brasileiro.

TÍTULO IV

Do Táxi Aéreo e dos Voos Charter

Capítulo I

Do Táxi Aéreo

Art. 35. Será permitida a união de três empresas de táxi aéreo, formando a Uniair, para operar linhas de transporte aéreo de carga e passageiros. A Uniair terá no máximo 9 assentos por voo e uma frota entre 5 e 7 aeronaves.

Art. 36. Para a exploração de serviço de táxi aéreo, o interessado deverá:

I – concluir o processo de certificação; e

II – ser operador de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço pretendido.

Art. 37. Para o início da exploração dos serviços aéreos, a empresa deverá comprovar sua regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista.

Art. 38. Para a exploração de serviços de transporte aéreo regulares, deverão ser comprovadas, ainda:

I – prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual relativo à sede, pertinente ao ramo de atividade que exerce e compatível com o objeto social;

II – prova de regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal, ou Distrital, de acordo com o disposto no art. 29, inciso III, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, dentro do prazo de validade; e

III – manutenção de regularidade trabalhista, sendo esta regularidade confirmada mediante certidão negativa de débitos trabalhistas ou

certidão positiva de débitos trabalhistas com efeito de negativa, nos termos da regulamentação do Tribunal Superior do Trabalho - TST.

Art. 39. A exploração do serviço de táxi aéreo está condicionada à manutenção das condições técnicas e operacionais.

Art. 40. A prerrogativa para a exploração de serviço aéreo será interrompida, a qualquer tempo, na ocorrência de uma das seguintes situações:

I – solicitação do operador;

II – suspensão ou cassação do Certificado de Operador Aéreo - COA; ou

III – qualquer outra condição ou circunstância que revele a incapacidade de prestação do serviço.

Capítulo II

Das Empresas de Charter Nacionais e Internacionais

Art. 41. Considera-se voo charter a operação de transporte aéreo comercial público e não regular, cujo horário, local de partida e de destino são ajustados em função da demanda com o certificado de operador aeronáutico de charter com benefícios fiscais e limitação de até 8 aeronaves na frota. A venda de bilhetes será intermediada por pelo menos uma empresa de turismo.

Parágrafo único. As empresas de voos charter possuem as mesmas obrigações quanto aos contratos de transporte aéreo daquelas que operam voos regulares, exceto quanto ao disposto no art. 8º, e seus passageiros possuem os mesmos direitos.

Capítulo III

Normas de Segurança e Manutenção para Aeronaves de Táxi Aéreo e Aeronaves Empregadas em Voos Charter

Art. 42. O detentor de certificado é primariamente responsável pela aeronavegabilidade de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes, deve manter suas aeronaves de acordo com esta Lei e deve reparar os defeitos ocorridos entre as manutenções requeridas.

§1º O detentor de certificado que mantenha suas aeronaves deve:

I – executar a manutenção, a manutenção preventiva e as alterações de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência e partes, segundo o seu manual e este Regulamento; ou

II – fazer contrato com outra pessoa para execução de manutenção, manutenção preventiva e alterações, assegurando-se de que qualquer trabalho executado pela outra pessoa esteja de acordo com o manual da aeronave e com a Lei.

§ 2º O detentor de certificado que opera uma aeronave com certificação de tipo para uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento de pilotos, com 9 assentos ou menos. deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelos fabricantes, ou com um programa aprovado pelo órgão regulador para cada motor, hélice, rotor, componentes e para cada item de equipamento de emergência requerido.

§ 3º Para o propósito desta seção, um programa de manutenção do fabricante é aquele contido no manual de manutenção ou nas instruções de manutenção especificadas pelo fabricante, como requerido pelos regulamentos, para a aeronave, motores, hélices, rotores, componentes e equipamentos de emergência.

§ 4º O detentor de certificado deve elaborar e submeter à aprovação da autoridade competente um programa de inspeções e um programa cobrindo outras atividades de manutenção, manutenção preventiva e alterações, concebido com base nas informações de aeronavegabilidade, pela organização detentora do projeto de tipo, pelos países dessas organizações e na experiência do operador.

Art. 43. Os trabalhadores que executem inspeções obrigatórias devem ser apropriadamente habilitados, treinados, qualificados e designados para essas funções.

§ 1º Somente é permitido autorizar uma pessoa a executar inspeções obrigatórias se essa pessoa executar a inspeção sob a supervisão e o controle de um inspetor-chefe.

§ 2º Uma pessoa não pode executar uma inspeção obrigatória se essa pessoa executou qualquer item do trabalho a ser inspecionado.

§ 3º No caso de operação em áreas ou locais remotos, a execução de itens de inspeção requerida pode ser feita por um piloto quando nenhuma outra pessoa qualificada estiver disponível, desde que:

I – o piloto seja vinculado ao detentor do certificado;

II – possa ser demonstrado que cada piloto autorizado para executar a inspeção requerida está devidamente treinado e qualificado;

III – a inspeção requerida seja resultado de uma falha mecânica e não parte do programa de aeronavegabilidade continuada do detentor de certificado; e

IV – cada item seja inspecionado após cada voo até que ele tenha sido inspecionado por um mecânico apropriadamente habilitado e qualificado; e

V – cada item de trabalho que seja um item de inspeção requerida de parte do sistema de controle de voo seja testado em voo e reinspecionado antes de a aeronave ser aprovada para retorno ao serviço.

§ 4º O detentor de certificado deve manter e deve determinar que cada detentor de certificado com o qual ele possua contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha uma lista atualizada de pessoas que tenham sido treinadas, qualificadas e designadas a conduzir inspeções obrigatórias.

§ 5º Exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, alterações e inspeções obrigatórias realizadas por uma oficina certificada localizada fora do Brasil, cada pessoa diretamente encarregada de executar manutenção, manutenção preventiva e alterações, e cada pessoa encarregada de realizar inspeções obrigatórias deve possuir uma apropriada licença de mecânico, com as adequadas qualificações para o trabalho que executa.

TÍTULO V

Dos Direitos dos Passageiros

Capítulo I

Informações Prévias à Viagem

Art. 44. A oferta de serviços de transporte aéreo de passageiros, em quaisquer canais de comercialização, conjugado ou não com serviços de turismo, deverá apresentar o valor total da passagem aérea a ser pago pelo consumidor.

§ 1º O valor total da passagem aérea será composto pelos seguintes itens:

I – valor dos serviços de transporte aéreo;

II – tarifas aeroportuárias; e

III – valores devidos a entes governamentais a serem pagos pelo adquirente da passagem aérea e arrecadados por intermédio do transportador.

§ 2º O valor final a ser pago será acrescido de eventuais serviços opcionais contratados ativamente pelo consumidor no processo de comercialização da passagem aérea.

Art. 45. No processo de comercialização da passagem aérea, a partir da escolha da origem, do destino, da data da viagem e antes de ser efetuado o pagamento pelos seus serviços, o transportador deverá prestar as seguintes informações ao usuário:

I – valor total da passagem aérea a ser pago em moeda nacional, com discriminação de todos os itens previstos no art. 34, § 1º;

II – regras de não apresentação para o embarque (*no-show*), remarcação e reembolso, com suas eventuais multas;

III – tempo de conexão e eventual troca de aeroportos;

IV – regras e valores do transporte de bagagem; e

V – indicação das empresas aéreas que realizarão o transporte, caso o voo seja realizado total ou parcialmente em código compartilhado

§ 1º Para os fins desta Lei, considera-se processo de comercialização aquele realizado no território nacional ou por meio eletrônico direcionado ao mercado brasileiro.

§ 2º É vedada qualquer cobrança por serviço ou produto opcional que não tenha sido solicitado ativamente pelo usuário (*opt-in*).

§ 3º As informações dos produtos e serviços relativos ao transporte aéreo e comercializados pelo transportador deverão ser disponibilizadas em língua portuguesa, de maneira clara e objetiva.

Capítulo II

Do Comprovante de Passagem Aérea

Art. 46. O transportador deverá apresentar ao passageiro, em meio físico ou eletrônico, o comprovante da passagem aérea adquirida contendo, além das informações constantes do art. 35 desta Lei, os seguintes itens:

I – nome e sobrenome do passageiro;

II – horário e data do voo, se houver;

III – procedimento e horário de embarque;

IV – produtos e serviços adquiridos; e

V – prazo de validade da passagem aérea.

Art. 47. Nos casos em que o transportador emitir comprovante de passagem aérea sem data pré-definida para utilização, o prazo de validade será de 1 (um) ano, contado a partir da emissão.

Art. 48. O erro no preenchimento do nome, sobrenome ou agnome do passageiro deverá ser corrigido pelo transportador sem ônus ao passageiro.

§ 1º Caberá ao passageiro solicitar a correção até o momento do *check-in*.

§ 2º No caso de voo internacional que envolva operadores diferentes (*interline*), os custos da correção podem ser repassados ao passageiro.

§ 3º Não se aplica o disposto no § 2º deste artigo nos casos em que o erro decorrer de fato imputado ao transportador.

§ 4º A correção do nome não altera o caráter pessoal e intransferível da passagem aérea.

Capítulo III

Da Alteração e Resilição do Contrato de Transporte Aéreo por Parte do Passageiro

Art. 49. As multas contratuais não poderão ultrapassar o valor dos serviços de transporte aéreo.

Parágrafo único. As tarifas aeroportuárias pagas pelo passageiro e os valores devidos a entes governamentais não poderão integrar a base de cálculo de eventuais multas.

Art. 50. Em caso de remarcação da passagem aérea, o passageiro deverá pagar ou receber:

I – a variação da tarifa aeroportuária referente ao aeroporto em que ocorrerá o novo embarque, com base no valor que constar na tabela vigente na data em que a passagem aérea for remarcada; e

II – a diferença entre o valor dos serviços de transporte aéreo originalmente pago pelo passageiro e o valor ofertado no ato da remarcação.

Art. 51. O usuário poderá desistir da passagem aérea adquirida, sem qualquer ônus, desde que o faça no prazo de até 24 (vinte e quatro) horas, a contar do recebimento do seu comprovante, desde que a compra tenha sido feita com antecedência igual ou superior a 7 (sete) dias em relação à data de embarque.

Capítulo IV

Da Alteração do Contrato de Transporte Aéreo por Parte do Transportador

Art. 52. As alterações realizadas de forma programada pelo transportador, em especial quanto ao horário e itinerário originalmente contratados, deverão ser informadas aos passageiros com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas.

§ 1º O transportador deverá oferecer as alternativas de reacomodação e reembolso integral, devendo a escolha ser do passageiro, nos casos de:

I – informação da alteração ser prestada em prazo inferior ao do *caput* deste artigo; e

II – alteração do horário de partida ou de chegada ser superior a 30 (trinta) minutos nos voos domésticos e a 1 (uma) hora nos voos internacionais em relação ao horário originalmente contratado, se o passageiro não concordar com o horário após a alteração.

§ 2º Caso o passageiro compareça ao aeroporto em decorrência de falha na prestação da informação, o transportador deverá oferecer assistência material, bem como as seguintes alternativas à escolha do passageiro:

I – reacomodação;

II – reembolso integral; e

III – execução do serviço por outra modalidade de transporte.

Capítulo V

Das Informações sobre Bagagens

Art. 53. O transporte de bagagem despachada configurará contrato acessório oferecido pelo transportador.

§ 1º A bagagem despachada poderá sofrer restrições, nos termos desta Lei e de outras normas atinentes à segurança da aviação civil.

§ 2º As regras referentes ao transporte de bagagem despachada, ainda que realizado por mais de um transportador, deverão ser uniformes para cada trecho contratado.

Art. 54. O transportador deverá permitir uma franquia mínima de 10 (dez) quilos de bagagem de mão por passageiro de acordo com as dimensões e a quantidade de peças definidas no contrato de transporte.

Parágrafo único. O transportador poderá restringir o peso e o conteúdo da bagagem de mão por motivo de segurança ou de capacidade da aeronave.

Art. 55. O transportador deverá informar aos usuários quais bagagens serão submetidas a procedimentos especiais de despacho, em razão de suas condições de manuseio ou de suas dimensões.

§ 1º As bagagens que não se enquadrarem nas regras estabelecidas pelo transportador, conforme o *caput* deste artigo, poderão ser recusadas ou submetidas a contrato de transporte de carga.

§ 2º O transporte de carga e de animais deverá observar regime de contratação e procedimento de despacho próprios.

Art. 56. No despacho da bagagem, caso o passageiro pretenda transportar bens cujo valor ultrapasse o limite de indenização de 1.131 (mil e cento e trinta e um) Direitos Especiais de Saque – DES, poderá fazer declaração especial de valor junto ao transportador.

§ 1º A declaração especial de valor deverá ser feita mediante o preenchimento de formulário fornecido pelo transportador, garantida uma via ao passageiro.

§ 2º A declaração especial de valor terá como finalidades declarar o valor da bagagem despachada e possibilitar o aumento do montante da indenização no caso de extravio ou violação.

§ 3º Outros limites de indenização deverão ser observados no transporte internacional, conforme o tratado internacional aplicável, e deverão ser devidamente informados ao passageiro.

Capítulo VI

Do Atraso, Cancelamento, Interrupção do Serviço e Preterição

Art. 57. O transportador deverá informar imediatamente ao passageiro pelos meios de comunicação disponíveis:

I – que o voo irá atrasar em relação ao horário originalmente contratado, indicando a nova previsão do horário de partida; e

II – sobre o cancelamento do voo ou interrupção do serviço.

§ 1º O transportador deverá manter o passageiro informado, no máximo, a cada 30 (trinta) minutos quanto à previsão do novo horário de partida do voo nos casos de atraso.

§ 2º A informação sobre o motivo do atraso, do cancelamento, da interrupção do serviço e da preterição deverá ser prestada por escrito pelo transportador, sempre que solicitada pelo passageiro.

Art. 58. O transportador deverá oferecer as alternativas de reacomodação, reembolso e execução do serviço por outra modalidade de transporte, devendo a escolha ser do passageiro, nos seguintes casos:

I – atraso de voo por mais de quatro horas em relação ao horário originalmente contratado;

II – cancelamento de voo ou interrupção do serviço;

III – preterição de passageiro; e

IV – perda de voo subsequente pelo passageiro, nos voos com conexão, inclusive nos casos de troca de aeroportos, quando a causa da perda for do transportador.

Parágrafo único. As alternativas previstas no *caput* deste artigo deverão ser imediatamente oferecidas aos passageiros quando o transportador dispuser antecipadamente da informação de que o voo atrasará mais de 4 (quatro) horas em relação ao horário originalmente contratado.

Art. 59. Sempre que o número de passageiros para o voo exceder a disponibilidade de assentos na aeronave, o transportador deverá procurar por voluntários para serem reacomodados em outro voo mediante compensação negociada entre o passageiro voluntário e o transportador.

§ 1º A reacomodação dos passageiros voluntários em outro voo mediante a aceitação de compensação não configurará preterição.

§ 2º O transportador poderá condicionar o pagamento das compensações à assinatura de termo de aceitação específico.

Art. 60. No caso de preterição, o transportador deverá, sem prejuízo do previsto no art. 48, efetuar, imediatamente, o pagamento de compensação financeira ao passageiro, podendo ser por transferência bancária, voucher ou em espécie, no valor de:

I – 250 (duzentos e cinquenta) DES, no caso de voo doméstico; e

II – 500 (quinhentos) DES, no caso de voo internacional.

Art. 61. Os casos de atraso, cancelamento de voo e interrupção do serviço previstos nesta Seção não se confundem com a alteração contratual programada realizada pelo transportador e representam situações contingenciais que ocorrem na data do voo originalmente contratado.

Capítulo VII

Da Assistência Material

Art. 62. A assistência material ao passageiro deve ser oferecida nos seguintes casos:

I – atraso do voo;

II – cancelamento do voo;

III – interrupção de serviço; ou

IV – preterição de passageiro.

Art. 63. A assistência material consiste em satisfazer as necessidades do passageiro e deverá ser oferecida gratuitamente pelo transportador, conforme o tempo de espera, ainda que os passageiros estejam a bordo da aeronave com portas abertas, nos seguintes termos:

I – superior a 1 (uma) hora: facilidades de comunicação;

II – superior a 2 (duas) horas: alimentação, de acordo com o horário, por meio do fornecimento de refeição ou de voucher individual; e

III – superior a 4 (quatro) horas: serviço de hospedagem, em caso de pernoite, e traslado de ida e volta.

§ 1º O transportador poderá deixar de oferecer serviço de hospedagem para o passageiro que residir na localidade do aeroporto de origem, garantido o traslado de ida e volta.

§ 2º No caso de Passageiro com Necessidade de Assistência Especial – PNAE e de seus acompanhantes, a assistência prevista no inciso III do *caput* deste artigo deverá ser fornecida independentemente da exigência de pernoite, salvo se puder ser substituída por acomodação em local que atenda suas necessidades e com concordância do passageiro ou acompanhante.

§ 3º O transportador poderá deixar de oferecer assistência material quando o passageiro optar pela reacomodação em voo próprio do transportador a ser realizado em data e horário de conveniência do passageiro ou pelo reembolso integral da passagem aérea.

Capítulo VIII

Da Reacomodação

Art. 64. A reacomodação será gratuita, não se sobreporá aos contratos de transporte já firmados e terá precedência em relação à celebração de novos contratos de transporte, devendo ser feita, à escolha do passageiro, nos seguintes termos:

I – em voo próprio ou de terceiro para o mesmo destino, na primeira oportunidade; ou

II – em voo próprio do transportador a ser realizado em data e horário de conveniência do passageiro.

Capítulo IX

Do Reembolso

Art. 65. O prazo para o reembolso será de 7 (sete) dias, a contar da data da solicitação feita pelo passageiro, devendo ser observados os meios de pagamento utilizados na compra da passagem aérea.

Parágrafo único. Nos casos de reembolso, os valores previstos no art. 34, § 1º, incisos II e III, deverão ser integralmente restituídos.

Art. 66. Nos casos de atraso de voo, cancelamento de voo, interrupção de serviço ou preterição de passageiro, o reembolso deverá ser restituído nos seguintes termos:

I – integral, se solicitado no aeroporto de origem, de escala ou conexão, assegurado, nestes 2 (dois) últimos casos, o retorno ao aeroporto de origem;

II – proporcional ao trecho não utilizado, se o deslocamento já realizado aproveitar ao passageiro.

Art. 67. O reembolso poderá ser feito em créditos para a aquisição de passagem aérea, mediante concordância do passageiro.

§ 1º O crédito da passagem aérea e a sua validade deverão ser informados ao passageiro por escrito, em meio físico ou eletrônico.

§ 2º Na hipótese do *caput* deste artigo, deverá ser assegurada a livre utilização do crédito, inclusive para a aquisição de passagem aérea para terceiros.

Capítulo X

Das Obrigações Posteriores à Execução do Contrato de Transporte Aéreo

Art. 68. O recebimento da bagagem despachada, sem protesto por parte do passageiro, constituirá presunção de que foi entregue em bom estado.

§ 1º Constatado o extravio da bagagem, o passageiro deverá, de imediato, realizar o protesto junto ao transportador.

§ 2º O transportador deverá restituir a bagagem extraviada, no local indicado pelo passageiro, observando os seguintes prazos:

I – em até 7 (sete) dias, no caso de voo doméstico; ou

II – em até 21 (vinte e um) dias, no caso do voo internacional.

§ 3º Caso a bagagem não seja localizada nos prazos dispostos no § 2º deste artigo, o transportador deverá indenizar o passageiro em até 7 (sete) dias.

§ 4º Nos casos em que o passageiro constate a violação do conteúdo da bagagem ou sua avaria, deverá realizar o protesto junto ao transportador em até 7 (sete) dias do seu recebimento.

§ 5º O transportador deverá, no prazo de 7 (sete) dias contados da data do protesto, adotar uma das seguintes providências, conforme o caso:

I – reparar a avaria, quando possível;

II – substituir a bagagem avariada por outra equivalente;

III – indenizar o passageiro no caso de violação

Art. 69. No caso de extravio de bagagem, será devido o ressarcimento de eventuais despesas ao passageiro que se encontrar fora do seu domicílio.

§ 1º O ressarcimento de despesas deverá ser realizado em até 7 (sete) dias contados da apresentação dos comprovantes das despesas.

§ 2º As regras contratuais deverão estabelecer a forma e os limites diários do ressarcimento.

§ 3º Caso a bagagem não seja encontrada:

I – o ressarcimento de despesas poderá ser deduzido dos valores pagos a título de indenização final, observados os limites previstos no art. 46.

II – o transportador deverá restituir ao passageiro os valores adicionais eventualmente pagos pelo transporte da bagagem.

§ 4º O transportador poderá oferecer créditos para aquisição de passagens e serviços a título de ressarcimento, a critério do passageiro.

Art. 70. Eventuais danos causados a item frágil despachado poderão deixar de ser indenizados pelo transportador, nos termos estipulados no contrato de transporte.

Capítulo XI

Do Atendimento aos Usuários do Transporte Aéreo

Art. 71. O transportador deverá disponibilizar ao usuário pelo menos um canal de atendimento eletrônico para o recebimento de reclamações, solicitação de informações, alteração contratual, resilição e reembolso.

Art. 72. O transportador que registrar menos de 1.000.000 (um milhão) de passageiros transportados no ano anterior poderá manter o funcionamento do Serviço de Atendimento ao Consumidor – SAC para atendimento telefônico nos dias em que estiver operando voos no território brasileiro e em horário comercial.

Parágrafo único. Será permitido que os transportadores utilizem SAC para atendimento telefônico de maneira compartilhada.

Art. 73. O transportador deverá prestar atendimento presencial no aeroporto para tratar de pedidos de informação, dúvida e reclamação do usuário, bem como dos seus deveres decorrentes de atraso de voo, cancelamento de voo, interrupção de serviço e preterição de passageiro.

§ 1º O atendimento poderá ser realizado em local apartado e devidamente identificado ou no próprio balcão de *check-in*, a critério do transportador.

§ 2º O atendimento referido no caput deste artigo deverá funcionar por no mínimo 2 (duas) horas antes de cada decolagem e 2 (duas) horas após cada pouso e permanecer enquanto houver operação e necessidade nos casos de atraso de voo, cancelamento de voo, interrupção de serviço e preterição de passageiro.

Art. 74. As informações solicitadas pelo usuário deverão ser prestadas imediatamente e suas reclamações resolvidas no prazo máximo de 10 (dez) dias a contar do registro, ressalvados os prazos específicos contidos nesta Lei.

Art. 75. O transportador deverá responder, no prazo de 10 (dez) dias, as manifestações de usuários encaminhadas pelo sistema eletrônico de atendimento adotado pelos órgãos fiscalizadores.

TÍTULO VI

Dos Aeródromos e Aeroportos

Capítulo I

Classificação e categorização

Art. 76. Os aeródromos e aeroportos podem ser enquadrados em uma das seguintes classes:

I – Classe 0: aeródromo ou aeroporto sem operação da aviação comercial regular.

II – Classe 1: aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 anos inferior a 600.000 (seiscentos mil);

III – Classe 2: aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 anos superior ou igual a 600.000 (seiscentos mil) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões);

IV – Classe 3: aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 anos superior ou igual a 5.000.000 (cinco milhões).

Capítulo II

Licenciamento e Regulamentação

Art. 77. A construção e exploração de aeródromo civil em regime privado será outorgada pela União por meio de autorização, que será regulamentada em ato específico do Poder Executivo.

Art. 78. A autorização não confere quaisquer garantias ao autorizatário, que a executará por sua conta e risco, além de não assegurar quaisquer obrigações por parte do Poder Público de disponibilidade de capacidade de tráfego aéreo e de investimentos na infraestrutura de acesso ao aeródromo.

Art. 79. A construção e a operação de aeródromo civil destinado ao uso particular do proprietário, isoladamente ou em condomínio com outros proprietários, ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de cadastro junto à Autoridade de Aviação Civil, formalizado por meio de ato administrativo próprio.

Capítulo III

Processo de Concessão e Privatização

Art. 80. Os aeródromos civis públicos podem ser explorados pela iniciativa privada, com as seguintes diretrizes:

I – promover a modernização e a expansão de capacidade das infraestruturas física e operacional existentes, bem como a intensificação da utilização dessas infraestruturas;

II – assegurar a todos os segmentos da aviação civil acesso adequado à infraestrutura aeroportuária, estabelecendo critérios objetivos para alocação das áreas aeroportuárias em caso de escassez da infraestrutura;

III – estabelecer regime tarifário e de preços específicos que promova maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País e deste com o exterior, assegurando a eficiência na alocação e uso dos recursos dos aeroportos;

IV – criar os incentivos corretos para que os administradores de aeroportos atendam a demanda de serviços de infraestrutura aeroportuária de forma eficiente;

V – estimular a administração aeroportuária a investir em inovação e adaptação de produtos e serviços;

VI – induzir o repasse dos ganhos de produtividade para os usuários dos serviços regulados;

VII – assegurar o cumprimento das normas pertinentes ao meio ambiente, de forma a garantir o desenvolvimento sustentável da aviação civil;

VIII – assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

IX – assegurar a todos os segmentos da aviação civil acesso adequado à infraestrutura aeroportuária, promovendo a maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País;

X – liberdade da administração do aeródromo na gestão da prestação dos serviços de infraestrutura aeroportuária;

XI – liberdade da administração do aeródromo na fixação de tarifas e preços específicos pela utilização de áreas, instalações, equipamentos e serviços aeroportuários.

Art. 81. A construção, administração e exploração de aeródromos civis em regime público mediante concessão à pessoa jurídica de direito privado, inclusive na forma de parceria público-privada, reger-se-á por esta Lei e, no que for aplicável, pela Lei que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e legislação complementar.

Art. 82. Cabe à administração do aeródromo:

I – cumprir e fazer cumprir a legislação aplicável e as disposições dos instrumentos de outorga;

II – fixar o horário de funcionamento do aeroporto;

III – estabelecer e divulgar, de acordo com as normas expedidas pelas autoridades competentes, a capacidade operacional do aeroporto;

IV – elaborar e submeter à aprovação das autoridades de aviação civil e de aeronáutica, no âmbito das respectivas competências, ouvido previamente o Conselho de Administração Aeroportuária, o Regulamento de

Exploração do Aeroporto e os Planos Básicos e Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zonas de Proteção do Aeródromo;

V – assegurar aos usuários a adequada prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária;

VI – arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

VII – fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações aeroportuárias;

VIII – fiscalizar as operações aeroportuárias, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência e segurança;

IX – remover aeronaves ou cascos de aeronaves e demais veículos, equipamentos ou outros bens inoperantes que possam prejudicar a adequada realização da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária ou de qualquer forma limitar as operações aeroportuárias ou pôr em risco a segurança da aviação;

X – reportar à Autoridade de Aviação Civil as infrações cometidas pelos usuários do aeródromo às normas legais e regulamentares de direito aeronáutico, visando a instauração de processo administrativo;

XI – prover a segurança da área do aeródromo e das instalações e equipamentos aeroportuários;

XII – coordenar e implementar ações e compartilhar informações com os demais agentes que integram os sistemas de infraestrutura aeronáutica, com vistas a otimizar e aumentar a eficiência do fluxo de pessoas e bens e a segurança da aviação;

XIII – assegurar a continuidade das operações aeroportuárias, garantindo, dentro das condições físicas e operacionais exigidas, disponibilidade de infraestrutura aeroportuária, equipamentos e instalações contidos na área operacional do aeródromo e dos correspondentes serviços.

XIV – estabelecer, com apoio das autoridades competentes, os serviços de comunicação e auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle do aeródromo e os serviços de informações de voo do aeroporto, quando necessários;

XV – delimitar, com apoio das autoridades competentes, as áreas destinadas a aeronaves militares e a aeronaves transportando cargas inflamáveis ou explosivas;

XVI – delimitar, no respectivo plano de emergência, a área destinada a aeronaves envolvidas em emergências e apoderamento ilícito.

XVII – delimitar as áreas para carga e descarga de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, com vistas ao alandegamento de instalações aeroportuárias e a organização e a sinalização do fluxo de mercadorias, veículos, unidades de cargas e pessoas;

XVIII – delimitar áreas para o embarque e desembarque de passageiros com destino ou originados do exterior;

XIX – delimitar as áreas para carga e descarga de produtos que requeiram prévia inspeção ou sujeitas a restrição ambiental;

XX – apoiar as investigações de ocorrências aeronáuticas havidas na zona de proteção do aeródromo.

Art. 83. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas:

I – ao objeto e à área de exploração;

II – ao prazo do contrato;

III – ao modo, forma e condições da exploração;

IV – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade dos serviços aeroportuários, assim como às metas e prazos para o alcance de níveis adequados de prestação de serviços;

V – ao valor do contrato;

VI – aos valores das tarifas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

VII – aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VIII – aos direitos e deveres dos usuários para a obtenção dos serviços, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

IX – às responsabilidades das partes;

X – à reversão de bens;

XI – aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

XII – à cessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias;

XIII – à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XIV – às garantias para adequada execução do contrato;

XV – à responsabilidade da concessionária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XVI – às hipóteses de extinção do contrato;

XVII – à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Autoridade de Aviação Civil, da Autoridade Aeronáutica e das demais autoridades com competência para fiscalizar as atividades aeroportuárias;

XVIII – aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações eventualmente devidas à concessionária;

XIX – à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária em órgão da imprensa oficial;

XX – à adoção e ao cumprimento das medidas de controle e gerenciamento ambientais determinadas pelos tratados, convenções e atos internacionais celebrados por delegação do Poder Executivo, e aprovados pelo Congresso Nacional;

XXI – às penalidades e sua forma de aplicação; e

XXII – ao foro e ao modo amigável de solução de divergências contratuais.

Capítulo IV

Da Coordenação de Aeroportos

Art. 84. A atividade de coordenação de aeroportos tem como objetivo minimizar os efeitos da escassez de infraestrutura aeroportuária, visando à promoção do uso eficiente da capacidade aeroportuária declarada, devendo observar as seguintes diretrizes:

I – proporcionar o acesso à infraestrutura aeroportuária de modo imparcial, transparente e não discriminatório;

II – zelar pelo cumprimento dos prazos estabelecidos no calendário de atividades e daqueles previstos na Regulamentação;

III – dar publicidade às atividades de coordenação de aeroportos;

IV – executar o processo e os procedimentos descritos na Regulamentação;

V – respeitar os parâmetros de coordenação dispostos na declaração de capacidade aeroportuária; e

VI – responder fundamentada e tempestivamente a todas as solicitações de alocação de infraestrutura aeroportuária.

Art. 85. Os aeroportos cuja capacidade não seja suficiente para atender à demanda serão classificados em:

I – aeroporto facilitado: aeroporto cujo nível de ocupação da capacidade aeroportuária possua potencial de congestionamento que possa ser resolvido por meio de ajustes de programação mutuamente acordados entre o operador do aeroporto e empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos;

II – aeroporto coordenado: aeroporto que se enquadre em umas das seguintes situações:

a) nível elevado de ocupação da capacidade aeroportuária comprometendo qualquer um dos componentes críticos (pista, pátio ou

terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dias da semana, ou períodos do ano.

b) limitações de capacidade aeroportuária graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao nível elevado de ocupação, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo;

c) comportamento por parte de empresas de transporte aéreo, operadores aéreos ou operador do aeroporto que esteja restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a utilização eficiente da capacidade aeroportuária declarada;

d) restrição, por parte do responsável pelo controle do espaço aéreo, de acesso ao aeroporto;

e) emergência; ou

f) capacidade reduzida por caso fortuito, força maior, ou interesse público.

Art. 86. A declaração de aeroporto facilitado ou coordenado poderá ser:

I – solicitada por empresa de transporte aéreo ou operador aéreo que opere no aeroporto ou tenha a intenção de fazê-lo;

II – solicitada pelo próprio operador do aeroporto;

III – solicitada pelo responsável pelo controle do espaço aéreo; ou

IV – declarada pela Autoridade de Aviação Civil.

Art. 87. Devem constar na declaração de aeroporto facilitado ou coordenado as seguintes informações e valores de parâmetros:

I – nome do aeroporto;

II – motivo da facilitação ou coordenação;

III – período, dias da semana e horários que serão facilitados ou coordenados;

IV – modalidades de serviços aéreos que devem solicitar slots;

V – modalidades de serviços aéreos que são elegíveis para constituição de séries de slots;

VI – limitações de operação relacionadas a aspectos técnicos;

VII – meta de regularidade para avaliação da eficiência na utilização das séries de slots no aeroporto;

VIII – desvio tolerado em relação ao horário do slot alocado para avaliação da pontualidade de chegadas e partidas no aeroporto;

IX – quantidade máxima de slots por dia para ser considerada empresa aérea entrante;

X – percentual do banco de slots que será distribuído às empresas aéreas entrantes no aeroporto;

XI – faixa de alteração de horário em histórico de slots;

XII – quantidade mínima de slots para ser considerada uma série de slots no aeroporto; e

XIII – limite de participação percentual de slots no aeroporto, quando aplicável.

§ 1º A definição dos valores de parâmetros será feita de forma individualizada para cada aeroporto facilitado ou coordenado.

§ 2º Poderá ser definido o limite de participação percentual de slots no aeroporto por dia da semana, sendo considerada a quantidade de slots efetivamente alocados.

Art. 88. O operador do aeroporto facilitado ou coordenado é o responsável pela emissão da declaração de capacidade aeroportuária, que

deverá conter os parâmetros de coordenação relativos aos componentes pista, pátio e terminal.

§ 1º A capacidade operacional de pista e as respectivas regras de alocação deverão ser estabelecidas em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo.

§ 2º O operador do aeroporto ou o responsável pelo controle do espaço aéreo poderão restringir operações aéreas que limitem ou reduzam a capacidade aeroportuária.

§ 3º Na elaboração da declaração de capacidade aeroportuária, o operador do aeroporto deverá consultar as empresas de transporte aéreo regular de passageiros que operam no aeroporto e, no que for possível, levar em consideração as sugestões e acordos realizados, buscando melhorar a eficiência operacional e a capacidade do aeroporto, podendo ainda ser estabelecido um comitê específico para tal fim.

Art. 89. O operador do aeroporto coordenado é o responsável pela publicação de dados sobre operações aéreas.

Art. 90. Os slots serão alocados considerando o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente.

Art. 91. Poderão solicitar slots em aeroportos coordenados as empresas de transporte aéreo e os operadores aéreos.

Parágrafo único. É vedada a utilização do slot por empresa de transporte aéreo ou operador aéreo que não seja o designado na alocação do slot.

Art. 92. O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária.

§ 1º A manutenção dos históricos de slots depende do cumprimento dos critérios estabelecidos por esta Lei e pelas autoridades competentes.

§ 1º Os slots recebidos por meio de cessão de slots possuem a mesma natureza precária estabelecida pelo caput.

§ 2º Todo o processo de monitoramento, incluindo o cálculo do índice de regularidade e a avaliação de mau uso do slot, será mantido mesmo em caso de cessão do slot.

§ 3º O direito de uso temporário do slot será estabelecido para cada temporada, conforme condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 93. As empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico serão consideradas conjuntamente para os fins da coordenação de aeroportos.

§ 1º As empresas de transporte aéreo deverão comunicar imediatamente quaisquer alterações societárias que impliquem na formação ou dissolução de um grupo econômico.

§ 2º Caso seja verificada falha na comunicação estabelecida pelo § 1º e que impacte o resultado da alocação inicial de alguma temporada, parte ou a totalidade dos slots poderão ser redistribuídos seguindo os critérios estabelecidos nesta Lei.

Art. 94. Será permitida a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, quando efetuada em número equivalente, avaliadas as características de cada operação e a capacidade aeroportuária declarada para o aeroporto.

§ 1º A troca de slots entre empresas de transporte aéreo poderá ser revogada caso uma delas deixe de operar o slot depois de efetuada a troca, podendo ser caracterizada como uma cessão de slots.

§ 2º Será vedada a troca de slots que tenham sido alocados para empresa aérea entrante, exceto:

I – se a operação da série de slots tiver obtido histórico de slots por 3 (três) temporadas equivalentes; ou

II – se ambas as empresas de transporte aéreo forem empresas aéreas entrantes na alocação da série de slots.

Art. 95. Será permitida a cessão de slots entre empresas de transporte aéreo que operam ou planejam operar no aeroporto, avaliadas as características de cada operação e a capacidade aeroportuária declarada para o aeroporto.

§ 1º A empresa de transporte aéreo que ceder slots para empresas de diferentes grupos econômicos não receberá slots do banco de slots por 3 (três) temporadas equivalentes, salvo nos casos em que não houver outra empresa interessada.

§ 2º Só poderá ocorrer a cessão de slots se esses slots tiverem histórico de slots reconhecido por 3 (três) temporadas equivalentes consecutivas, inclusive entre empresas de transporte aéreo de mesmo grupo econômico.

§ 3º Caso na declaração de aeroporto coordenado seja definido o limite da participação percentual de slots no aeroporto, a empresa de transporte aéreo somente poderá obter slots em operações de cessão se o resultado dessa operação não ultrapassar esse limite.

§ 4º A Autoridade de Aviação Civil somente procederá com a cessão de slots estabelecida pelo caput, por meio de solicitação realizada pela parte cedente.

§ 5º A cessão de slots se configura pela transferência de slots, mesmo que decorrente de fusão, de aquisição de empresa ou de qualquer outra modalidade de consolidação empresarial.

§ 6º A cessão de slots poderá ser revogada a qualquer tempo, caso não sejam atendidos todos os requisitos dispostos nesta Lei.

§ 7º Em operações de fusão, aquisição ou outra modalidade de consolidação empresarial que ultrapassem o limite de participação percentual de slots previamente estabelecido, ressalvadas as competências e avaliações do órgão ou entidade do governo federal responsável pela defesa da concorrência, a quantidade de séries de slots excedentes deverá ser cedida para outras empresas de transporte aéreo de diferente grupo econômico ou devolvida ao banco de slots.

Art. 96. As seguintes operações independem de alocação de slots:

- I – emergência, salvamento ou resgate (SAR);
- II – transporte aeromédico ou de órgãos vitais para transplante humano;
- III – militar;
- IV – transporte de chefe de Estado ou de Governo; e
- V – não remuneradas, em benefício exclusivo da empresa de transporte aéreo, quando previamente acordadas com o responsável pelo controle do espaço aéreo e com o operador do aeroporto, desde que, em etapa de voo imediatamente anterior ou posterior, não realizem de forma planejada serviço de transporte aéreo.

Art. 97. Caso a empresa de transporte aéreo detentora de histórico de slots deixe de submeter a sua programação até a data limite de submissão inicial, essa empresa poderá concorrer ao banco de slots da temporada somente após a divulgação da alocação inicial, respeitada a capacidade aeroportuária disponível.

Art. 98. Caso ocorra geração de banco de slots na temporada, após a conclusão da alocação inicial, devido à perda de slots ou à ampliação de capacidade aeroportuária, poderá ser realizada a distribuição desses slots por meio das regras de alocação inicial estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. As séries de slots serão consideradas na formação da base de referência (BDR) quando alocadas até a respectiva data limite definida no calendário de atividades.

Capítulo V

Das Regras de Alocação Inicial

Art. 99. As solicitações de programações de voos das empresas de transporte aéreo, recebidas na submissão inicial, deverão ser processadas pelo operador do aeroporto facilitado, procedendo à alocação inicial.

Art. 100. Na alocação inicial de cada temporada, o operador de aeroporto facilitado deverá priorizar a alocação de infraestrutura aeroportuária

solicitada para programações de voos que constavam na base de voos alocados na temporada equivalente anterior.

§ 1º Para solicitações diferentes da base de voos alocados na temporada equivalente anterior, o operador de aeroporto facilitado poderá definir ordem de prioridade, desde que seja publicada antes da data limite para a submissão inicial.

§ 2º Na primeira alocação inicial, deverão ser considerados como referência os serviços aéreos regulares registrados na Autoridade de Aviação Civil para o respectivo aeroporto.

Art. 101. O operador do aeroporto facilitado poderá estabelecer o monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária alocada aos voos para fins de apuração do mau uso dessa infraestrutura.

Parágrafo único. As empresas de transporte aéreo que intencionalmente operarem em desacordo com a infraestrutura aeroportuária alocada poderão receber uma menor prioridade na alocação inicial da próxima temporada, desde que previamente informadas.

Capítulo VI

Aeroportos Coordenados

Art. 102. As solicitações de séries de slots das empresas de transporte aéreo, recebidas na submissão inicial, serão processadas pela Autoridade de Aviação Civil, procedendo à alocação inicial.

Art. 103. A alocação inicial para cada temporada observará a seguinte ordem de prioridade:

I – históricos de slots;

II – alterações de histórico de slots; e

III – novas solicitações de slots (banco de slots).

§ 1º Para os fins do disposto no inciso I do caput, poderão ser realizados pequenos ajustes de horário para otimizar a eficiência da alocação, desde que previamente acordados com a empresa de transporte aéreo.

§ 2º Para os fins do disposto no inciso II do caput, poderão ser admitidas alterações em histórico de slots sem impacto na infraestrutura aeroportuária (por exemplo, renumeração de voos) ou ajuste de horário dentro da faixa de alteração definida na declaração de aeroporto coordenado.

§ 3º As solicitações de alteração de histórico de slots com ajuste de horário fora da faixa de alteração definida na declaração de aeroporto coordenado terão a mesma prioridade de novas solicitações de slots.

§ 4º Caso não seja possível atender à alteração de histórico solicitada manter-se-á o histórico de slots, respeitada a capacidade aeroportuária declarada.

§ 5º Caso se verifique condição que implique em barreiras à entrada, com potencial prejuízo à contestabilidade do mercado e à competição efetiva, diferentes critérios para a alocação inicial poderão ser estabelecidos por meio de regulamentação específica.

Art. 104. As novas solicitações de slots (banco de slots) serão alocadas observada a seguinte ordem de prioridade:

I – continuação da temporada subsequente anterior; e

II – demais solicitações de slots.

§ 1º Serão alocados inicialmente slots às empresas aéreas entrantes, conforme parâmetros definidos na declaração de aeroporto coordenado.

§ 2º Para o caso de perda de histórico de slots na temporada equivalente anterior, não se aplicará a prioridade estabelecida no inciso I do caput.

Art. 105. Caso ocorra redução de capacidade aeroportuária em aeroporto coordenado que impossibilite a alocação de todos os históricos de slots solicitados, serão observados os critérios dispostos no art. 94.

Art. 106. Aplicar-se-ão subsidiariamente ao disposto nos arts. 89 e 90 os seguintes critérios na alocação de slots, sem ordem de prioridade:

- I – melhor desempenho ambiental;
- II – maior série de slots (período de operação);
- III – maior aeronave;
- IV – maior promoção de concorrência no aeroporto; ou
- V – maior eficiência operacional.

§ 1º Para os fins do disposto no inciso I do caput, serão avaliadas as emissões de ruído aeronáutico e CO₂.

§ 2º Para os fins do disposto no inciso III do caput, terão a mesma prioridade as solicitações de séries de slots para aeronaves com diferenças de até 20% (vinte por cento) da maior oferta de número de assentos ou de carga transportada, conforme o tipo de serviço aéreo a ser prestado.

§ 3º Para os fins do disposto no inciso IV do caput, terão maior prioridade as alocações de séries de slots que promovam a redução de concentração, calculada pelo índice Herfindahl-Hirschman (HHI) dos assentos ofertados.

§ 4º Para os fins do disposto no inciso V do caput, será avaliada a eficiência na utilização das séries de slots no aeroporto, por meio da verificação do índice de regularidade das séries de slots na temporada equivalente anterior.

§ 5º Caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo alterou características da série de slots que tenham influenciado o resultado da alocação inicial pela aplicação dos critérios de priorização deste artigo, a Autoridade de Aviação Civil poderá determinar a perda de todos os slots da série, ensejando a redistribuição desses slots nos termos do art. 94.

§ 6º Em casos de empate ou conflito na alocação de slots, aplicar-se-ão quaisquer dos critérios dispostos nos incisos de I a V do caput, individual ou conjuntamente.

Capítulo VII

Do monitoramento do uso dos slots

Art. 107. O monitoramento do uso dos slots alocados em cada temporada será realizado pela Autoridade de Aviação Civil para fins de determinação do histórico de slots e de apuração do mau uso do slot, utilizando-se:

- I – a base de referência (BDR);
- II – a base de slots vigentes;
- III – as publicações de dados sobre operações aéreas (PDO); e
- IV – os parâmetros da declaração de aeroporto coordenado.

§ 1º O monitoramento do uso dos slots alocados será feito para cada aeroporto coordenado.

§ 2º Para fins de determinação de histórico de slots serão consideradas as séries de slots alocadas na base de referência (BDR).

§ 3º Para fins de apuração do mau uso do slot serão considerados os slots alocados na base de slots vigentes.

Art. 108. O monitoramento do uso dos slots alocados em cada temporada avaliará ocorrências que envolvam:

- I – operações aéreas realizadas sem prévia alocação do slot;
- II – operações aéreas realizadas em desacordo com as características do slot alocado na base de slots vigentes;
- III – operações aéreas canceladas e slots cancelados.

Parágrafo único. Caso seja necessário, para colaborar com esclarecimento de fatos relacionados a essas ocorrências, poderão ser utilizadas subsidiariamente informações disponibilizadas em outras bases de dados da Autoridade de Aviação Civil, de outro operador de aeroporto, do responsável

pelo controle do espaço aéreo, de outros órgãos ou entidades públicas, ou ainda de outras bases de dados.

Art. 109. As ocorrências causadas por situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo não serão penalizadas no cálculo do índice de regularidade, desde que informadas conforme os procedimentos descritos na Regulamentação.

§ 1º Considerar-se-ão fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, as ocorrências causadas por condições climáticas adversas, por ação ou omissão do operador do aeroporto, por medida estabelecida pelo responsável pelo controle do espaço aéreo, ou por atividade realizada por outros órgãos ou entidades públicas, desde que diretamente relacionadas com a prestação do serviço de transporte aéreo.

§ 2º Não serão consideradas fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, as ocorrências causadas por ação ou omissão de seus empregados ou de seus prestadores de serviço, por indisponibilidade de tripulação, de aeronave, de equipamentos, de sistemas, ou outros elementos intrínsecos à prestação do serviço de transporte aéreo.

Art. 110. A apuração do mau uso do slot será realizada em qualquer tipo de ocorrência, incluídas as decorrentes de situações fora da capacidade de gerenciamento da empresa de transporte aéreo, de forma a auxiliar na determinação do que poderá ser considerado como intencionalidade.

Art. 111. O índice de regularidade da série de slots será calculado por meio da divisão do número de slots utilizados pelo número de slots alocados na base de referência (BDR) daquela série de slots:

§ 1º O índice de regularidade será calculado para cada série de slots para fins de determinação do histórico de slots.

§ 2º Operações aéreas realizadas com desvio maior que 24 (vinte e quatro) horas do horário alocado na base de slots vigentes poderão ser penalizadas no cálculo do índice de regularidade, observado o disposto no art. 99.

Art. 112. A empresa de transporte aéreo não obterá o histórico de slots para a próxima temporada equivalente na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:

I – operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;

II – caso se verifique mau uso intencional dos slots alocados;

III – perda do certificado de operador aéreo; ou

IV – caso se verifique, posteriormente, que a empresa de transporte aéreo não detinha histórico de slots ou não era elegível ao histórico de slots.

§ 1º As séries de slots que não gerarem histórico de slots na temporada serão transferidas para o banco de slots da próxima temporada equivalente.

§ 2º Para os fins do disposto no inciso II do caput, será caracterizado o mau uso intencional do slot quando a empresa de transporte aéreo deixar de tomar as medidas necessárias à correção de não conformidade(s) previamente notificada(s) pela Autoridade de Aviação Civil.

§ 3º Para os fins do disposto no inciso III do caput, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem e autorizações emitidas pela Autoridade de Aviação Civil.

Art. 113. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo poderá perder os slots ou as séries de slots durante o período de coordenação da temporada na ocorrência de qualquer dos seguintes casos:

I – operação abaixo do mínimo da meta de regularidade;

II – perda ou suspensão do certificado de operador aéreo;

III – caso se verifique posteriormente que a empresa de transporte aéreo não detinha o histórico de slots ou não era elegível ao histórico de slots; ou

IV – caso não sejam sanadas as pendências informadas durante o processo de alocação de slots até a data de operação do slot ou início da série de slots.

§ 1º Todos os slots provenientes da aplicação das regras deste artigo serão transferidos para o banco de slots da temporada, além de não gerarem histórico de slots para a próxima temporada equivalente.

§ 2º Para os fins do disposto no inciso I do caput, a perda da série de slots ocorrerá a partir do momento em que se verifique que a empresa de transporte aéreo não tenha condições de cumprir com a meta de regularidade até o final da temporada, para os casos em que não tenha iniciado o serviço aéreo referente à série de slots alocada ou o tenha descontinuado durante a temporada, ou ainda que a empresa de transporte aéreo tenha perdido a sua capacidade operativa.

§ 3º Para os fins do disposto no inciso II do caput, no caso de empresas estrangeiras de transporte aéreo não regular, serão consideradas as licenças de operação expedidas nos respectivos países de origem e autorizações emitidas pela Autoridade de Aviação Civil.

TÍTULO VII

Disposições finais e transitórias

Art. 114. Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) vigente, há quase quatro décadas, já sofreu inúmeras alterações desde que foi sancionado, por meio da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Desde então, o País conheceu uma nova Constituição, o Código de Defesa do Consumidor e um novo Código Civil. Nesse tempo, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), consolidando a desmilitarização da gestão da aviação civil e os princípios de

liberdade tarifária e liberdade de operação. A liberação do capital estrangeiro nas empresas de transporte aéreo e a concessão para a iniciativa privada os aeroportos brasileiros que movimentam mais de 90% dos passageiros no País contribuíram significativamente para a mudança do paradigma vigente.

A mais recente revisão do CBA aconteceu por meio da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, convertida na Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, que promove simplificação de procedimentos, desburocratização e atualização dos dispositivos legais, dentro do Programa Voe Simples criado pelo Governo Federal.

O mercado de transporte aéreo, de fato, viu-se livre das normas que se tornaram arcaicas e impediram investimentos no setor de transporte aéreo.

Entretanto, grandes desafios persistem para que o cidadão brasileiro possa usufruir de um serviço confiável e de qualidade. Enquanto as empresas ganharam flexibilidade para operar, o consumidor não consegue ter opções na oferta de voos, transparência quanto ao preço da passagem, confiança de que data e horário do bilhete serão honrados. Em cidades de médio porte Brasil afora, voos são cancelados rotineiramente sem que existam opções de voos próximos para reacomodação.

Já nas pequenas cidades proliferam os serviços de táxi aéreo, também sem nenhum tipo de regulamentação legal, nem mesmo quanto à manutenção das aeronaves. Segundo dados do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), os acidentes com táxi aéreo são 7,25 vezes mais frequentes do que os que envolvem a aviação regular.

Por esses motivos, identificamos a necessidade de um marco legal para a aviação comercial que deixe claro os direitos e obrigações de passageiros e prestadores do serviço. São assuntos que não são tratados no CBA e, deixados ao nível infralegal, acabam por ser descumpridos.

Assim, acreditamos que a proposição que ora apresentamos contribuirá de forma significativa para a melhora do cenário da aviação comercial no Brasil, motivo por que pedimos aos pares apoio para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA