

CERCBA - Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica do Senado Federal

Tabela comparativa entre os artigos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica e as propostas de apresentadas pelos membros da CERCBA.

Observações:

1. Tabela Geral 6. Inserções de propostas de artigos do período 19 de julho de setembro a 19 de outubro de 2015.
2. O atual CBA é composto por 343 artigos. As sugestões recebidas de alterações de redação e manutenção da atual redação correspondem a **73,47%** sobre o total de artigos, podendo esse número ser revisto após a inserção de contribuições encaminhadas no formato de anteprojeto de lei. Assim, até o momento foram apresentadas sugestões a 252 artigos do atual CBA.
3. Artigos que receberam alguma proposta conforme o item 2 acima foram: 1º, 2º, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 36 A, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 86 A, 87, 88, 88 A, 88 B, 88 C, 88 D, 88 E, 88 F, 88 G, 88 H, 88 I, 88 J, 88 K, 88 L, 88 M, 88 N, 88 O, 88 P, 88 Q, 88 R, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 205, 206, 207, 208, 209, 216, 218, 220, 221, 222, 235, 236, 237, 238, 240, 245, 246, 247, 248, 256, 288, 289, 290, 291, 292, 295, 296, 297, 298, 299, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311 e 319.
4. A organização da tabela esta organizada por cores e da seguinte forma:

■ Artigos sistematizados de acordo com as observações acima.

■ Textos da primeira versão das propostas apresentadas.

■ Textos com a segunda versão das propostas apresentadas.

■ Textos com a terceira versão das propostas apresentadas.

■ Textos com a quarta versão das propostas apresentadas.

■ Textos com a quinta versão das propostas apresentadas.

■ Textos com a sexta versão das propostas apresentadas.

■ Textos com a sétima versão das propostas apresentadas.

Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA							
CÓDIGO BRASILEIRO DE AVIAÇÃO							
TÍTULO I Introdução - CAPÍTULO I Disposições Gerais							
Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.	Inserido parágrafo 4º	Manutenção do artigo.					

<p>§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).</p> <p>§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.</p> <p>§ 3º A legislação complementar é formada</p>								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).</p>	<p>§ 4º - Nos casos não previstos neste Código, aplicar-se-ão a analogia, os princípios gerais do Direito Aeronáutico e os princípios gerais de Direito Público Internacional.</p>						
<p>Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.</p>	<p>Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades competentes a autoridade aeronáutica e a autoridade de aviação civil, conforme as atribuições definidas na legislação própria.</p>						
	<p><u>Inclusão após o Art. 3º:</u> Art. XX – A regulamentação complementar e as normas sobre matéria aeronáutica previstas</p>						

	<p>nesse Código (Art. 1º §3º e Art. 86), emitidas pelas entidades previstas no Art. 2º, deverão ser precedidas por audiência pública quando afetarem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos.</p> <p>Parágrafo único. Excluem-se da necessidade de audiência pública os documentos e autos cuja divulgação possa violar a segurança do País, o segredo protegido, a intimidade de alguém ou, para preservação a segurança de voo, requer uma ação emergencial.</p>						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO I Do Espaço Aéreo Brasileiro							
Art. 11. O Brasil exerce completa e exclusiva	A República Federativa do Brasil exerce	A República Federativa do Brasil exerce completa e					

soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.	completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.	exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial e jurisdição sobre sua zona econômica exclusiva.					
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO I Do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica:	Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica:	Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização da aviação civil, por órgão do Poder Executivo	Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, as seguintes atividades submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização das respectivas entidades do governo federal:	Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica:			
I - a navegação aérea;	I - a navegação aérea;	I - a navegação aérea civil;	§ 1º - Secretaria de Aviação Civil:	I - a navegação aérea;			
II - o tráfego aéreo;	II - o tráfego aéreo;	II - o tráfego aéreo civil;	I - as políticas e diretrizes para o sistema de aviação civil;	II - o tráfego aéreo;			
III - a infra-estrutura aeronáutica;	III - a infraestrutura aeronáutica;	III - a infraestrutura aeronáutica civil;	II – os programas de investimentos;	III – investigação de acidentes			
IV - a aeronave;		IV - a aeronave;	III - a coordenação dos órgãos do sistema de				
V - a tripulação;		V - a tripulação; e					

<p>VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao vôo.</p> <p>III - a infra-estrutura aeronáutica;</p> <p>IV - a aeronave;</p> <p>V - a tripulação;</p> <p>VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao vôo.</p>	<p>VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.</p>	<p>aviação civil ou a ele relacionados;</p> <p>§ 2º - Comando da Aeronáutica:</p> <p>I - a navegação aérea;</p> <p>II - o tráfego aéreo;</p> <p>III - infraestrutura aeronáutica relacionada ao Sistema de Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB).</p> <p>§ 3º - Agência Nacional de Aviação Civil:</p> <p>I - as infraestruturas aeronáutica e aeroportuária civis;</p> <p>II – a aeronave;</p> <p>III - a tripulação; e</p> <p>VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao vôo.</p>			
<p>Art. 12a. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização da Agência Nacional de Aviação</p>		<p>Art. xx. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização da autoridade de aviação civil:</p>			

	<p>Civil:</p> <p>III - a infraestrutura de aviação civil;</p> <p>IV - a aeronave;</p> <p>V - a tripulação;</p>			<p>I - a infra-estrutura aeronáutica;</p> <p>II - a aeronave;</p> <p>III - a tripulação;</p> <p>IV – a operação de aeronaves;</p> <p>V – a exploração comercial de serviços aéreos;</p> <p>V – a segurança da aviação contra atos de interferência ilícita;</p> <p>VI - os serviços, direta ou indiretamente, relacionados ao voo.</p>			
	<p><u>Art. 12b.</u> Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do ministério incumbido pela política nacional de aviação civil:</p> <p>VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.</p>						
Art. 13. Poderá a	Art. 13. Poderá o						

autoridade aeronáutica deter a aeronave em vôo no espaço aéreo (artigo 18) ou em pouso no território brasileiro (artigos 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (artigos 1º e 12), de tráfego aéreo (artigos 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (artigos 14, §§ 1º, 3º e 4º, 15, §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22), coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.	Comando da Aeronáutica deter a aeronave em vôo no espaço aéreo (artigo 18) ou no solo, neste caso agindo em operação combinada com organismos de fiscalização competentes (artigos 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (artigos 1º e 12), de tráfego aéreo (artigos 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (artigos 14, §§ 1º, 3º e 4º, 15, §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22), coloque em risco a segurança da navegação aérea ou a do espaço aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO II Do Tráfego Aéreo							
Art. 14. No tráfego de	Sugestões aos §§ 5º e	Revogação do § 5º.	§ 5º Revogar.	Alteração do § 5º.	Alteração ao § 6º.	Alteração ao § 5º.	

Art. 14. No tráfego de	Sugestões aos §§ 5º e	Revogação do § 5º.	§ 5º Revogar.	Alteração do § 5º.	Alteração ao § 6º.	Alteração ao § 5º.	
------------------------	-----------------------	--------------------	---------------	--------------------	--------------------	--------------------	--

<p>aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (artigo 1º, § 1º), neste Código (artigo 1º, § 2º) e na legislação complementar (artigo 1º, § 3º).</p> <p>§ 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (artigo 3º, I) poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrissar no território subjacente.</p> <p>§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (artigos 177 a 179), mediante informações prévias sobre o voo planejado (artigo 14, § 4º).</p>	<p>6º.</p>
---	-------------------

<p>§ 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, da aeronave dedicada a serviços aéreos públicos (artigo 175), dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilateral (artigos 203 a 213).</p> <p>§ 4º A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas, assim como às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (artigo 23).</p> <p>§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.</p> <p>§ 6º A operação de</p>	<p>§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes, aerodesportivas e experimentais.</p> <p>§ 6º A operação de</p>	<p>Revogação do § 5º.</p>	<p>§ 5º Revogar.</p>	<p>§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes, aerodesportivas e aquelas detentoras de certificados de aeronaveabilidade especiais.</p>	<p>§ 6º As operações de</p>	<p>§ 5º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao vôo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.</p>	
--	---	----------------------------------	-----------------------------	---	------------------------------------	--	--

aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao voo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.	aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre o controle do espaço aéreo relativas às aeronaves civis, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.				aeronaves militares e de força pública ficarão sujeitas às disposições sobre a proteção ao voo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica, conforme o caso.		
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO II Do Tráfego Aéreo

Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.	Sugestões aos §§ 1º e 2º.	§ 1º alteração:	Revogação do § 2º:				
§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e	§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, voo livre,	§ 1º Constitui crime fabricar, vender, transportar ou soltar balões sem dirigibilidade,					

<p>similares, assim como os vôos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.</p>	<p>veículos não tripulados e similares, assim como os vôos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.</p>	<p>que possam provocar perigo à segurança da navegação aérea.</p> <p>a) Entende-se por balões que possam provocar perigo, qualquer artefato inflado com ar quente ou gás, não tripulado, sem dirigibilidade, que utilize ou não fogo, que exponha à perigo ou dificulte a navegação aérea.</p> <p>b) A soltura do balão sem dirigibilidade inicia-se nos atos preparatórios ao seu lançamento, encerrando-se com a sua captura, em qualquer local.</p> <p>c) A inobservância do disposto nesse artigo caberá a aplicação de pena conforme previsto na lei nº 2848, de 7 de Dezembro de 1940 – Código Penal.</p>	<p><u>§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-</u></p>	<p><u>§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-</u></p>	<p><u>§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-</u></p>	<p><u>§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-</u></p>	<p><u>§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-</u></p>

às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201).	se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201), estabelecidas pela autoridade de aviação civil.		se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201).			
Art. 16 Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobrevôo de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes. § 1º No caso de pouso de emergência ou forçado, o proprietário ou possuidor do solo não poderá opor-se à retirada ou partida da aeronave, desde que lhe seja dada garantia de reparação do dano. § 2º A falta de garantia autoriza o seqüestro da aeronave e a sua retenção até que aquela se efetive. § 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de	Alteração ao §3º. § 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de					

<p>permissão prévia de autoridade aeronáutica, salvo caso de emergência, devendo o Comandante proceder de acordo com o disposto no artigo 171 deste Código.</p> <p>§ 4º O prejuízo decorrente do sobrevôo, do pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.</p>	<p>permissão prévia da autoridade competente, salvo caso de emergência, devendo o Comandante proceder de acordo com o disposto no artigo 171 deste Código.</p>						
<p>Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.</p> <p>Parágrafo único. Excetuam-se da proibição, os vôos de prova, produção e demonstração quando</p>	<p>Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir risco para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.</p> <p>Parágrafo único. Excetuam-se da proibição, os vôos de prova, produção e demonstração quando</p>						

realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica.	realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica e pela autoridade de aviação civil .					
<p>Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão controlador de vôo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.</p> <p>§ 1º Se razões técnicas, a critério do Comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão controlador a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.</p> <p>§ 2º No caso de</p>	<p>Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão de controle do tráfego aéreo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.</p> <p>§ 1º Se razões técnicas, a critério do Comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao de órgão de controle do tráfego aéreo a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.</p>					

<p>manifesta inobservância da ordem recebida, a autoridade aeronáutica poderá requisitar os meios necessários para interceptar ou deter a aeronave.</p> <p>§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, efetuado o pouso, será autuada a tripulação e apreendida a aeronave (artigos 13 e 303 a 311).</p> <p>§ 4º A autoridade aeronáutica que, excedendo suas atribuições e sem motivos relevantes, expedir a ordem de que trata o caput deste artigo, responderá pelo excesso cometido, sendo-lhe aplicada a pena de suspensão por prazo que variará de 30 (trinta) a 90 (noventa) dias, conversíveis em multa.</p>	<p>§4º Revogar.</p>							
<p>Art. 19. Salvo motivo de força maior, as aeronaves</p>	<p>Sugestão ao § único.</p>							

<p>só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.</p> <p>Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.</p>	<p>Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego aéreo, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.</p>						
<p>Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:</p>	<p>Sugestão ao § Único.</p>	<p>Sugestão ao § Único.</p>	<p>Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha: as marcas, documentos e equipamentos requeridos pelos</p>	<p>Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:</p>	<p>Alteração do parágrafo único.</p>	<p>Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:</p>	

<p>I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (artigos 109 a 114);</p> <p>II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem;</p> <p>III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.</p>			<p>regulamentos da autoridade aeronáutica.</p> <p>Excluir o inciso I.</p> <p>Excluir o inciso II.</p> <p>Excluir o inciso III.</p>	<p>I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (arts. 109 a 114);</p> <p>II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem;</p> <p>III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de bordo, da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.</p>		<p>I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (artigos 109 a 114);</p> <p>II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem;</p> <p>III - tripulação habilitada, licenciada ou de outra forma autorizada, e portadora dos respectivos certificados e demais documentos, conforme definido pelas autoridades de aviação civil e autoridade aeronáutica.</p>	
---	--	--	--	---	--	---	--

Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de translado.	Parágrafo único. A Autoridade Aeronáutica ou a Autoridade de Aviação Civil, dentro das respectivas esferas de competência, podem estabelecer condições para vôos experimentais e vôos de translado.	Parágrafo único. Pode a Autoridade de Aviação Civil , mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de translado.		Parágrafo único. Pode a Autoridade de Aviação Civil , mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de translado.	Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento, estabelecer as condições para voos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de translado e para os demais propósitos previstos para os certificados de voo especiais (Art. 114 §3º).		
Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou	Inclusões dos §§ 1º e 2º	Inclusões dos §§ 1º e 2º					

<p>de seus ocupantes.</p> <p>Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, <u>poderá ser impedido</u> quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.</p>	<p>§ 1º Pode ser impedido o porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.</p> <p>§ 2º As armas de fogo de posse de passageiro, mesmo que detentor de autorização especial e no exercício de missão ou serviço, devem ser entregues, antes do embarque, ao Comandante da aeronave, para transporte sob sua responsabilidade.</p>	<p>§ 1º O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, pode ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.</p> <p>§ 2º As armas de fogo de posse de passageiro, mesmo que detentor de autorização especial e no exercício de missão ou serviço, devem ser entregues, antes do embarque, ao Comandante da aeronave, para transporte sob sua responsabilidade.</p>					
	<p>Art. XX Constitui crime fabricar, vender, transportar ou soltar balões não tripulados, sem dirigibilidade, controle azimute e altitude, que possam</p>						

	<p>provocar perigo à segurança da navegação aérea.</p> <p>§ 1º Entende-se por balões que possam provocar perigo à navegação aérea, qualquer artefato inflado com ar quente ou gás, com ou sem chama, que exponha à perigo ou dificulte a navegação aérea.</p> <p>§ 2º A soltura do balões de que trata o caput desse artigo, inicia-se nos atos preparatórios ao seu lançamento, encerrando-se com a sua captura, em qualquer local.</p> <p>§ 3º Exetuam-se desta regra os balões meteorológicos, lançados exclusivamente para previsão e ou observação das estações</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>meteorológicas.</p> <p>§ 4º A inobservância do disposto nesse artigo caberá a aplicação de pena conforme previsto no Art. 261 da lei nº 2848, de 7 de Dezembro de 1940 – Código Penal.</p>						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO III Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro							
Art. 22. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.	Art. 22. Toda aeronave proveniente ou destinada a outro país fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.	Art. 22. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.					
Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade aeronáutica, e suas denominações somente poderão ser modificadas mediante lei federal, quando houver necessidade técnica dessa alteração.	Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade de aviação civil , e suas denominações somente poderão ser modificadas mediante lei federal, quando houver necessidade técnica dessa alteração.	Parágrafo único. Os aeroportos designados como internacionais estarão inseridos nas publicações aeronáuticas oficiais , sendo que suas denominações poderão ser modificadas mediante lei federal .					

<p>Art. 23. A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á às condições estabelecidas (artigo 14, § 1º).</p> <p>§ 1º A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada (artigo 14, §§ 1º, 2º, 3º e 4º).</p> <p>§ 2º A autoridade aeronáutica poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de operação de busca, assistência e salvamento ou de vôos por motivos sanitários ou humanitários.</p>	<p>Parágrafo único. A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada (artigo 14, §§ 1º, 2º, 3º e 4º).</p> <p>§ 2º Removido.</p>
---	---

<p>Art. 24. Os aeroportos situados na linha fronteiriça do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infra-estrutura aeronáutica, comuns ou compartilhados por eles.</p> <p>Parágrafo único. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteiriça ao Território Nacional, com serviços de infra-estrutura aeronáutica comuns ou compartilhados.</p>	<p>Art. 24. Os aeroportos situados na linha fronteiriça do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infra-estrutura aeronáutica e de aviação civil, comuns ou compartilhados por eles.</p> <p>Parágrafo único. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteiriça ao Território Nacional, com serviços de infra-estrutura aeronáutica e de aviação civil comuns ou compartilhados.</p>	<p>Proposta: adicionar o §2º:</p> <p>§ 2º No caso de voos partindo de aeroportos regionais nacionais, onde a alternativa mais próxima esteja em um</p>			
--	--	---	--	--	--

		país vizinho, fica dispensada a classificação do aeroporto de origem como internacional, devendo a aeronave e todos os passageiros retornarem ao destino nacional assim que as condições permitirem.					
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO I Disposições Gerais							
Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo: I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46); II - o sistema de proteção ao vôo (artigos 47 a 65);	Art. 25 - Por infraestrutura aeronáutica se entende os aeródromos, assim como todo o conjunto de instalações e serviços destinados a permitir, facilitar e assegurar a navegação aérea.	Art. 25. Constitui infraestrutura aeronáutica e de aviação civil o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência. <u>Art. 25a.</u> A infraestrutura aeronáutica compreende: I - o cadastro das superfícies limitadoras de obstáculos (artigos 43 a 46) II - o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro (artigos 47 a	Art. 25. Constitui infraestrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo: I - o sistema aeroportuário;	Art. 25. Constituem as infraestruturas aeronáutica e de aviação civil o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência. II - o sistema de proteção ao voo;	Art. 25. Constitui a infraestrutura aeronáutica e de aviação civil o conjunto de órgãos, instalações e estruturas de apoio, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo: I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46); II - o sistema de proteção ao voo (artigos 47 a 65); III - o sistema de segurança de voo (artigos 66 a 71);	Art. 25. Constitui infraestrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo: I - o sistema aeroportuário;	

<p>III - o sistema de segurança de vôo (artigos 66 a 71);</p> <p>IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85);</p> <p>V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);</p> <p>VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96);</p> <p>VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura</p>	<p>65);</p> <p>III - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);</p> <p>IV - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado ao controle do espaço aéreo (artigo 100);</p> <p><u>25b. A Infraestrutura de aviação civil compreende:</u> I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 42);</p> <p>II - o sistema de segurança de vôo (artigos 66 a 71);</p> <p>III - o sistema de registro de aviação civil brasileiro (artigos 72 a 85);</p> <p>IV - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96);</p> <p>V - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura</p>	<p>III - o sistema de segurança de voo;</p> <p>IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro;</p> <p>V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;</p> <p>VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo;</p> <p>VII - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura</p>	<p>IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85);</p> <p>V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);</p> <p>VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96);</p> <p>VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura</p>	<p>IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro;</p> <p>V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;</p> <p>VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo;</p> <p>VII - o sistema de formação e <u>treinamento</u> de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura</p>
---	--	---	--	--

<p>aeronáutica (artigos 97 a 100);</p> <p>VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);</p> <p>IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104);</p> <p>X - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (artigo 105).</p> <p>§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica e de aviação civil, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.</p>	<p>pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura de aviação civil (artigos 97 a 99);</p> <p>VI - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);</p> <p>VII - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104);</p> <p>Art. 25c. Cabe à SAC coordenar os assuntos de infraestrutura aviação civil e aeronáutica.</p> <p>§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica e de aviação civil, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.</p>	<p>aeronáutica;</p> <p>VIII - o sistema de indústria aeronáutica;</p> <p>IX - o sistema de serviços auxiliares.</p>	<p>infraestrutura aeronáutica (artigos 97 a 100);</p> <p>VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);</p> <p>IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104);</p> <p>X - o sistema de coordenação da infraestrutura aeronáutica (artigo 105).</p> <p>§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica e de aviação civil, que os fiscalizará,</p>	<p>aeronáutica;</p> <p>VIII - o sistema de indústria aeronáutica;</p> <p>IX - o sistema de serviços auxiliares.</p> <p>§ 1º A exploração de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, serão realizados diretamente pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão.</p>
---	--	---	--	--

<p>regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.</p> <p>§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.</p>	<p>§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.</p>	<p>as esferas de competência das demais autoridades ou agências governamentais federais.</p> <p>§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, fiscalização e orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.</p>	<p>respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos. na área.</p> <p>§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.</p>	<p>§ 2º A autoridade aeronáutica fiscalizará os serviços de infraestrutura aeronáutica, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos públicos envolvidos na área.</p> <p>§ 3º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, fiscalização e orientação técnica e normativa, não implicando em</p>
--	--	--	--	--

						subordinação hierárquica.	
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO I Dos Aeródromos							
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção I Definições							
Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.	Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros, hangares e as respectivas instalações e serviços aeroportuários.		Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com suas edificações, instalações e equipamentos, e seus respectivos serviços aeroportuários. <i>*Outra redação proposta por Dorieldo Luiz dos Prazeres</i>	Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros.	Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos, com suas edificações, instalações, equipamentos, facilidades, profissionais especializados e serviços aeroportuários.	Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.	

<p>Parágrafo único. São facilidades: o balisamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de vôo, climatização geral, locais</p>	<p>Parágrafo único. São exemplos de instalações e serviços aeroportuários: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviços de resposta à emergência aeroportuária, área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semiautomático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema</p>	<p>Parágrafo único. São exemplos de instalações e serviços aeroportuários: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviços de resposta à emergência aeroportuária, sala de embarque, climatização, ônibus, pontes de embarque e desembarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, sistema de ascenso-descenso de passageiros, sistema sonoro e visual informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviços e instalações para</p>	<p>passageiros, hangares e as respectivas instalações e serviços aeroportuários.</p> <p>Parágrafo único. São exemplos de instalações e serviços aeroportuários: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; Sistemas de gerenciamento de pátio, de estacionamento e movimentação de aeronaves; serviços de resposta à emergência aeroportuária, sala de embarque, climatização, ônibus, pontes de embarque e desembarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, sistema de ascenso-descenso de passageiros, sistema sonoro e visual informativo de voo,</p>	<p>Excluir o parágrafo único.</p>	
--	--	---	---	-----------------------------------	--

<p>destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.</p>	<p>informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado, serviços e instalações para segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade de aviação civil.</p>	<p>segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade de aviação civil.</p>		
<p>Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.</p>	<p>Art 27. Para os fins desta Lei, considera-se:</p> <p>I – aeródromo: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.</p> <p>II – aeródromo civil: o destinado ao uso de aeronaves civis;</p>	<p>Art.27. A infraestrutura de aviação civil compreende:</p> <p>I - o sistema aeroportuário;</p> <p>II - o sistema de segurança de voo;</p>	<p>Manter o art. 27.</p>	<p>Art. 27. Aeródromo é toda área em terra ou água destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.</p>

	<p>III - aeródromo militar: o destinado ao uso de aeronaves militares.</p> <p>IV – aeródromo civil público: o destinado ao uso público;</p> <p>V – aeródromo civil privado de uso público: o construído e explorado pelo proprietário e aberto ao uso público;</p> <p>VI – aeródromo civil privado de uso privativo: o construído e explorado pelo seu proprietário e destinado à prestação de serviços conexos à navegação aérea;</p> <p>VII – aeródromo civil privado de uso particular: o construído e operado pelo seu proprietário ou quem ele permitir, vedada a</p>	<p>III - o sistema de registro de aviação civil brasileiro;</p> <p>IV - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo;</p> <p>V - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à aviação civil;</p> <p>VI - o sistema de indústria aeronáutica;</p> <p>VII - o sistema de serviços auxiliares.</p>				
--	--	--	--	--	--	--

	<p>exploração comercial;</p> <p>IX – heliponto: aeródromo o construído e operado pelo seu proprietário e destinado exclusivamente a helicópteros;</p> <p>X - heliporto: heliponto de uso público, dotado de instalações e equipamentos para apoio a operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de cargas;</p> <p>XI – aeroporto: aeródromo civil de uso público ou aeródromo civil privado de uso público, dotado de instalações e equipamentos para apoio de operações de aeronaves e de embarque e</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias;</p> <p>XII – área do aeroporto: área delimitada pela autoridade de aviação civil que compreende toda a sua infraestrutura de apoio à navegação aérea e de proteção ao voo;</p> <p>XIII – zona de proteção do aeródromo: áreas vizinhas ao aeródromo, delimitadas e especificadas pela autoridade de aviação civil e sujeitas a restrições administrativas quanto a edificações e ao exercício de determinadas atividades que possam prejudicar a operação de aeronave ou causar risco para a segurança da aviação civil;</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>XIV – concessão: cessão onerosa do aeródromo civil público, com vistas à sua construção, administração e exploração por tempo determinado;</p> <p>XV – delegação: transferência, mediante convênio, da construção, administração ou exploração de aeroporto ou heliporto para o Estado, Distrito Federal, Município a administração federal indireta, ou para consórcio público organizado na forma da lei;</p> <p>XVI – autorização: outorga de direito de construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo ou particular;</p>				
--	--	--	--	--	--

<p>XVII – autorização vinculada: a outorga de direito à exploração de aeródromo civil privado de uso público, formalizada mediante contrato de adesão;</p> <p>XVIII – instalação aeroportuária: instalação destinada à prestação de serviços de apoio a operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias;</p> <p>XIX – concessão de uso: contrato administrativo pelo qual a administração do aeroporto atribui a utilização exclusiva de uma área ou instalação aeroportuária para um terceiro, para que o explore segundo sua</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>destinação específica;</p> <p>XX – cessão de uso: transferência, pela administração do aeroporto, da posse de área ou instalação aeroportuária, para órgão ou entidade da administração pública;</p> <p>XXI – infraestrutura aeroportuária: o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro da área do aeródromo;</p> <p>XXII – autoridade de aviação civil: a agência governamental federal com competência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica;</p> <p>XXIII – autoridade aeronáutica: a agência</p>				
--	--	--	--	--	--

<p>ou órgão governamental com competência para controlar o uso do espaço aéreo e das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota e em área de controle de aproximação de aeródromo;</p> <p>XXIV – autoridade aeroportuária: a administração do aeroporto concedido, ou autorizado mediante contrato de adesão.</p> <p>§ 1º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica, em ato conjunto.</p>	<p>§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura civil aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão de autorização prévia da autoridade de aviação civil ou aeronáutica competente, que os fiscalizará, respeitadas as esferas de competência</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>§ 2º Nos aeródromos civis que forem sede de unidade aérea militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamento do Poder Executivo;</p> <p>§ 3º Os aeroportos e heliportos serão classificados pela autoridade de aviação civil, que fixará as características de cada classe.</p> <p>§ 4º Os aeródromos civis destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não</p>	<p>das demais autoridades ou agências governamentais federais.</p> <p>§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, fiscalização e orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.</p>				
--	--	--	--	--	--	--

	<p>regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.</p>					
Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares. § 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis. § 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares.	<p>“Art. 28. São aeródromos públicos aqueles certificados e abertos ao tráfego público; os demais são de uso privado ou de uso militar.</p> <p>Aeródromos de uso privado destinam-se ao uso privativo de pessoas físicas ou jurídicas ou de quem delas obtiver permissão; militares são os aeródromos destinados ao uso das Forças Armadas.”</p>	<p>Art. 28. Os aeródromos são classificados em Públicos e Privados.</p> <p>§1º Aeródromos públicos são aqueles construídos e postos à a navegação aérea, podendo ser de uso geral ou restrito.</p> <p>§2º Aeródromos privados são aqueles estabelecidos pelos particulares para seu uso pessoal.</p>	<p>Ver art. 27, proposta em vermelho na Proposta 1.</p>	<p>Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares.</p> <p>§ 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis.</p> <p>§ 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares.</p>		

<p>§ 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica.</p>		<p>§3º Os aeródromos públicos restritos e os privados, poderão ser utilizados, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade de aviação civil.</p> <p>§4º Os aeródromos públicos são classificados em civis e militares.</p>		<p>§ 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pelas autoridades aeronáutica e de aviação civil.</p>			
<p>Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.</p>	<p>Suprimido Art. 29.</p>	<p>Manter o art. 29.</p>	<p>Ver art. 27, proposta em vermelho na Proposta 1.</p>	<p>Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.</p> <p>§ 1º Os aeródromos públicos são os que recebem voos regulares, independentemente do regime de exploração do operador aeroportuário.</p> <p>§ 2º Os aeródromos privados, objeto de autorização, não recebem voos regulares.</p>			

<p>Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.</p> <p>§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.</p>	<p>Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado pela autoridade de aviação civil.</p> <p>§ 1º Os aeródromos de uso público abertos ao tráfego internacional deverão ser certificados pela autoridade de aviação civil, conforme normativo da Organização de Aviação Civil – OACI constante de normas brasileiras de aviação civil.</p>	<p>Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado pela autoridade de aviação civil.</p> <p>§ 1º Os aeródromos de uso público abertos ao tráfego internacional deverão ser certificados pela autoridade de aviação civil, a qual estabelecerá padrões mínimos de segurança operacional para a operação dos mesmos, podendo, complementarmente, editar recomendações e boas práticas.</p> <p><i>*Outra redação proposta:</i></p> <p>§ 1º Os aeródromos de uso público abertos ao tráfego internacional deverão ser certificados pela autoridade de aviação civil, a qual estabelecerá padrões</p>	<p>Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado pela autoridade de aviação civil.</p> <p>§ 1º Os aeródromos de uso público abertos ao tráfego internacional deverão ser certificados pela autoridade de aviação civil, a qual estabelecerá padrões mínimos de segurança operacional para a operação dos mesmos, podendo, complementarmente, editar recomendações e boas práticas.</p>	<p>Art. 30. Nenhum aeródromo civil pode ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.</p> <p>§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.</p>	<p>Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.</p> <p>§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.</p>	
---	---	--	---	---	--	--

<p>§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.</p>	<p>§ 2º A certificação para o uso público torna-se obrigatória aos aeródromos que anualmente processem 2.500 passageiros ou mais, provenientes de voos regulares.</p> <p>§ 3º Os aeródromos de uso privado serão abertos ao tráfego por meio de processo de registro.</p>	<p>mínimos de segurança operacional para a operação dos mesmos, podendo, complementarmente, editar recomendações e boas práticas.</p> <p>§ 2º A certificação para o uso público torna-se obrigatória a infraestruturas aeroportuárias que anualmente processem 2.500 passageiros embarcados ou mais, provenientes de voos regulares.</p> <p>§ 3º A partir do limite operacional previsto no §2º, a exigência para certificação contemplará gradação conforme o nível de risco operacional no funcionamento da infraestrutura aeroportuária, em termos de probabilidade e severidade.</p>	<p>§ 2º A certificação para o uso público torna-se obrigatória a infraestruturas aeroportuárias que anualmente processem 2.500 passageiros embarcados ou mais, provenientes de voos regulares.</p> <p>§ 3º A partir do limite operacional previsto no §2º, a exigência para certificação contemplará gradação conforme o nível de risco operacional no funcionamento da infraestrutura aeroportuária, em termos de</p>	<p>§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.</p>	<p>§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.</p> <p>§3º O cadastro e a consequente abertura ao tráfego aéreo não afastam a deliberação de outras entidades da administração pública sobre a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano, ou da</p>	
--	---	--	--	--	---	--

<p>§ 4º Os aeródromos de uso privado só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.</p>	<p>§ 4º Os aeródromos de uso privado serão abertos ao tráfego por meio de processo de registro.</p>	<p>probabilidade e severidade.</p>	<p>observância dos condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo.</p>	<p>§ 4º Exploração comercial relaciona-se a cobrança, a qualquer título, pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros; das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; das áreas e serviços de estacionamento de aeronaves, além das três primeiras horas após o pouso; dos serviços relativos à guarda, manuseio, movimentação e</p>
---	--	------------------------------------	--	---

<p>§ 5º - A abertura do aeródromo ao tráfego aéreo, após cadastrado, só se efetiva mediante publicação no serviço de informações aeronáuticas (AIP).</p>	<p>§ 5º Os proprietários de infraestruturas aeroportuárias de uso privado e por eles administradas, poderão cobrar as tarifas e preços pelo uso dela até o limite operacional previsto no § 2º, e acima deste, só se obtida delegação de autorização na forma da lei e dos regulamentos vigentes.</p> <p>§ 6º - A abertura do aeródromo ao tráfego aéreo, após cadastrado, só se efetiva mediante publicação no serviço de informações aeronáuticas (AIP).</p>	<p>§ 5º Os aeródromos de uso privado só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.</p>	<p>§ 6º Os proprietários de infraestruturas aeroportuárias de uso privado e por eles administradas, poderão fixar preços pelo uso dela até o limite operacional previsto no § 2º, e acima deste, só</p>	<p>controle da carga nos Armazéns de Carga Aérea dos aeroportos; e das áreas e serviços de armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea dos Aeroportos.</p>	
--	--	--	---	---	--

			<p>se obtida delegação de autorização na forma da lei e dos regulamentos vigentes. (art. 36)</p> <p>§ 7º - A abertura do aeródromo ao tráfego aéreo, após cadastrado, só se efetiva mediante publicação no serviço de informações aeronáuticas (AIP).</p> <p>§ 8º Serão excluídos das publicações aeronáuticas infraestruturas que apresentarem risco operacional intolerável ou inaceitável nos termos de regulamentos editados pelas Autoridades de Aviação Civil e Aeronáutica.</p>			
Art. 31. Consideram-se:	Art. 31. Consideram-se:			Art. 31. Consideram-se:		
I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves	I – Aeroportos os aeródromos públicos nos quais existam, de modo permanente, instalações e serviços de			I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves,		

<p>e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;</p>	<p>caráter público, para atender de modo regular ao tráfego aéreo, a operações de aeronaves, embarque e desembarque de passageiros e cargas.</p>			<p>bem como de embarque e desembarque de pessoas, bagagens e carga aérea;</p>			
<p>II - Heliportos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;</p>	<p>Inciso II suprimido.</p>			<p>II - Heliportos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros; e</p>			
<p>III - Heliportos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.</p>	<p>Inciso III suprimido.</p>			<p>III - Heliportos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas, bagagens e carga aérea.</p>			
<p>Art. 32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.</p>	<p>Art. 32. Os aeroportos e heliportos são classificados pela autoridade de aviação civil, de acordo com a pontuação definida para enquadramento no regime tarifário correspondente.</p>	<p>Art.32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.</p>	<p>Revogar</p>				

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (artigo 22).	Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (artigo 22).	Parágrafo único. Os aeroportos e heliportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como internacionais (artigo 22).					
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO I Dos Aeródromos							
Art. 33. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares, quanto à respectiva administração, serão definidas em regulamentação especial.	Art. 33. Nos aeródromos civis públicos que forem sede, simultaneamente, de estruturas militares e civis, as áreas de competência de cada parte serão definidas em ato administrativo conjunto dos Ministérios envolvidos.	Art. 33. Nos aeródromos civis públicos que forem sede, simultaneamente, de estruturas militares e civis, as áreas de competência de cada parte serão definidas em ato administrativo conjunto dos órgãos do Poder Executivo envolvidos. Parágrafo único. Nos aeródromos públicos compartilhados, as instalações e facilidades devem ser utilizadas de					

		forma colaborativa, quanto à respectiva operação e manutenção, sendo objeto de instrumento contratual ou acordo entre a administração aeroportuária e a respectiva autoridade aeronáutica.					
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO II Da Construção e Utilização de Aeródromos

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção II Da Construção e Exploração de Aeródromos Civis

Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.	Art. 28. Nenhum aeródromo civil poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização do poder concedente. § 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade de	Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização das autoridades aeronáutica e de aviação civil.	Art. 34. O projeto de construção de um aeródromo deve ser submetido às autoridades da aviação civil e aeronáutica, nos termos da regulamentação própria. Parágrafo único. A competência para aprovação e homologação dos projetos é exclusiva do Poder Executivo Federal.	Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica. Parágrafo único. A autorização da autoridade de aviação civil não afasta a deliberação de outras entidades da administração pública sobre a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano, ou	Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído ou modificado sem prévia autorização da autoridade de aviação civil, observadas as condicionantes da autoridade aeronáutica.	Art. 34. O projeto de construção de um aeródromo deve ser submetido às autoridades da aviação civil e aeronáutica, nos termos da regulamentação própria. Parágrafo único. A competência para aprovação e homologação dos projetos é exclusiva do Poder Executivo Federal.	
---	--	--	---	--	---	--	--

	<p>aviação civil.</p> <p>§ 2º A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos civis públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.</p> <p>§ 3º A autoridade aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.</p>		<p>da observância dos condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo.</p>			
Art. 35. Os aeródromos privados serão	Art. 35. Os aeródromos privados serão	Art. 35. Os aeródromos privados serão	Art. 35. Os aeródromos privados serão	Art. 35. Os aeródromos privados serão		

construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (artigo 30).	construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as normas da autoridade de aviação civil.	construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as normas e planos da autoridade aeronáutica e de aviação civil.	construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as instruções, normas e planos da autoridade de aviação civil, observadas as condicionantes da autoridade aeronáutica (artigo 30).	construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as normas e planos da autoridade aeronáutica e de aviação civil.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO II Da Construção e Utilização de Aeródromos

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados: I - diretamente, pela União; II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica; III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;	Art. 36. Inserido o § 6º.	Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados: I - diretamente, pela União; II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias; III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;	Art. 36. Os aeródromos públicos são construídos, mantidos e explorados: I - diretamente, pela União; II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias; III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;	Alteração aos §§ 2º e 4º e inclusão do § 6º.	Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados: I - diretamente, pela União; II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica; III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;		
---	----------------------------------	---	--	---	---	--	--

Municípios;					
IV - por concessão ou autorização.		IV - por concessão ou autorização.	IV - por concessão ou autorização.	IV - por concessão ou autorização.	
§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A.		Parágrafo XX. Somente poderão ser cadastrados como aeródromos públicos pela autoridade de aviação civil aqueles que estejam formalmente enquadrados em uma das hipóteses de exploração previstas no caput.	§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica e de aviação civil , ressalvado o disposto no art. 36-A.	§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o Território Nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.	
§ 2º A operação e a exploração de aeroportos		Sugestão de revogar o § 1º.	Sugestão: revogar o § 2º.	§ 2º A operação e a exploração de aeroportos	§ 2º A operação e a exploração de

<p>e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.</p> <p>§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e</p>		<p>Sugestão: revogar o § 3º.</p>	<p>§ 3º Sugestão de revogar.</p>	<p>e heliportos constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.</p>	<p>aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.</p> <p>§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e</p>	
--	--	---	---	--	---	--

<p>serviços que a ele se subordinam.</p> <p>§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.</p>	<p>§4º: §XXº Fica instituída a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias- CONAERO, responsável pela organização e coordenação das atividades públicas nos aeroportos.</p> <p>§XYº As Autoridades Aeroportuárias, criadas pela CONAERO, irão coordenar e implementar, de forma integrada, ações visando otimizar a utilização do aeroporto, bem como garantir níveis adequados de segurança, qualidade e celeridade das atividades.</p>	<p>§ 4º A autoridade aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar, inclusive a respeito da viabilidade econômica e financeira para o fornecimento de quaisquer insumos e áreas para tais órgãos e, em especial:</p> <p>I - coordenar e implementar a integração das ações e o compartilhamento de informações e sistemas de interesse, procedimentos e rotinas de trabalho para otimizar o fluxo de pessoas e bens e a</p>	<p>§ 4º O operador de aeródromo ou a autoridade aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.</p>	<p>determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.</p> <p>§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.</p>	
---	---	---	--	---	--

			<p>ocupação do espaço físico no aeroporto, bem como garantir níveis adequados de segurança, qualidade e celeridade das atividades cotidianas do aeroporto;</p> <p>II - coordenar a solução de questões emergenciais e excepcionais, inclusive em períodos de alta demanda;</p> <p>III - registrar o desempenho das operações aeroportuárias, por meio de indicadores quantitativos e qualitativos, com o auxílio do operador do aeroporto e das demais entidades públicas e privadas que exercem atividades no aeroporto;</p> <p>IV - coordenar, no que tange às suas atribuições, a comunicação social dos órgãos e entidades que</p>			
--	--	--	--	--	--	--

<p>§ 5 Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).</p> <p>§ 6º A autorização para explorar infraestrutura aeroportuária com</p>	<p><u>§ 5º</u>: Manter o texto. Sugiro apenas realocá-lo para a parte que trata do patrimônio aeroportuário.</p>	<p>a integram; V - implementar a adequação de infraestrutura, instalações e equipamentos aos requisitos de segurança, qualidade e celeridade recomendáveis às atividades exercidas no aeroporto; e VI - aumentar a qualidade, a segurança e a celeridade dos processos operacionais.</p> <p>§ 5º Considera-se autoridade aeroportuária a pessoa investida de poderes de administração, operação e exploração do aeroporto.</p> <p>§ 6º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua</p>	<p>§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).</p> <p>§6º O operador de aeródromo é responsável por garantir, no sítio</p>		
--	--	---	--	--	--

	<p>operação de voos regulares só será admitida nas seguintes hipóteses:</p> <p>a) Regiões metropolitanas em que a infraestrutura aeroportuária principal e existente esteja saturada e impassível de ampliação;</p> <p>b) Regiões do interior brasileiro em que a admissão de aeroporto autorizado não implicar competição ruinosa a infraestruturas de uso público já existente e em funcionamento.</p>		<p>destinação específicas pela União, constituem universalidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).</p>	<p>aeroportuário, a segurança das operações e a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, assegurando a continuidade das operações e o cumprimento dos requisitos estabelecidos pela autoridade de aviação civil e a autoridade aeronáutica.</p> <p>A SAC sugeriu a realocação do parágrafo para a parte que trata de patrimônio aeroportuário. (do § 5º)</p>			
<p>Art. 36-A. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento</p>	<p>Manter o texto.</p>	<p>Art. 36-A. A autoridade de aviação civil deve expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento</p>					

regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.		regional, a integração nacional e social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.					
Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.	Caput do art. 37, manter o texto. Sugestão ao § único.	Sugestão de alteração ao § Único.					

e o custo operacional do aeroporto.		das aeronaves, dos passageiros ou da carga aérea, devendo pautar-se em ponto de equilíbrio entre o lucro e as condições para atratividade de investimentos do aeroporto.					
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO III Do Patrimônio Aeroportuário

TÍTULO III - Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II - Do Sistema Aeroportuário - Seção IV - Do Patrimônio Aeroportuário

Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.	Art. 47. Os aeródromos civis destinados ao uso público constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica.	Manter o texto.	Art. 38. Os aeroportos públicos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.	§ 1º O Distrito Federal , os Estados, os Municípios, entidades da Administração Direta e Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a	§ 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a		
---	--	-----------------	---	--	--	--	--

<p>construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.</p> <p>§ 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.</p>	<p>construção de aeródromos civis de uso público, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.</p> <p>§ 2º Quando a União, por qualquer razão, vier a desativar o aeródromo, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.</p>		<p>contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.</p> <p>§ 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.</p>
	<p>Art. 38-A. O operador aeroportuário deve providenciar o deslocamento de aeronaves, equipamentos e outros bens de qualquer natureza, abandonados nas áreas aeroportuárias, sempre que prejudicarem a operação, a ampliação da capacidade do</p>		

	<p>aeroporto, seu bom funcionamento e a ocupação de suas áreas.</p> <p>§ 1º O disposto no caput também se aplica quando o prejuízo envolver questões sanitárias ou paisagísticas.</p> <p>§ 2º Fica a critério do operador aeroportuário a escolha do local para a destinação das aeronaves, equipamentos e outros bens de qualquer natureza, sem prejuízo da incidência dos preços pela ocupação da área.</p> <p>§ 3º O disposto neste artigo aplica-se também às aeronaves, equipamentos e outros bens de qualquer natureza integrantes de massas fádidas, localizados em área aeroportuária, possibilitando que o</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>operador aeroportuário adote as providências de que trata o artigo 113 da Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005.</p> <p>§ 4º As despesas decorrentes das providências de que trata este artigo devem ser custeadas pelos seus respectivos proprietários, exploradores ou massa falida.</p> <p>§ 5º Em caso de massa falida, as despesas de que trata o § 4º são consideradas créditos extra concursais.</p> <p>Art. 38-B. Sem prejuízo do disposto no art. 38-A, o operador aeroportuário, por sua iniciativa, pode alienar, mediante leilão ou outra modalidade de licitação prevista em Lei, as aeronaves, equipamentos ou</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>outros bens de qualquer natureza que se encontrem na situação descrita naquele artigo.</p> <p>§ 1º O produto da alienação de que trata o caput deve ser entregue ao proprietário da aeronave, equipamento ou bem alienado, ou a pessoa por ele legitimada, deduzidos os custos do operador com a alienação.</p> <p>§ 2º Não identificado o proprietário ou pessoa por ele legitimada, ou havendo sua recusa em receber o valor, o operador aeroportuário deve providenciar a sua consignação, nos termos da legislação aplicável.</p> <p>§ 3º Em se tratando de aeronaves, equipamentos ou bens de qualquer natureza pertencente a massa falida ou a entidade submetida a liquidação extrajudicial, a</p>				
--	--	--	--	--

	<p>alienação deve ser precedida de notificação ao administrador, mediante comunicação ao juízo da falência ou à autoridade administrativa competente.</p> <p>§ 4º No caso de alienação de aeronaves, equipamentos ou bens de qualquer natureza pertencente a massa falida ou a entidade submetida a liquidação extrajudicial, o produto da alienação deve ser colocado à disposição do respectivo administrador ou liquidante, deduzidos os custos do operador com a alienação.</p> <p>§ 5º Quando a alienação recair sobre aeronaves, o operador aeroportuário deve encaminhar à autoridade de aviação civil carta de arrematação que</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>contenha a qualificação do arrematante e da aeronave, para fins de transferência ou baixa.</p> <p>Art. 38-C. O órgão fiscal deve priorizar a desocupação das áreas aeroportuárias que abrigam equipamentos, mercadorias e outros bens de qualquer natureza apreendidos, evitando o comprometimento de espaços da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Parágrafo único. Os espaços ocupados na forma do caput estão sujeitos à incidência de preço específico progressivo, proporcional ao período da ocupação.</p>						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO IV Da Utilização de Áreas Aeroportuárias							
Art. 39. Os aeroportos	Art. 39. Os aeroportos	Art. XX. Os aeroportos					

<p>compreendem áreas destinadas:</p> <p>I - à sua própria administração;</p> <p>II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;</p> <p>III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;</p> <p>IV - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;</p> <p>V - ao terminal de carga aérea;</p> <p>VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;</p>	<p>compreendem áreas destinadas:</p> <p>I - à sua própria administração;</p> <p>II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;</p> <p>III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;</p> <p>IV - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;</p> <p>V - ao terminal de carga aérea;</p> <p>VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos, para a execução de atividades relacionadas às operações</p>	<p>compreendem áreas destinadas ao atendimento e processamento adequados de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas.</p>				
---	--	---	--	--	--	--

<p>VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;</p> <p>VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário;</p> <p>IX - ao comércio apropriado para aeroporto.</p>	<p>aeroportuárias;</p> <p>VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;</p> <p>VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário;</p> <p>IX - ao comércio apropriado para aeroporto; e</p> <p>X – outras atividades comerciais de interesse do operador aeroportuário.</p>					
<p>Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.</p>	<p>Art 40 – Dispensa-se a licitação para a utilização de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às empresas de transporte aéreo público regular e não-regular de passageiros, carga e mala postal, às empresas permissionárias de serviços auxiliares, inclusive que explorem a atividade de abrigo de aeronave, bem como às</p>	<p>Art. 40 É dispensada a licitação para a utilização de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às empresas de transporte aéreo público regular e não-regular de passageiros, carga e mala postal, às empresas permissionárias de serviços auxiliares, inclusive que explorem a atividade de abrigo de aeronave, bem como às</p>	<p>Em parecer enviado a esta Comissão (Parecer nº 58/DJRG/2015), a INFRAERO sugere manter a redação do art. 40.</p>	<p>Art. 40. É dispensável a licitação para a utilização de áreas aeroportuárias pelas empresas prestadoras de serviços aéreos públicos regulares para a execução das atividades de:</p> <p>I – despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (check in);</p> <p>II – recebimento e despacho de cargas e de</p>	<p>Art. 40. É dispensada a licitação para a utilização de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às empresas de transporte aéreo público regular e não-regular de passageiros, carga e mala postal, às empresas permissionárias de serviços auxiliares, inclusive que explorem a atividade de abrigo de aeronave, bem como às</p>	<p>Art. XX. Observadas as diretrizes da Secretaria de Aviação Civil, poderá ser dispensada do regime de concorrência pública, quando aplicável, a utilização de áreas aeroportuárias operacionais pelos autorizatários ou permissionários dos serviços aéreos públicos.</p> <p>Parágrafo único. Em</p>

<p>1º O termo de utilização será lavrado e assinado pelas partes em livro próprio, que poderá ser escruturado, mecanicamente, em folhas soltas.</p>	<p>aeronave, bem como às empresas de revisão, reparo e manutenção de aeronaves que sejam certificadas pela autoridade de aviação civil</p>	<p>empresas de revisão, reparo e manutenção de aeronaves que sejam certificadas pela autoridade aeronáutica.</p>		<p>bens transportados; III – carga e descarga de aeronaves; IV – manutenção de aeronaves e serviços correlatos; V – abrigo de aeronaves e equipamentos de rampa; e VI – instalação de escritórios administrativos.</p>	<p>a atividade de abrigo de aeronave, bem como às empresas de revisão, reparo, manutenção e fabricação de aeronaves que sejam certificadas pela autoridade aeronáutica.</p>	<p>qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior.</p>	<p>§1º Sugestão de revogar.</p>
---	---	---	--	--	--	---	--

<p>§ 2º O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado.</p> <p>§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não amortizado.</p> <p>§ 4º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as</p>	<p>§2º A remuneração pela concessão de uso de áreas aeroportuárias deverá se pautar pelo critério da razoabilidade, devendo levar em conta o aeroporto onde a área se localiza, a localização da área no sítio aeroportuário, as características da área, e se a área é edificada ou não..</p>		<p>§ 2º A remuneração por preços específicos pela utilização das áreas destinadas às atividades operacionais elencadas no caput é livremente pactuada entre o operador do aeródromo e as partes contratantes, sendo vedadas práticas abusivas, nos termos da legislação vigente.</p> <p>§ 3º Compete à autoridade de aviação civil compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes.</p>		<p>§ 2º Sugestão de revogar.</p> <p>§3º Sugestão de revogar.</p> <p>Parágrafo unico. Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no</p>
--	--	--	---	--	--

áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior. § 5º Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.							parágrafo anterior. §5º Sugestão de revogar.
Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o artigo 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as 24 (vinte e quatro) horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto.	Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias, <u>de uso aeronáutico</u> , que trata o artigo 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as 24 (vinte e quatro) horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto.	Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o artigo 39, incisos IX e X, depende da autorização do operador aeroportuário, com exclusão de qualquer outra.	Sugestão de revogar.	REVOGAR.			
Parágrafo único. A utilização das áreas	Parágrafo único. A utilização de áreas	Parágrafo único. A utilização das áreas					

aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se à licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo.	aeroportuárias, no caso deste artigo sujeita-se à licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo, exceto as infraestruturas autorizadas conforme art. 36, IV.	aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se ao regime de contratação aplicável ao operador aeroportuário , podendo ser adotado regime simplificado de licitação, na forma a ser regulamentada.					
Art. 42. À utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.	Manter o art. 42.	Art. XX. À utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.					
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO V Das Zonas de Proteção							
Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.	Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea, bem como as situadas nas áreas de influência dos planos de proteção da aviação , estão sujeitas a restrições especiais.	Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea e de rotas de voo visual ou por instrumentos estão sujeitas a restrições especiais.	Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea e de rotas de voo visual ou por instrumentos estão sujeitas a restrições previstas nas legislações complementares relacionadas com a ocupação, ao uso do solo e as atividades empregadas nestes locais.				
Parágrafo único. As	§ 1º As restrições a que	Parágrafo único. As	Parágrafo único. As				

<p>restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.</p>	<p>se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves, causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação, dificultar a visibilidade de auxílios visuais ou sofrer impacto das operações aeronáuticas.</p> <p>§ 2º As restrições especiais previstas neste artigo alcançam propriedades situadas em áreas afetadas pelo desenvolvimento do sítio aeroportuário futuro.</p>	<p>restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, culturas agrícolas, objetos de natureza permanente ou temporária, fixos ou móveis, instalações que possam atrair fauna; produzir ou armazenar material explosivo ou inflamável; causar perigosos reflexos, irradiações, fumaça ou emanações; e tudo mais que possa proporcionar riscos às operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais eletromagnéticos ou luminosos dos auxílios à navegação aérea.</p>	<p>restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas, aterros e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação, dificultar a visibilidade de auxílios visuais ou contribuir com a atração de pássaros.</p>				
Art. 44. As restrições de	Art. 44. As restrições de	Art. 44. As restrições de	Art. 44. As restrições de	Art. 44. As restrições de	Art. 44. As restrições de		

<p>que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:</p> <p>I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;</p> <p>II - Plano de Zoneamento de Ruído;</p> <p>III - Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos;</p> <p>IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.</p>	<p>que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica competente, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:</p> <p>[...]</p> <p>I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;</p> <p>II - Plano de Zoneamento de Ruído;</p> <p>III - Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos;</p> <p>IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea; e</p> <p>V – Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna;</p>	<p>que trata o artigo anterior são as especificadas pelas autoridades aeronáutica e de aviação civil, conforme o caso, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:</p> <p>I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;</p> <p>II - Planos de Zoneamento de Ruído;</p> <p>III - Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos;</p> <p>IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea;</p> <p>V – Plano de Gerenciamento de Risco da Fauna, nos termos da</p>	<p>que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:</p> <p>I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;</p> <p>II - Planos de Zoneamento de Ruído;</p> <p>III - Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos;</p> <p>IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea;</p> <p>V – Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna;</p>	<p>que trata o artigo anterior são as especificadas nos seguintes planos:</p> <p>I - Planos Básico e Específico de Zona de Proteção de Aeródromos;</p> <p>II - Planos Básico e Específico de Zoneamento de Ruído;</p> <p>III - Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos;</p> <p>IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.</p>	<p>que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica competente, civil ou militar, baseado nos planos e gabaritos de restrição ou segurança, a saber:</p> <p>I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos e Heliportos;</p> <p>II – Plano Básico de Zoneamento de Ruído;</p> <p>III - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea; e</p> <p>V – outros gabaritos ou planos de gerenciamento de riscos</p>	
---	---	--	---	---	---	--

<p>§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao vôo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.</p> <p>§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato da autoridade aeronáutica.</p>	<p>legislação específica.</p> <p>§1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo podem ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.</p> <p>§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Específico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de</p>	<p>§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.</p> <p>§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Específico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de</p>	<p>§ 1º Os referidos planos deverão seguir as diretrizes da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.</p> <p>§ 2º As Administrações Públicas Municipais deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo nos respectivos Planos Diretores Urbanos, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e</p>	<p>ambientais e a segurança operacional na aviação civil, estabelecidos pelas autoridades aeronáuticas competentes.</p> <p>§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, conforme os critérios definidos na legislação específica ou da autoridade aeronáutica competente civil ou militar.</p> <p>§ 2º Os planos e gabaritos que se refere este artigo serão avaliados e aprovados pela autoridade aeronáutica competente civil ou militar.</p>	
--	--	---	---	--	--

<p>por ato do Presidente da República.</p> <p>§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.</p> <p>§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas</p>	<p>§ 3º O Plano Básico de Zoneamento de Ruído será aprovado por ato da autoridade de aviação civil.</p> <p>§ 4º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de</p>	<p>Proteção de Heliportos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea devem ser aprovados por ato das autoridades aeronáutica e de aviação civil, conforme o caso.</p> <p>§ 3º revogar</p> <p>§ 4º As Administrações Públicas devem compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas que</p>	<p>§ 3º A Autoridade de Aviação Civil estabelecerá Plano Básico de Zoneamento de Ruído e aprovará os Planos Específicos de Zoneamento de Ruído.</p> <p>§ 4º As Administrações Públicas Municipais, observadas suas competências constitucionais, deverão</p>	<p>Específicos e na Área de Segurança Aeroportuária, às restrições especiais descritas no Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.</p> <p>§ 3º A omissão do agente público municipal em aplicar as restrições dos Planos Básicos e Específicos na forma deste artigo, sujeita o infrator às sanções das legislações existentes, tais como: Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992; Inciso XIV, do art. 1º, do Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967 e demais cabíveis em função da omissão</p> <p>§ 4º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.</p>	<p>§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados pela autoridade aeronáutica competente, civil ou militar, e transmitidos às administrações públicas e privadas, sejam elas responsáveis, envolvidas ou afetas pelas restrições emanadas.</p> <p>§ 4º As Administrações Públicas Municipais, detentora do aeródromo e as imediatamente vizinhas</p>	
---	--	--	--	---	---	--

<p>aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.</p> <p>§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.</p>	<p>Zoneamento de Ruído validados por ato do órgão ou entidade federal competente serão transmitidos às administrações municipais para que tomem conhecimento e façam cumprir as restrições.</p> <p>§ 5º As Administrações Públicas Municipais, observadas suas competências constitucionais, deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos, e, na Área de Segurança Aeroportuária, às restrições especiais descritas no Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.</p> <p>§ 5º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos, os Planos Específicos de Zoneamento de Ruído e demais planos relacionados à proteção ao voo, aprovados por ato do órgão ou entidade federal competente, devem ser registrados e observados pelas administrações municipais em seus Planos Diretores para fazer cumprir as orientações ali contidas.</p>	<p>sofrem influência dos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.</p>	<p>compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos, e, na Área de Segurança Aeroportuária, às restrições especiais descritas no Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.</p> <p>§ 5º A omissão do agente público municipal em aplicar as restrições dos Planos Básicos e Específicos na forma deste artigo, sujeita o infrator às sanções da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, bem como do inciso XIV, do art. 1º, do Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967.</p>	<p>e afetas a ele, deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos, e considerá-los ou fazê-los constar no Plano Diretor Municipal.</p> <p>§ 5º A responsabilidade pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos de sinalização de obstáculos será do proprietário, titular do domínio útil ou possuidor das propriedades a que se refere o art. 43. (Incluído pela Lei nº 13.133, de 2015).</p>	<p>§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos, cabendo sempre análise de sua implantação por parte da autoridade aeronáutica competente civil ou militar.</p>	
--	--	--	---	---	--	--

<p>§ 6º A responsabilidade pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos de sinalização de obstáculos será do proprietário, titular do domínio útil ou possuidor das propriedades a que se refere o art. 43. (Incluído pela Lei nº 13.133, de 2015)</p>	<p>Gerenciamento de Risco de Fauna.</p> <p>§ 6º A omissão do agente público municipal em aplicar as restrições dos Planos Básicos e Específicos na forma deste artigo, sujeita o infrator às sanções da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, bem como do inciso XIV, do art. 1º, do Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967.</p>	<p>§ 6º As restrições especiais estabelecidas nos planos de proteção da aviação aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos, em área urbana ou rural e consideram, além dos planos de zona de proteção e zoneamento de ruído, o Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.</p>	<p>§6º A responsabilidade pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos de sinalização de obstáculos será do proprietário, titular do domínio útil ou possuidor das propriedades a que se refere o art. 43.</p>	<p>§ 6º O descumprimento do disposto no § 5º implicará a cominação de multa diária por infração aos preceitos deste Código, nos termos do art. 289, sem prejuízo da instalação, manutenção ou reparo do equipamento de sinalização pela autoridade competente, a expensas do infrator. (Incluído pela Lei nº 13.133, de 2015).</p>
<p>§ 7º O descumprimento do disposto no § 6º implicará a cominação de multa diária por infração aos preceitos deste Código, nos termos do art. 289, sem prejuízo da instalação, manutenção ou reparo do equipamento de sinalização pela autoridade competente,</p>	<p>§ 7º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos, em área urbana ou rural, até o limite da Área de Segurança Aeroportuária, no que concerne ao controle de presença de fauna.</p>	<p>§ 7º As Administrações Públicas Municipais, observadas suas competências constitucionais, devem compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas sob influência dos planos de proteção dos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos</p>	<p>§ 7º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos, em área urbana ou rural, até o limite da Área de Segurança Aeroportuária, no que concerne ao controle de presença de fauna.</p>	

a expensas do infrator.	<p>Planos Básicos e Específicos, e, na Área de Segurança Aeroportuária, às restrições especiais descritas no Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.</p> <p>§ 8º A responsabilidade pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos relacionados às quaisquer restrições dos Planos Básicos e Específicos de que trata este artigo é do proprietário, titular do domínio útil ou possuidor das propriedades a que se refere o art. 43.</p> <p>§ 9º A omissão do agente público municipal em aplicar as restrições dos Planos Básicos e Específicos na forma deste artigo, sujeita o infrator às sanções da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, bem como do inciso XIV do art. 1º do</p>				
-------------------------	--	--	--	--	--

		<p>Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967.</p> <p>§ 10. O descumprimento do disposto no § 8º implica a cominação de multa diária por infração aos preceitos deste Código, nos termos do art. 289, sem prejuízo da instalação, manutenção ou reparo do equipamento de sinalização pela autoridade competente, a expensas do infrator.</p> <p>§ 11. As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos, em área urbana ou rural, até o limite da Área de Segurança Aeroportuária, no que concerne ao controle de presença de fauna.</p> <p>§ 12. O Poder Executivo deve estabelecer Política Nacional de</p>			
--	--	--	--	--	--

		Gerenciamento de Ruído.					
	<p>Art. 44-A. A aprovação dos planos previstos no art. 44 deve ser expedida no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de apresentação do requerimento, sob pena de aprovação tácita dos respectivos instrumentos.</p> <p>§ 1º O órgão competente pode exigir, uma única vez, esclarecimentos, complementação de informações ou a realização de alterações no plano original, respeitado o prazo previsto no caput.</p> <p>§ 2º O prazo previsto no caput fica suspenso entre a data da notificação da exigência a que se refere o § 1º e a data da apresentação dos esclarecimentos, das informações ou das alterações pela</p>						

	solicitante.						
Art. 45. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.	Art. 45. As Autoridades da Aviação Civil e Aeronáutica, no exercício de suas atribuições, devem atuar junto à autoridade competente municipal para regularizar as não conformidades observadas nas áreas de influência dos planos de proteção do aeródromo, inclusive mediante o embargo das obras ou construções de qualquer natureza.	Art. 45. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os planos de zona de proteção , ou exigir a eliminação dos objetos em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.	Art. 45. A autoridade aeronáutica competente, civil ou militar , poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.				
Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização.	Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições ou a adoção de medidas mitigadoras relativas à edificações levantadas antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização.	Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem a eliminação de objetos estabelecidos antes da publicação dos planos de zona de proteção , terá o proprietário direito à indenização.	Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização quando a ocupação estiver regular e em conformidade com a lei				

			de propriedade imobiliária urbana ou rural.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Vôo - SEÇÃO I Das Várias Atividades de Proteção ao Vôo

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro - SEÇÃO I Das Atividades de Controle do Espaço Aéreo

Art. 47. O Sistema de Proteção ao Vôo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:	Art. 47. O Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) tem por finalidade prover os meios necessários para o gerenciamento e o controle do espaço aéreo, e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e acordos e tratados internacionais que o Brasil seja parte.	Art. 47. O Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:	Manutenção do inciso VIII.	Art. 47. O sistema do controle do espaço aéreo brasileiro visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:			
I - de controle de tráfego aéreo;		I - de controle de tráfego aéreo;		I - de controle de tráfego aéreo;			

<p>V - de busca e salvamento;</p> <p>VI - de inspeção em vôo;</p> <p>VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;</p> <p>VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.</p>	<p>(CAG) e da Circulação Operacional Militar (COM);</p> <p>II - vigilância do espaço aéreo;</p> <p>III - telecomunicações aeronáuticas e auxílios à navegação aérea;</p> <p>IV - gerenciamento de tráfego aéreo;</p> <p>V - meteorologia aeronáutica;</p> <p>VI - cartografia aeronáutica;</p> <p>VII - informações aeronáuticas;</p> <p>VIII - busca e salvamento;</p> <p>IX - inspeção em vôo;</p> <p>X - coordenação e fiscalização do ensino técnico específico; e</p>	<p>V - de busca e salvamento;</p> <p>VI - de inspeção em voo;</p> <p>VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;</p> <p>VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.</p> <p>§ 1º As atividades desenvolvidas no âmbito do Sistema de Controle do Espaço Aéreo pela autoridade aeronáutica e pela autoridade de aviação civil são as seguintes:</p> <p>I - gerenciamento e controle da Circulação Aérea Geral (CAG);</p> <p>II - auxílios à navegação aérea civil;</p> <p>III - serviços de navegação</p>	<p>Manutenção do inciso VIII.</p>	<p>V - de informações aeronáuticas;</p> <p>VI - de busca e salvamento;</p> <p>VII - de inspeção em voo;</p> <p>VIII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;</p> <p>IX - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea;</p> <p>X - de Investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos; e</p> <p>XI - de gerenciamento do risco e segurança operacional.</p>
--	--	--	--	---

<p>XI - supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos empregados nas atividades de controle do espaço aéreo.</p> <p>XII - aeródromos</p> <p>§ 2º. Em decorrência das atividades listadas no parágrafo anterior, são prestados serviços de navegação aérea, que estão sujeitos ao pagamento de tarifas específicas, cuja sistemática de cobrança encontra-se prevista em legislação pertinente.</p>	<p>aérea civil;</p> <p>IV - coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;</p> <p>V - supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos empregados nas atividades de navegação aérea civil; e</p> <p>VI - coordenação e fiscalização do ensino técnico especializado destinado à aviação civil.</p> <p>§ 2º As atividades desenvolvidas no âmbito do Sistema de Controle do Espaço Aéreo pelo Comando da Aeronáutica são as seguintes:</p> <p>I - gerenciamento e controle da Circulação Operacional Militar (COM);</p> <p>II - vigilância do espaço aéreo;</p> <p>III - auxílios à navegação aérea militar;</p> <p>IV - serviços de</p>				
--	--	--	--	--	--

		<p>navegação aérea militar; V - cartografia aeronáutica; VI - busca e salvamento; VII - inspeção em voo; e VII - coordenação e fiscalização do ensino técnico específico.</p>				
<p>Art. 48. O serviço de telecomunicações aeronáuticas classifica-se em:</p> <p>I - fixo aeronáutico;</p> <p>II - móvel aeronáutico;</p> <p>III - de radionavegação aeronáutica;</p> <p>IV - de radiodifusão aeronáutica;</p> <p>V - móvel aeronáutico por satélite;</p> <p>VI - de radionavegação aeronáutica por satélite.</p> <p>Parágrafo único. O serviço de telecomunicações</p>	<p>Sugestão ao § Único.</p> <p>Parágrafo único. O serviço de telecomunicações</p>	<p>Revogar.</p>	<p>Alterações ao § Único:</p> <p>Parágrafo único. O serviço de telecomunicações</p>			

<p>aeronáuticas poderá ser operado:</p> <p>a) diretamente pelo Ministério da Aeronáutica;</p> <p>b) mediante autorização, por entidade especializada da Administração Federal Indireta, vinculada àquele Ministério, ou por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações privadas de telecomunicações aeronáuticas.</p>	<p>aeronáuticas poderá ser operado:</p> <p>a) diretamente pelo Comando da Aeronáutica;</p> <p>b) mediante autorização, por órgãos da administração pública direta ou indireta; e</p> <p>c) mediante autorização ou concessão, por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, relacionadas às estações prestadoras de serviço de telecomunicações e de</p>		<p>aeronáuticas poderá ser operado:</p> <p>a) diretamente pela autoridade aeronáutica competente, civil ou militar;</p> <p>b) mediante autorização, normatização e fiscalização, por entidade especializada da Administração Federal Indireta, civil ou militar, ou por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às entidades privadas prestadoras de serviço de tráfegos e navegação aérea.</p>		
--	--	--	--	--	--

	tráfego aéreo.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Vôo - SEÇÃO II Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento							
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro - SEÇÃO II Da Coordenação de Assistência, Busca e Salvamento							
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Vôo - SEÇÃO II Da Coordenação de Operações de Busca e Salvamento (SAR)							
Art. 49. As Atividades de Proteção ao Vôo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.	Art. 49. As Atividades de Controle do Espaço Aéreo abrangem a coordenação de assistência, busca e salvamento.	Art. 49. As atividades do SISCEAB abrangem a coordenação de Operações de Busca e Salvamento.	Art. 49. As atividades do serviço de tráfego aéreo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.				
Art. 50. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.	Art. 50. O Comandante de aeronave tripulada é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.	Art. 50. O comandante da aeronave pública ou privada é obrigado a prestar assistência a uma Operação SAR em proveito da salvaguarda da vida humana em perigo no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem risco para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.					
Art. 51. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou	Art. 51. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco						

outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.	para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.					
Art. 52. A assistência poderá consistir em simples informação.	Art. 52. O simples ato de transmitir ou prestar uma informação poderá constituir-se em assistência, sem prejuízo de outras ações cabíveis.	Art. 52. A assistência poderá consistir em simples informação, pelo meio mais ágil, aos órgãos de serviços de navegação aérea ou de busca e salvamento.				
Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em voo ou pronta para partir.	Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave tripulada em voo ou pronta para partir.	Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave, pública ou privada , em vôo ou pronta para partir.				
Art. 54. Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica, encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em voo ou pronta para decolar, missão específica nessas	Art. 54. Na falta de outros recursos, o órgão do Comando da Aeronáutica , encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, tripulada ou não , em voo ou pronta para decolar, ou	Art. 54. Se necessário , o órgão do Comando da Aeronáutica encarregado de coordenar operações de busca e salvamento poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, pública ou privada , em vôo ou pronta para decolar , missão específica nessas operações.	Art. 54. Na falta de outros recursos, o órgão de busca e salvamento de forças armadas ou forças auxiliares , encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em voo ou pronta para decolar,			

operações.	embarcação, missão específica nessas operações.		missão específica nessas operações.				
Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.	Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado seja dispensado pelo órgão competente do Comando da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.	Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente responsável pelas operações a que se refere o artigo anterior.					
Art. 56. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.	Art. 56. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave tripulada, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.						
Art. 57. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito à remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:	Acrescenta a alínea “c” ao § 1º.	Art. 57. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito à remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:					

<p>I - considerar-se-ão, em primeiro lugar:</p> <p>a) o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro;</p> <p>b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga;</p> <p>c) o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente.</p> <p>II - em segundo lugar, o valor das coisas recuperadas.</p> <p>§ 1º Não haverá remuneração:</p> <p>a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil;</p>	<p>I - considerar-se-ão, em primeiro lugar:</p> <p>a) o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro;</p> <p>b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação, independente de óbitos das vítimas do acidente, e sua carga;</p> <p>c) o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente.</p> <p>§ 1º A lei específica regulamentará a operação de busca e salvamento por equipes de forças armadas ou auxiliares estrangeiras e por organizações civis especializadas em busca e salvamento.</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>b) quando o socorro for prestado por aeronave pública.</p> <p>§ 2º O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e convenções em vigor.</p>	<p>c) quando o socorro for prestado por aeronave privada sob acordo operacional e coordenado pelo órgão competente do Comando da Aeronáutica.</p>				
<p>Art. 58. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo</p>	<p>Art. 58. Todo aquele que, por imprudência, negligência, transgressão ou desconhecimento das normas, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas</p>				

que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.	decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.						
Art. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.	Art. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las, desde que se enquadre nos termos do art. 57 desta lei.	Art. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas, concorrendo para salvá-las, ou auxiliando na busca, resgate e transporte, independente do óbito das vítimas.					
Art. 60. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.	Manter.						
Art. 61. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e	Manter.						

<p>distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.</p> <p>§ 1º Os interessados devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contado do dia do socorro.</p> <p>§ 2º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio.</p> <p>§ 3º Os interessados que deixarem fluir o prazo estabelecido no § 1º sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.</p>								
<p>Art. 62. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.</p>	<p>Art. 62. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações ou o valor poupado por não mobilizar as equipes de busca e salvamento pertencentes às unidades das forças</p>							

	armadas ou auxiliares nacionais.						
Art. 63. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave sem o consentimento do seu proprietário ou explorador.	Art. 63. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave, tripulada ou não , sem o consentimento do seu proprietário ou explorador.						
Parágrafo único. Provada a negligência do proprietário ou explorador, estes responderão, solidariamente, pela remuneração.	Parágrafo único. Provada a negligência do proprietário ou explorador, estes responderão, solidariamente, pela remuneração.						
Art. 64. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que: I - os reclamantes concorreram voluntariamente ou por negligência para agravar a situação de pessoas ou bens a serem socorridos; II - se,							

comprovadamente, furtaram ou tornaram-se cúmplices de furto, extravio ou atos fraudulentos.							
Art. 65. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.	SUGESTÃO RETIRAR.	Art. 65. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora, exceto quando a carga resgatada seja de natureza exclusiva e perecível destinada a ajuda humanitária ou socorro a vida humana.					

Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
-----------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO IV Sistema de Segurança de Vôo - SEÇÃO I Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Vôo

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO IV Sistema de Controle do Espaço Aéreo - SEÇÃO I Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Operacional da Aviação

Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os	Art. 66. Compete à autoridade de aviação civil promover a segurança de vôo , devendo estabelecer os		Inclusão do § 3º.	Art. 66. Compete às autoridades aeronáutica e de aviação civil promover a segurança de voo, devendo estabelecer	Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões	Art. 66. A autoridade de aviação civil e a autoridade aeronáutica, conforme competência, estabelecerão padrões	Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica competente, civil ou militar , promover a segurança operacional da
---	---	--	--------------------------	---	---	---	--

<p>mínimos de segurança:</p> <p>I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e</p> <p>II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.</p>	<p>padrões mínimos de segurança:</p> <p>[...]</p>	<p>§ 1º Os padrões mínimos</p>	<p>os padrões mínimos de segurança.</p> <p>Parágrafo único. Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.</p>	<p>mínimos de segurança:</p> <p>I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e</p> <p>II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.</p>	<p>mínimos de segurança, contendo requisitos:</p> <p>I - relativos a aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos, inclusive com respeito ao projeto, à construção, à inspeção, à manutenção, ao reparo e à sua operação;</p> <p>II – relativos a aeródromos, facilitação e segurança contra atos de interferência ilícitas e produtos perigosos e questões ambientais relacionadas ao ruído aeronáutico e emissão de poluentes atmosféricos da aviação civil;</p> <p>III – relativos aos equipamentos empregados ao controle do espaço aéreo; e</p> <p>IV – relativos às pessoas físicas e jurídicas envolvidas nas atividades dos incisos anteriores.</p>	<p>aviação, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:</p>
---	---	--------------------------------	---	---	--	---

<p>§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.</p> <p>§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.</p>	<p>serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, a vigorar a partir de sua publicação.</p>	<p>§ 3º Poderá a autoridade de aviação civil conceder uma isenção para um requisito presente nos regulamentos prescritos no § 1º desse artigo, se a mesma considerar que a isenção é do interesse público e que não há.</p>	<p>§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, a vigorar a partir de sua publicação.</p> <p>§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.</p> <p>§ 3º Poderá a autoridade de aviação civil conceder uma isenção para um requisito presente nos regulamentos prescritos no § 1º desse artigo, se a mesma considerar que a isenção é do interesse público e que não há</p>	<p>§ 1º O nível de segurança dos padrões poderá variar de acordo com o risco aceitável para aquele tipo de operação pretendida.</p> <p>§ 2º A autoridade de aviação civil e a autoridade aeronáutica, conforme competência, definirão quais certificados serão necessários a fim de atingir um equilíbrio entre a promoção dos níveis mínimos de segurança e a eficiência da aviação civil.</p> <p>§ 3º Os certificados, emitidos de acordo com este artigo, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança ou o interesse público o exigir.</p>	
---	--	---	--	--	--

					<u>decréscimo no nível de segurança.</u>	§ 4º Os certificados, emitidos de acordo com este artigo, somente estarão válidos durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condicionantes obrigatórias nele mencionadas.	
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	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	Art. 67 Para a realizar o Serviço de Transporte Aéreo Público 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	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	Art. 67. Somente poderão ser operadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos, nacionais ou importados , que observem os padrões de que trata o artigo anterior, resguardada a operação de aeronave experimental.	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	Alteração ao § 3:	

<p>aeronave experimental.</p> <p>§ 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.</p>	<p>de aeronave experimental ou de aeronave com certificado de aeronavegabilidade de que trata o § 3º do art. 114.</p> <p>§ 1º Poderá a autoridade de aviação civil, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não certificados, desde que não seja comprometida a segurança de vôo.</p>	<p>Regulamentos de que trata o artigo anterior. Para o uso no transporte privado, esporte e lazer, poderá a autoridade de aviação civil autorizar o uso de aeronaves não certificadas (não homologadas).</p> <p>§ 1º Aeronaves não certificadas incluem as aeronaves construídas por amadores, aeronaves cuja fabricação tenha sido interrompida e não tenha sido homologada no Brasil ou para as quais não exista material de reposição disponível para sua manutenção, aeronaves militares retiradas de serviço, aeronaves antigas para cuja manutenção não exista mais oficina homologada ou peças de reposição e aeronaves</p>	<p>de aeronave experimental ou de aeronave com certificado de aeronavegabilidade de que trata o §3º do art. 114.</p> <p>§ 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.</p>	<p>§ 1º Poderá a autoridade de aviação civil, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não aprovados, desde que não seja comprometida a segurança.</p>				
---	---	--	--	---	--	--	--	--

<p>§ 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.</p> <p>§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a</p>	<p>§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador e ainda as com propósitos especiais, conforme estabelecido pela autoridade de aviação civil, para as quais é permitido o emprego de materiais referidos no §1º.</p> <p>§ 3º Compete à autoridade aviação civil regulamentar a</p>	<p>que sofreram modificações não submetidas à uma Homologação</p> <p>Suplementar de Tipo junto ao órgão certificador.</p> <p>§ 2º Compete à autoridade de aviação civil regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.</p> <p>§ 3º As demais aeronaves não certificadas serão registradas numa</p>	<p>§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador e ainda as com propósitos especiais, <u>tais como pesquisa e desenvolvimento, demonstração de conformidade com requisito e pesquisa de mercado</u>, para as quais é permitido o emprego de materiais referidos no §1º.</p> <p>§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a</p>	<p>2º Resguarda-se a operação de aeronave fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior, desde que conforme os padrões e limitações operacionais estabelecidos pela autoridade de aviação civil.</p>	<p>§ 3º Compete à autoridade aeronáutica, civil ou militar,</p>
--	---	--	---	--	--

<p>construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.</p>	<p>construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Voo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.</p>	<p>categoria de operação especial e terão as mesmas restrições de uso determinadas pela autoridade de aviação civil para as aeronaves experimentais.</p>	<p>construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.</p>			<p>regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.</p>
					<p>Art. XX. A fabricação, operação, emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Voo Experimental de aeronaves experimentais, serão regulados em documentação específica emitida pela autoridade de aviação civil e deve tratar:</p> <p>I - das categorias e suas exigências e restrições, sendo que, as categorias serão definidas pelo grau de complexibilidade da aeronave e o números de aeronave que se</p>	

					<p>pretenda fabricar;</p> <p>II - dos métodos de comprovação de confiabilidade, ou equivalência, para os materiais ainda não homologados;</p> <p>III - da experiência mínima do piloto, de acordo com a categoria da aeronave.</p> <p>Parágrafo Único. Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, desde que observados os requisitos para cada categoria.</p>		
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO IV Sistema de Segurança de Vôo - 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	Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as	Art. 68.	Art. 68. A autoridade aeronáutica de aviação civil emitirá certificado de certificação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos	Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências	Art. 68. Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais	Art. 68. A autoridade aeronáutica, civil ou militar , emitirá certificado de homologação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos	
---	---	-----------------	---	---	---	---	--

<p>satifizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.</p> <p>§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.</p> <p>§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade.</p> <p>§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos</p>	<p>exigências e requisitos dos Regulamentos.</p> <p>§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto nas hipóteses previstas no § 3º do art. 114.</p> <p>§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos</p>	<p>que satifizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.</p> <p>§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.</p> <p>§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos</p>	<p>e requisitos dos Regulamentos.</p> <p>§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto nas hipóteses previstas no § 3º do art. 114.</p> <p>§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos</p>	<p>componentes, a fim de preservar as condições de segurança.</p> <p>§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.</p> <p>§ 2º A emissão de certificado de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto nas hipóteses previstas no § 3º do art. 114.</p> <p>§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos</p>	<p>aeronáuticos que satifizerem as exigências e requisitos para a finalidade que a aeronave se destina, em conformidade com os Regulamentos.</p>	
---	---	--	---	---	---	--

aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.		aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.		aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.		
Art. 69. A autoridade aeronáutica emitirá os certificados de homologação de empresa destinada à fabricação de produtos aeronáuticos, desde que o respectivo sistema de fabricação e controle assegure que toda unidade fabricada atenderá ao projeto aprovado.	Art. 69 A autoridade de aviação civil emitirá um certificado para uma organização de projeto, para uma organização de produção, ou para uma organização de projeto e de produção, que autorizará, na extensão determinada pela autoridade de aviação civil , a organização a aprovar dados técnicos e a certificar a conformidade das aeronaves, motores de aeronaves, hélices, e equipamentos, quando avaliando o cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66 desse código.	Art. 69 A autoridade de aviação civil emitirá um certificado para uma organização de projeto ou para uma organização de produção, que autorizará a organização a certificar o projeto de produtos aeronáuticos a certificar a conformidade das aeronaves, motores de aeronaves, hélices, e equipamentos, quanto ao cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66 desse código.	Art. 69 A autoridade de aviação civil emitirá um certificado para uma organização de projeto, para uma organização de produção, ou para uma organização de projeto e de produção, que autorizará, na extensão determinada pela autoridade de aviação civil , a organização a aprovar dados técnicos e a certificar a conformidade das aeronaves, motores de aeronaves, hélices, e equipamentos, quando avaliando o cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66 desse código.	Art. 69. A autoridade de aviação civil emitirá um certificado para uma organização de projeto ou para uma organização de produção, que autorizará a organização a certificar o projeto de produtos aeronáuticos ou a certificar a conformidade das aeronaves, motores de aeronaves, hélices, e equipamentos, quanto ao cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66 desse código.	Art. 69. O piloto em comando de uma aeronave civil deve adiar ou suspender o voo se identificar que houve degradação das condições de voo da aeronave quanto à segurança.	

<p>Parágrafo único.</p> <p>Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de homologação de empresa, na forma do respectivo Regulamento.</p>	<p>Exclusão do Parágrafo único.</p> <p>§1º Ao receber um pedido para certificação prevista nesse artigo, a autoridade de aviação civil deverá avaliar a organização que apresenta o pedido, em conformidade com os regulamentos a serem prescritos por esta autoridade, de forma a determinar se a organização tem um sistema de projeto e/ou fabricação e controle que assegure o adequado cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66.</p>	<p>§1º Ao receber um pedido para certificação prevista nesse artigo, a autoridade de aviação civil deverá avaliar a organização que apresenta o pedido, em conformidade com os regulamentos a serem prescritos por esta autoridade, de forma a determinar se a organização tem um sistema de projeto e/ou fabricação e controle que assegure o adequado cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66.</p>	<p>§1º Ao receber um pedido para certificação prevista nesse artigo, a autoridade de aviação civil deverá avaliar a organização que apresenta o pedido, em conformidade com os regulamentos a serem prescritos por esta autoridade, de forma a determinar se a organização tem um sistema de projeto e/ou fabricação e controle que assegure o adequado cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66.</p>			
---	---	---	---	--	--	--

	<p>§2º Exceto no caso previsto no §3º do presente artigo, a autoridade de aviação civil deverá confiar na documentação fornecida pela organização certificada na emissão dos certificados previstos nesse código.</p> <p>§3º Poderá a autoridade de aviação civil não aceitar a documentação fornecida pela organização, quando houver evidências de que o sistema de controle da organização não é capaz de cumprir com o estabelecido no regulamento ou no manual aprovado sob sua certificação.</p> <p>§4º Poderá a autoridade de aviação civil realizar,</p>	<p>§2º A autoridade de aviação civil deverá aceitar, sem comprovações adicionais, a documentação fornecida pela organização certificada na emissão dos certificados previstos nesse código.</p> <p>§3º Poderá a autoridade de aviação civil realizar, a qualquer momento, auditorias nos sistemas certificados sob esse artigo, de forma a avaliar sua aderência aos requisitos previstos no Art. 66 e aos processos aprovados em seu manual da organização.</p> <p>§4º Qualquer interessado em fabricar produto</p>	<p>§2º A autoridade de aviação civil deverá aceitar, sem comprovações adicionais, a documentação fornecida pela organização certificada na emissão <u>de aprovações e certificados previstos nesse código, ou emendas aos mesmos, excetuando-se os certificados previstos neste artigo.</u></p> <p>§3º Poderá a autoridade de aviação civil realizar, a qualquer momento, auditorias nos sistemas certificados sob esse artigo, de forma a avaliar sua aderência aos requisitos previstos no Art. 66 e aos processos aprovados em seu manual de organização.</p> <p>§4º Qualquer interessado em fabricar produto</p>		
--	--	---	---	--	--

	<p>a qualquer momento, auditorias nos sistemas certificados sob esse artigo, de forma a avaliar sua aderência aos requisitos previstos no Art. 66 e aos processos aprovados em seu manual da organização.</p> <p>§ 5º Poderá a autoridade, quando necessário e conforme estabelecido no Art. 289 deste Código, suspender ou cassar os certificados previstos nesse artigo.</p> <p>§ 6º Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de produção, na forma do respectivo Regulamento.</p>	<p>aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de produção, na forma do respectivo Regulamento.</p>		<p>aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de produção, na forma do respectivo Regulamento.</p>		
Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de	Art. 70. A autoridade de aviação civil emitirá certificados de homologação de	Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados para	Art. 70. A autoridade de aviação civil emitirá certificados de homologação de	Revogação do § 4º.	Alteração ao §4º:	

<p>empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.</p> <p>§ 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.</p> <p>§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.</p>	<p>empresa para organizações destinadas à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.</p> <p>§ 1º Qualquer organização de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.</p> <p>§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais produtos aeronáuticos, a fim de preservar as condições de segurança originais do projeto.</p>	<p>organizações destinadas à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.</p>	<p>empresa para organizações destinadas à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.</p> <p>§ 1º Qualquer organização de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.</p>			
---	--	--	--	--	--	--

<p>§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção.</p> <p>§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.</p>	<p>§ 3º A autoridade de aviação civil cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção.</p> <p>§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina certificada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pela autoridade de aviação civil.</p>		<p>§ 3º A autoridade de aviação civil cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção.</p> <p>§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.</p>	<p>Revogação do § 4º.</p>	<p>§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes às escolas de aviação públicas que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pela autoridade aeronáutica competente, civil ou militar, sempre cabendo o registro detalhado do serviço de manutenção realizado pelo mecânico responsável.</p>	
---	--	--	---	----------------------------------	---	--

Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir.	Art. 71. Os certificados de homologação , previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir.	Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir e, quando aplicável, conforme estabelecido no Art. 289 do presente Código.	Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir e, quando aplicável, conforme estabelecido no Art. 289 do presente Código.				
Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.			Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO V Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro - SEÇÃO I Do Registro Aeronáutico Brasileiro

Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:	Sugestão ao § 2º.	Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:	Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único, permitindo-se sua realização onde houver unidades disponíveis da autoridade de aviação	Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:	Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:		
---	--------------------------	---	---	---	---	--	--

<p>I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;</p> <p>II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;</p> <p>III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;</p> <p>IV - promover o</p>	<p>I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;</p> <p>II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;</p> <p>III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;</p> <p>IV - promover o</p>	<p><i>civil, nos termos da legislação em vigor,</i> destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:</p>	<p>I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;</p>	<p>I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;</p>	<p>II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;</p>	<p>III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade, conservação e publicidade de documentos inscritos e arquivados;</p>	
--	--	--	--	--	---	---	--

cadastramento geral. § 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro. § 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.	cadastramento geral. § 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro. § 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pela Autoridade de Aviação Civil .	cadastramento geral. § 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro. § 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo. §3º. Poderá o Registro Aeronáutico Brasileiro acreditar pessoas, físicas ou jurídicas, para emitir certificados de aeronavegabilidade.	cadastramento geral; V – atuar como ponto de entrada autorizador para transmissão de informações ao Registro Internacional, tendo em vista o disposto no Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013.	cadastramento geral; § 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro. § 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.	
Art. 73. Somente são admitidos a registro:	Sugestão ao inciso III.	Art. 73. Somente são admitidos a registro:	Inclusão do inciso V.		

<p>I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros;</p> <p>II - documentos particulares, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas;</p> <p>III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Supremo Tribunal Federal;</p> <p>IV - cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.</p>	<p>III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Superior Tribunal de Justiça;</p>	<p>I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros;</p> <p>II - documentos particulares, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas;</p> <p>III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Superior Tribunal de Justiça;</p> <p>IV - cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.</p> <p>V – carta de arrematação a que se refere o §5º do artigo 38-B.</p>
Art. 74. No Registro	Supressão dos incisos IV	Art. 74. No Registro

<p>Aeronáutico Brasileiro serão feitas:</p> <p>I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver;</p> <p>II - a inscrição:</p> <p>a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave;</p> <p>b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave;</p> <p>c) de atos ou contratos de exploração ou</p>	<p>e V.</p>	<p>Aeronáutico Brasileiro serão feitas:</p> <p>I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver;</p> <p>II - a inscrição:</p> <p>a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos sobre aeronave;</p> <p>b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave;</p> <p>c) de atos ou contratos de exploração ou utilização,</p>	<p>do inciso II:</p>			
---	--------------------	--	-----------------------------	--	--	--

<p>utilização, assim como de arresto, seqüestro, penhora e apreensão de aeronave.</p>	<p>assim como de arresto, seqüestro, penhora e apreensão de aeronave;</p> <p>d) da Autorização Irrevogável de Cancelamento de Matrícula e Solicitação de Exportação em favor do credor detentor de garantia real ou de pessoa por ele habilitada para esse fim, nos moldes do Formulário anexo ao e nos termos do Artigo XIII do Protocolo à Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis Relativo a Questões</p>	<p>utilização, assim como de arresto, sequestro, penhora e apreensão de aeronave; que será divulgado aos administradores aeroportuários e prestadores de serviços de navegação aérea pelo meio de comunicação oficial mais ágil disponível, no intuito de permitir o uso da aeronave irregular.</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>III - a averbação na matrícula e respectivo certificado das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia;</p> <p>IV - a autenticação do Diário de Bordo de aeronave brasileira;</p> <p>V - a anotação de usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons costumes.</p>	<p>Suprimido o inciso IV.</p> <p>Suprimido o inciso V.</p>	<p>Específicas ao Equipamento Aeronáutico, firmados na Cidade do Cabo, em 16 de novembro de 2001.</p> <p>III - a averbação na matrícula e respectivo certificado das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia;</p> <p>IV - a autenticação do Diário de Bordo de aeronave brasileira;</p> <p>V - a anotação de usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons costumes.</p>					
<p>Art. 75. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo</p>	<p>Sugestão ao § único.</p>	<p>Art. 75. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo</p>					

<p>credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.</p> <p>Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.</p>	<p>§ 1º Aplicar-se-á a Convenção da Cidade do Cabo para as aeronaves com garantias internacionais. (Somente inverteu a ordem do parágrafo único)</p> <p>§ 2º Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.</p>	<p>credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.</p> <p>§ 1º Aplicar-se-á a Convenção da Cidade do Cabo para as aeronaves com garantias internacionais.</p>				
<p>Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas aprovadas pelo Ministério da Aeronáutica.</p>	<p>Exclusão do art. 76.</p>	<p>Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas aprovadas pela Autoridade Competente.</p>	<p>Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas estabelecidas pelas autoridades aeronáuticas competentes, civil ou militar.</p>			

Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO V Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro - SEÇÃO II Do Procedimento de Registro de Aeronaves							
Art. 77. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo o número que lhes competir, observada a ordem de entrada.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
Art. 78. O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta a preferência dos direitos dependentes do registro.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
Art. 79. O título de natureza particular apresentado em via única será arquivado no Registro Aeronáutico Brasileiro, que fornecerá certidão do mesmo, ao interessado.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
Art. 80. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob número de ordem mais baixo.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
Art. 81. No Protocolo será anotada, à margem	Exclusão do art. 81.	Art. 81. No Protocolo será anotada, à margem da	Art. 81. No Protocolo será anotada, à margem				

<p>da prenotação, a exigência feita pela autoridade aeronáutica.</p> <p>Parágrafo único. Oundo-se o interessado, o processo será solucionado pelo Ministério da Aeronáutica, com recurso à autoridade aeronáutica superior.</p>		<p>prenotação, a exigência feita pela autoridade competente.</p> <p>Parágrafo único. Oundo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão competente da autoridade de aviação civil ou da autoridade aeronáutica.</p>	<p>da prenotação, a exigência feita pela autoridade aeronáutica.</p> <p>Parágrafo único. Oundo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão regulador e fiscalizador competente, com direito ao recurso à autoridade aeronáutica superior pelos procedimentos previstos na legislação complementar, havendo agravo em caso de má fé por parte do requerente.</p>				
<p>Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 30 (trinta) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.</p>	<p>Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro</p>	<p>Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 90 (noventa) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.</p>					
<p>Art. 83. Em caso de permuta, serão feitas as</p>	<p>Sem alteração no texto que atende as</p>						

inscrições nas matrículas correspondentes, sob um único número de ordem no Protocolo.	atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro					
Art. 84. O Diário de Bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas. Parágrafo único. O Diário de Bordo deverá ser encadernado e suas folhas numeradas, contendo na primeira e na última, respectivamente, o termo de abertura e encerramento com o número de suas páginas, devidamente autenticados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro.	Exclusão do art. 84.	Art. 84. O Diário de Bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas. § 1º O Diário de Bordo deverá ser encadernado e suas folhas numeradas, contendo na primeira e na última, respectivamente, o termo de abertura e encerramento com o número de suas páginas, devidamente autenticados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro. § 2º O uso de dispositivos eletrônicos e a autenticação digital para o registro de Diário de Bordo será definida por				

Art. 85. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio ex officio ou a pedido da associação de classe interessada os costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei ou os bons costumes, após a manifestação dos órgãos jurídicos do Ministério da Aeronáutica.	Exclusão do art. 85.	lei complementar.	Art. 85. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio ex officio ou a pedido da associação de classe interessada os costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei ou os bons costumes, após a manifestação dos órgãos competentes do poder judiciário, conforme o caso.				
Do Diário de Bordo							
	Art. XXX. O diário de bordo, pela sua natureza, configura um documento que normatiza, alem dos dados do voo, da aeronave e da tripulação, o registro de todas a atividades e ocorrências do voo, configurando documento comprobatório para os fins legais.						

<p>Art. XXX. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada vôo a data, natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes, observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.</p> <p>Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de vôo e de jornada.</p>				
--	--	--	--	--

	<p>Art. XXX. As decisões tomadas pelo Comandante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de alijamento (artigo 16, § 3º), serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade aeronáutica.</p> <p>Art. XXX. O Comandante procederá o <u>registro</u> ao assento, <u>no</u> Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.</p> <p>§ 1º Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas abordo, o Comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>tomadas as medidas cabíveis.</p> <p>§ 2º O registro detalhado no Diário de Bordo do desembarque de pessoas ou cargas, com o objetivo de salvaguardar a segurança de voo, por si só, cumprem os procedimentos de registro da ocorrência junto às autoridades policiais, isentando o comandante de abandonar a aeronave para trâmites legais.</p>						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção I Da Investigação Sipaer							
Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos.	Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, normatizar , orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de prevenção de ocorrências aeronáuticas .	Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, normatizar , orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas .					

<p>§ 1º (Vetado).</p> <p>§ 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.</p> <p>§ 3º (Vetado).</p>	<p>os fins deste Código, são ocorrências aeronáuticas os acidentes, os incidentes e outros eventos definidos pela Autoridade de Investigação Sipaer, com base em critérios estabelecidos em norma própria.</p>	<p>aviação civil, as atividades de prevenção de competência da autoridade de investigação SIPAER limitam-se às relacionadas com as investigações de ocorrências aeronáuticas e às relativas à gestão de sistemas de reporte voluntário, sendo as demais atividades de competência da autoridade de aviação civil.</p> <p>§ 2º Para os fins deste Código, são ocorrências aeronáuticas os acidentes, os incidentes e outros eventos definidos pela autoridade de investigação Sipaer, com base em critérios estabelecidos em norma própria.</p> <p>§ 3º Salvo quando expressamente</p>
--	--	---

§ 4º (Vetado).		menionado, os dispositivos deste capítulo aplicam-se às aviações civil e militar.					
§ 5º (Vetado).							
§ 6º (Vetado).	Art. 87. A atividade de prevenção SIPAER abrange, mas não se limita a, políticas, planos, programas, práticas, processos, procedimentos e sistemas voltados à eliminação ou à mitigação de fatores de risco que afetem ou possam vir a afetar a segurança operacional de aeronaves, seus ocupantes e terceiros no solo, unicamente em proveito da preservação de recursos humanos e materiais.						
		Art. 88. Fica criado o Fundo SIPAER para o custeio das atividades da autoridade de					

		investigação SIPAER, com os recursos oriundos da tarifa de investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas.					
		<p>Art. 89. Fica criada a tarifa SIPAER, a ser pago pelo proprietário ou operador da aeronave, no valor correspondente a N% do valor pago pelos seguros previstos nos artigos 178 parágrafo 1º e 281 deste código.</p> <p>§ 1º Os valores relativos à tarifa SIPAER serão recolhidos ao Fundo SIPAER e custearão as atividades da autoridade de investigação SIPAER previstas neste código.</p> <p>§ 2º Considerando a importância da prevenção de acidentes na tutela da vida humana, os valores recolhidos ao Fundo SIPAER não estarão sujeitas a contingenciamento.</p>					
Art. 86-A. A investigação	Manter.						

<p>de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por objetivo único a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)</p> <p>Parágrafo único. Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança operacional. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)</p>								
<p>Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de</p>	<p>Art. 88. A prevenção de ocorrências aeronáuticas é dever de todas as entidades, órgãos e pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidos no projeto, fabricação, manutenção, operação,</p>	<p>Art. 90. A prevenção de ocorrências aeronáuticas é dever de todas as entidades, órgãos e pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidos no projeto, fabricação, manutenção, operação,</p>	<p>Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação,</p>	<p>Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves,</p>	<p>Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves,</p>			

<p>aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.</p>	<p>manutenção, operação, regulação, fiscalização e circulação de aeronaves e transporte aéreo de pessoas e bens, no território brasileiro, bem como no espaço aéreo sob jurisdição nacional.</p>	<p>regulação, fiscalização e circulação de aeronaves e transporte aéreo de pessoas e bens, no território brasileiro, bem como no espaço aéreo sob jurisdição nacional.</p>	<p>e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro.</p> <p>§ 1º A prevenção de acidentes aeronáuticos envolve, além das atividades acima mencionadas, as ações necessárias ao cumprimento dos planos de proteção da aviação, a saber, Planos de Zona de Ruído (PZR), Planos de Zona de Proteção (PZP) e Plano de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF), considerando o controle dos riscos e a preservação de condições adequadas de segurança nas áreas de influência dos aeroportos.</p> <p>§ 2º A fiscalização pelo cumprimento dos</p>	<p>bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro.</p>	<p>e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro e mar territorial.</p>	
---	--	--	---	---	--	--

			planos de proteção de que tratam o § 1º, nas áreas externas ao sítio aeroportuário, é de responsabilidade das autoridades municipais competentes.				
		<p>Art. 91. A investigação de ocorrências aeronáuticas conduzida nos termos deste Capítulo é chamada de Investigação SIPAER e é realizada em conformidade com a regulamentação específica.</p> <p>Parágrafo único. A investigação de quaisquer outras ocorrências que não envolvam aeronaves não são objetos da investigação SIPAER.</p>	<p>Art. 89. A investigação de ocorrências aeronáuticas conduzida nos termos deste Capítulo é chamada de Investigação SIPAER e é realizada em conformidade com a regulamentação específica.</p> <p>Parágrafo único. A investigação de quaisquer outras ocorrências que não envolvam aeronaves não são objetos da investigação SIPAER.</p>				
Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade	Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente aeronáutico ou da existência de restos ou despojos de aeronave, tripulada ou não , tem o						

<p>pública mais próxima e pelo meio mais rápido.</p> <p>Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunica-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente.</p>	<p>dever de comunicá-lo à autoridade de segurança pública, civil ou militar, mais próximo ou pelo meio de comunicação mais rápido.</p> <p>Parágrafo único. A autoridade de segurança pública que tiver conhecimento do fato, concreto ou suspeito, ou nele intervier, deve comunicar imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, ao serviço de navegação aérea ou autoridade aeronáutica, civil ou militar, o que for mais próxima do acidente.</p>						
<p>Art. 88-A. A investigação Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e</p>	<p>Art. 93. A investigação SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de</p>		<p>§ 3º, incluído.</p>	<p>Art. 88-A. A investigação Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e</p>			

<p>métodos empregados para a identificação de atos, condições ou circunstâncias que, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.</p> <p>§ 1º A investigação Sipaer deverá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.</p> <p>§ 2º A autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não</p>	<p>atos, condições ou circunstâncias que, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de ocorrências aeronáuticas.</p> <p>Parágrafo único. A investigação Sipaer poderá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências desta.</p>	<p>Art. 94. A autoridade encarregada da investigação SIPAER</p>	<p>Art. 96. A autoridade encarregada da investigação SIPAER</p>	<p>§ 3º A autoridade de investigação Sipaer deve monitorar e</p>	<p>métodos empregados para a identificação de atos, condições ou circunstâncias que, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.</p>		
--	--	--	--	---	--	--	--

<p>proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.</p>	<p><u>poderá decidir por não realizá-la</u> ou interrompê-la, se já em andamento, <u>nos seguintes casos:</u></p> <p>I- <u>quando houver indícios substanciais da prática</u> de ato ilícito doloso relacionado à causalidade da ocorrência aeronáutica;</p> <p>II- <u>quando as circunstâncias relacionadas à ocorrência aeronáutica indicarem que a investigação não trará proveito à prevenção de novas ocorrências;</u></p>	<p><u>poderá decidir por não realizá-la ou interrompê-la, se já em andamento, quando:</u></p> <p>I- as circunstâncias relacionadas à ocorrência aeronáutica indicarem que a investigação não trará proveito à prevenção de novas ocorrências; ou</p> <p>II- as características do local em que se consumou a ocorrência aeronáutica, ou as circunstâncias a ela relacionadas expuserem os investigadores a risco não aceitável.</p>	<p>supervisionar, em coordenação com a autoridade responsável pelo controle do espaço aéreo, a Área de Segurança Aeroportuária (ASA), no que se refere à prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.</p>	<p>proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em <u>houver indicio de crime</u> relacionado à causalidade do sinistro, <u>momento este</u> em que a investigação Sipaer se encerrará, passando o procedimento inteiramente à autoridade policial competente para suas diligências. A interrupção da investigação Sipaer ocorrerá também se ela não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.</p>	
--	---	---	--	--	--

	<p><u>III- quando as características do local em que se consumou a ocorrência aeronáutica, ou as circunstâncias a ela relacionadas expuserem os investigadores a risco não aceitável.</u> <u>Parágrafo único. Nos casos compreendidos no inciso I, será feita a comunicação circunstanciada à autoridade policial competente.</u></p>					
Art. 88-B. A investigação Sipaer de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.	<p>Art. 95. A investigação Sipaer deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.</p>	<p>Art. 97. A investigação Sipaer deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.</p> <p>Parágrafo único. A investigação Sipaer não impedirá a instauração</p>	Art. 88-B. A investigação Sipaer de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.			

		<p>nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação.</p>	<p>investigação Sipaer ou que esteja participando ou tenha participado da primeira.</p>				
Art. 88-C. A investigação Sipaer não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso e à	Art. 96. A investigação Sipaer não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no						

guarda de itens de interesse da investigação.	tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação.						
Art. 88-D. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.	Art. 97. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.	Art. 98. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.					
Art. 88-E. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação Sipaer colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, desde que: I - não exista, no quadro de pessoal do órgão solicitante, técnico capacitado ou equipamento apropriado	Art. 98. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação Sipaer colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, desde que:	Art. 99. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação Sipaer colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, desde que:	Suprimir Art. 88-E				

<p>para os exames requeridos;</p> <p>II - a autoridade solicitante discrimine os exames a serem feitos;</p> <p>III - exista, no quadro de pessoal da autoridade de investigação Sipaer, técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos; e</p> <p>IV - a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação.</p> <p>Parágrafo único. O pessoal colocado à disposição pela autoridade de investigação Sipaer não poderá ter participado da investigação Sipaer do mesmo acidente.</p>								
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7	
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção II Da Competência para a Investigação Sipaer								
Art. 88-F. A investigação	Art. 101. A investigação	Art. 102. A investigação						

<p>de acidente com aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes.</p> <p>Parágrafo único. (VETADO).</p>	<p>de ocorrência aeronáutica envolvendo exclusivamente aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes.</p> <p>§ 1º Os procedimentos gerais de investigação de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronave de Força Armada serão estabelecidos pelo órgão central do Sipaer por meio de norma, cabendo a cada Comando Militar, por meio de seu Elo-Sipaer, estabelecer os procedimentos específicos relativos às peculiaridades de cada Força.</p>	<p>de ocorrência aeronáutica envolvendo exclusivamente aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes.</p> <p>§ 1º Os procedimentos gerais de investigação de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronave de Força Armada serão estabelecidos <u>pela autoridade de investigação</u> Sipaer por meio de norma, cabendo a cada Comando Militar, por meio de seu Elo-Sipaer, estabelecer os procedimentos específicos relativos às peculiaridades de cada Força.</p>				
---	---	---	--	--	--	--

	<p>§ 2º Nos casos de ocorrência aeronáutica envolvendo exclusivamente aeronaves de mais de um Comando Militar, a investigação será realizada por comissão mista dos Comandos envolvidos, sob a direção da autoridade estabelecida em norma emitida pelo órgão central do SIPAER.</p> <p>§ 3º A autoridade militar que conduz a investigação SIPAER requisitará aos órgãos competentes os relatórios das necropsias realizadas em vítimas de acidentes aeronáuticos.</p>	<p>§ 2º Nos casos de ocorrência aeronáutica envolvendo exclusivamente aeronaves de mais de um Comando Militar, a investigação será realizada por comissão mista dos Comandos envolvidos, sob a direção da autoridade estabelecida em norma do SIPAER.</p>				
Art. 88-G. A investigação Sipaer de acidente com aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação Sipaer, a qual decidirá sobre a composição da comissão	Art. 102. A investigação Sipaer de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação Sipaer, por meio de um	Art. 103. A investigação Sipaer de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação Sipaer, por meio de um investigador				

<p>de investigação Sipaer, cuja presidência caberá a profissional habilitado e com credencial Sipaer válida.</p> <p>§ 1º A autoridade de investigação Sipaer requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação Sipaer.</p> <p>§ 2º À comissão de investigação Sipaer, nos limites estabelecidos pela autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado o acesso à aeronave accidentada, a seus</p>	<p>investigador habilitado e com credencial Sipaer válida, designado como investigador-encarregado.</p> <p>§ 1º A critério da autoridade de investigação Sipaer, e em face da complexidade da ocorrência a ser investigada, poderá ser composta uma comissão de investigação, cuja presidência caberá ao investigador-encarregado.</p> <p>§ 2º A autoridade de investigação Sipaer requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive</p>	<p>habilitado e com credencial de investigador da aviação civil válida, designado como investigador-encarregado.</p> <p>§ 1º A critério da autoridade de investigação Sipaer, e em face da complexidade da ocorrência a ser investigada, poderá ser composta uma comissão de investigação, cuja presidência caberá ao investigador-encarregado.</p> <p>§ 2º A autoridade de investigação Sipaer requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e</p>					
---	---	--	--	--	--	--	--

<p>destroços e a coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem.</p> <p>§ 3º A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime.</p>	<p>autópsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação Sipaer.</p> <p>§ 3º Ao investigador-encarregado e, nos limites por ele estabelecidos, aos membros da comissão de investigação, incluindo os representantes acreditados nos termos do Anexo 13 da OACI e seus assessores, ficará assegurado o acesso à aeronave accidentada, a seus destroços e a coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à</p>	<p>cópias de outros documentos de interesse para a investigação Sipaer.</p> <p>§ 3º Ao investigador-encarregado e, nos limites por ele estabelecidos, aos membros da comissão de investigação, incluindo os representantes acreditados nos termos do Anexo 13 da OACI e seus assessores, ficará assegurado o acesso à aeronave accidentada, a seus destroços e a coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se</p>				
---	---	---	--	--	--	--

<p>§ 4º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, aplicando-se a Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil.</p> <p>§ 5º Em caso de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo com aeronave civil, a autoridade de investigação Sipaer terá prioridade no embarque em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público.</p> <p>§ 6º No intuito de prover celeridade à investigação Sipaer, a</p>	<p>investigação, onde se encontrarem.</p> <p>§ 4º A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 2º e 3º deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime.</p> <p>§ 5º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, aplicando-se a Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. – <u>Atualizar novo CPC.</u></p> <p>§ 6º Em caso de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave</p>	<p>encontrarem.</p> <p>§ 4º A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 2º e 3º deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime.</p> <p>§ 5º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, aplicando-se a Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. – <u>Atualizar novo CPC.</u></p> <p>Art. 104. Em caso de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave</p>				
---	---	--	--	--	--	--

<p>prioridade prevista no § 5º deste artigo será exercida mediante a apresentação de credencial emitida pela autoridade de investigação Sipaer, no aeroporto de embarque, ao representante da empresa requisitada.</p>	<p>civil, a autoridade de investigação Sipaer poderá requisitar o transporte em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público, mediante a apresentação de credencial emitida pela autoridade de investigação Sipaer, no aeroporto de embarque, ao representante da empresa requisitada.</p>	<p>civil, o investigador da autoridade de investigação Sipaer poderá requisitar o seu transporte em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público, assim como o de peças, equipamentos e componentes de aeronaves envolvidas em ocorrência aeronáutica investigada.</p> <p>§ 1º A requisição de transporte de que trata o caput será feita mediante a apresentação da credencial de investigador da aviação civil ao representante da empresa requisitada no aeroporto de embarque.</p> <p>§ 2º A empresa requisitada deverá disponibilizar o transporte do requisitante com a maior celeridade possível,</p>
--	--	--

	<p>diante da disponibilidade de assentos, inclusive na cabine de comando.</p> <p>§ 3º Os elementos de investigação de pequeno porte, tais como os gravadores de voo, a critério do investigador do SIPAER, poderão ser transportados como bagagem de mão, desde que não constituam em risco às pessoas embarcadas.</p> <p>§ 4º Os materiais transportados como elementos de investigação que, na avaliação do investigador do SIPAER, puderem ser afetados quando submetidos aos procedimentos de segurança aeroportuária feitos por equipamentos emissores de ondas, tais como os raios-x, escâneres e outros, ficarão dispensados de tais procedimentos sob a</p>				
--	---	--	--	--	--

		<p>responsabilidade do investigador do SIPAER.</p> <p>§ 5º O transporte dos materiais mencionados no caput não implicarão em cobrança de taxas previstas neste código e, em face de sua natureza como elementos de investigação, não se sujeitam aos trâmites alfandegários relativos à exportação e importação.</p> <p>§ 6º Sobre o transporte realizado por requisição na forma deste artigo não incidirá a cobrança de taxas de embarque ou outras previstas neste código.</p> <p>§ 7º Peças, equipamentos, e componentes de aeronaves envolvidas em ocorrência aeronáutica, especialmente os gravadores de dados de voo, de voz de cabine e</p>				
--	--	---	--	--	--	--

	<p>de vídeo de cabine, quando transportadas por investigador do SIPAER, não estarão sujeitas aos trâmites alfandegários que impliquem em tributo, nem a procedimentos de segurança que ponham em risco a integridade dos dados porventura armazenados.</p>					
Art. 88-H. A investigação Sipaer de acidente aeronáutico será concluída com a emissão do relatório final, documento que representa o pronunciamento da autoridade de investigação Sipaer sobre os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea.	<p>Art. 99. A investigação Sipaer será concluída com a emissão do relatório final, documento no qual são apresentados os fatores que tenham ou possam ter contribuído para a consumação da ocorrência aeronáutica e, quando pertinente, as recomendações de segurança.</p>	<p>Art. 100. Ressalvado o disposto no artigo 96, a investigação Sipaer de acidentes aeronáuticos e de incidentes graves será necessariamente concluída com a emissão do relatório final, documento no qual são apresentados os fatores que tenham ou possam ter contribuído para a consumação da ocorrência aeronáutica e, quando pertinente, as recomendações de segurança.</p>				

Parágrafo único. O relatório final de acidente com aeronave de Força Armada será aprovado pelo comandante do respectivo Comando Militar.	Parágrafo único. O relatório final da investigação SIPAER será aprovado pela autoridade que conduziu a investigação.	Parágrafo único. O relatório final da investigação SIPAER será aprovado pela respectiva autoridade de investigação.					
	<p>Art. 100. Fica instituída a autoridade de investigação SIPAER, a quem compete:</p> <p>I- Normatizar a atividade de investigação de ocorrências aeronáuticas conduzidas pelo SIPAER;</p> <p>II- Realizar a investigação de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves civis, nos termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e de seus anexos técnicos;</p> <p>III- Emitir as licenças e</p>	<p>Art. 101. Fica instituída a autoridade de investigação SIPAER, a quem compete:</p> <p>I- Normatizar a atividade de investigação de ocorrências aeronáuticas conduzidas pelo SIPAER;</p> <p>II- Realizar a investigação de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves civis, nos termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e de seus anexos técnicos;</p> <p>III- Emitir as licenças, os</p>					

	<p>os certificados de habilitação de investigadores para atuação no SIPAER;</p> <p>IV- Certificar instituições de ensino para a formação de investigadores para o SIPAER;</p> <p>V- Autuar as infrações cometidas em relação ao SIPAER;</p> <p>§ 1º - As investigações de ocorrências aeronáuticas de que trata o inciso II, com exceção dos acidentes e dos incidentes graves, poderão ser parcialmente delegadas aos operadores ou provedores de serviço, cabendo à autoridade</p>	<p>certificados de habilitação de investigadores e as credenciais de investigador de aviação civil para atuação no SIPAER;</p> <p>IV- Promover, diretamente ou por meio de instituições de ensino por ela certificadas, a capacitação de profissionais para atuação no sistema;</p> <p>V- Autuar as infrações cometidas em relação ao SIPAER;</p> <p>§ 1º - As investigações de ocorrências aeronáuticas de que trata o inciso II, com exceção dos acidentes e dos incidentes graves, poderão ser delegadas aos operadores ou provedores de serviço, que as realizarão na extensão estabelecida</p>				
--	--	---	--	--	--	--

	<p>de investigação SIPAER, a critério desta, a supervisão da investigação e a emissão de relatório final e de recomendações de segurança.</p> <p>§ 2º - As licenças e os certificados do inciso III do caput serão regulamentados por norma específica, que disporá, entre outros, sobre: o programa de treinamento, os requisitos para a realização dos cursos de investigação, as áreas temáticas de treinamento, as habilitações resultantes do treinamento e sua validade.</p> <p>§ 3º - A certificação tratada no inciso IV do caput será regulamentada por norma específica, que</p>	<p>por aquela autoridade, e em conformidade com as normas de investigação do SIPAER.</p> <p>§ 2º - As licenças e os certificados de que trata o inciso III do caput serão regulamentados por norma específica, que disporá, entre outros, sobre: o programa de treinamento, os requisitos para a realização dos cursos de investigação, as áreas temáticas de treinamento, as habilitações resultantes do treinamento e sua validade.</p> <p>§ 3º - A certificação de que trata o inciso IV do caput será regulamentada por norma específica, que</p>			
--	--	---	--	--	--

	disporá, entre outros, sobre: requisitos mínimos de infraestrutura, qualificação mínima do corpo docente, currículo mínimo dos cursos e validade da certificação.	disporá, entre outros, sobre: requisitos mínimos de infraestrutura, qualificação mínima do corpo docente, currículo mínimo dos cursos e validade da certificação.					
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção III Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação

Art. 88-I. São fontes Sipaer:	Art. 103. São fontes Sipaer:	Art. 105. São fontes Sipaer:	Art. 88-I. São fontes Sipaer:				
I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;	I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;	I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;	I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;				
II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;	II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;	II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;	II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;				
III - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências;	III - gravações das imagens na cabine de pilotagem;	III - gravações das imagens na cabine de pilotagem;	III - gravações das imagens na cabine de pilotagem;				
IV - gravações das comunicações entre a	IV - dados dos sistemas	IV - dados dos sistemas	IV - dados dos sistemas	IV - dados dos sistemas			

<p>aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;</p> <p>V - gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;</p> <p>VI - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e</p> <p>VII - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação.</p>	<p>de notificação voluntária de ocorrências e de condições de risco;</p> <p>V - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;</p> <p>VI - gravações dos dados de voo e os parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;</p> <p>VII - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados;</p> <p>VIII – informações prestadas de forma voluntária e espontânea por pessoa física, com base na garantia legal de seu uso exclusivo</p>	<p>de notificação voluntária de ocorrências e de condições de risco;</p> <p>V - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;</p> <p>VI - gravações dos dados de voo e os parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;</p> <p>VII - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados;</p> <p>VIII – informações prestadas de forma voluntária e espontânea por pessoa física, com base na garantia legal de seu uso exclusivo para</p>	<p>de notificação voluntária de ocorrências e de condições de perigo;</p> <p>V - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;</p> <p>VI - gravações dos dados de voo e os parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;</p> <p>VII - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados;</p> <p>VIII – informações prestadas de forma voluntária e espontânea por pessoa física, com base na garantia legal de seu uso exclusivo</p>			
--	--	---	---	--	--	--

	<p>para fins de prevenção; e</p> <p>IX - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação.</p>	<p>fins de prevenção;</p> <p>IX- Dados e informações médicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>X – Dados e informações bancárias das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>XI – Dados e informações telefônicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>XII – Dados e informações telemáticas e de informática das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>XIII – Dados e informações de hospedagem, estadia e consumo das pessoas envolvidas em uma</p>	<p>para fins de prevenção;</p> <p>IX- Dados e informações médicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>X – Dados e informações bancárias das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>XI – Dados e informações telefônicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>XII – Dados e informações telemáticas e de informática das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>XIII – Dados e informações de hospedagem, estadia e consumo das pessoas envolvidas em uma</p>			
--	---	--	---	--	--	--

<p>§ 1º Em proveito da investigação Sipaer, a autoridade de investigação Sipaer terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput.</p> <p>§ 2º A fonte de informações de que trata o inciso III do caput e as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 88-K</p>	<p>ocorrência aeronáutica; e</p> <p>XIV - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação.</p> <p>§ 2º A fonte de informações de que trata o inciso IV do caput, a identidade de pessoa física e as informações por ela prestadas a luz do inciso VIII do caput, os gráficos produzidos pelo SIPAER a partir das gravações de dados de voo, a identidade dos tripulantes envolvidos em ocorrência aeronáutica, as análises e as</p>	<p>ocorrência aeronáutica; e</p> <p>XIV - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação.</p> <p>§ 1º Em proveito da investigação Sipaer, a autoridade de investigação Sipaer terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput.</p> <p>§ 2º As fontes de informações de que trata esse artigo e as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos.</p>			
---	---	--	--	--	--

<p>desta Lei.</p> <p>§ 3º Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção.</p> <p>§ 3º Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado</p>	<p>aeronáutica, as análises e as conclusões da investigação SIPAER, incluídos os relatórios finais, não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 105 desta Lei.</p> <p>TRANSFORMADO NO INCISO VII DO CAPUT DESTE ARTIGO.</p> <p>§ 3º Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado</p>	<p>conclusões da investigação SIPAER, incluídos os relatórios finais, não serão utilizados para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 107 desta Lei.</p> <p>TRANSFORMADO NO INCISO VIII DO CAPUT DESTE ARTIGO</p> <p>§ 3º Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado</p>	<p>§ 3º Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção.</p>			
--	---	--	--	--	--	--

<p>§ 4º Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do Sipaer revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto no art. 207 do Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de</p>	<p>ao profissional do Sipaer revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto no art. 207 do Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. <u>(atualizar de acordo com o novo CPC.)</u></p>	<p>ao profissional do Sipaer revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto no art. 207 do Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. <u>(atualizar de acordo com o novo CPC.)</u></p> <p>§ 4º As fontes de informação elencadas nos incisos IX a XIII do caput serão requisitadas diretamente pela autoridade de investigação sipaer, e delimitar-se-ão ao objeto dessa investigação específica.</p>	<p>§ 4º Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do Sipaer revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto no art. 207 do Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de</p>		
---	---	---	---	--	--

de Processo Civil.		<p>§ 5º Em razão da autonomia e independência da investigação realizada no âmbito do Sipaer, os dados e informações colhidas com fundamento nos incisos IX a XIII, em hipótese alguma, serão fornecidas por essa autoridade de investigação para outras investigações, seja no âmbito particular, civil, penal ou administrativo.</p>	<p>Processo Civil.</p> <p>§ 5º As fontes de informação elencadas nos incisos IX a XIII do caput serão requisitadas diretamente pela autoridade de investigação Sipaer, e delimitar-se-ão ao objeto dessa investigação específica.</p> <p>§ 6º Em razão da autonomia e independência da investigação realizada no âmbito do Sipaer, os dados e informações colhidas com fundamento nos incisos IX a XIII, em hipótese alguma, serão fornecidas por essa autoridade de investigação para outras investigações, seja no</p>			
--------------------	--	---	--	--	--	--

			âmbito particular, civil, penal ou administrativo.				
Art. 88-J. As fontes e informações Sipaer que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	Art. 104. As fontes e informações Sipaer que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual.	Art. 106. As fontes e informações Sipaer que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual.	Art. 104. As fontes e informações Sipaer que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual.	Art. 88-J. Somente as informações Sipaer de natureza factual terão seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo.			
Art. 88-K. Para o uso das fontes Sipaer como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas.	Art. 105. Para o uso das fontes Sipaer como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas.	Art. 107. Para o uso das fontes Sipaer como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas.	Art. 105. Para o uso das fontes Sipaer como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas.	Suprimir Art. 88-K			
Art. 88-L. A autoridade Sipaer, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às	Art. 106. A autoridade Sipaer, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às	Art. 108. A autoridade Sipaer, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às	Art. 106. A autoridade Sipaer, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às				

investigações Sipaer em andamento e às respectivas fontes Sipaer.	investigações Sipaer em andamento e às respectivas fontes Sipaer.	investigações Sipaer em andamento e às respectivas fontes Sipaer.	investigações Sipaer em andamento e às respectivas fontes Sipaer.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção IV Do Acesso aos Destroços de Aeronave

Art. 88-M. A aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interditada pela autoridade de investigação Sipaer, observando-se que: I - o auto de interdição será assinado pela autoridade de investigação Sipaer e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante; II - mediante autorização da autoridade de investigação Sipaer, a aeronave interditada poderá funcionar para efeito de manutenção; e	Art. 107. A aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica poderá ser interditada pela autoridade de investigação Sipaer, com o propósito de preservar evidências , observando-se que: I - o auto de interdição será assinado pela autoridade de investigação Sipaer e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante;	Art. 109. A aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica poderá ser interditada pela autoridade de investigação Sipaer, com o propósito de preservar evidências, observando-se que:	Art. 107. A aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica poderá ser interditada pela autoridade de investigação Sipaer, com o propósito de preservar evidências, observando-se que:				
---	--	--	--	--	--	--	--

<p>III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave.</p>	<p>efeito de manutenção; e</p> <p>III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave.</p>						
<p>Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.</p>	<p>Art. 108. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.</p>	<p>Art. 110. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.</p>	<p>Art. 108. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.</p>	<p>Art. 88-N. Exceto para efeito de resgate, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.</p>			

§1º A autoridade de

		<p>investigação SIPAER deterá a guarda somente dos itens de interesse para a investigação, os quais, quando for possível em razão do grau de destruição provocado pelo impacto, serão devidamente inventariados, até a sua liberação nos termos desta lei.</p> <p>§2º Os demais destroços, compreendidos como o amontoado de peças que não sejam de interesse da investigação Sipaer, ou coisas transportadas, ficarão sob a guarda da autoridade policial competente, para fins de construção e preservação da cadeia de custódia afeta à instrumentalização processual, identificação e restituição aos respectivos proprietários, observados os devidos trâmites legais.</p>				
Art. 88-O. A autoridade	Art. 109. A autoridade	Art. 111. A autoridade	Art. 109. A autoridade			

<p>policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.</p>	<p>policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.</p>	<p>policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.</p>	<p>policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.</p>		
<p>Art. 88-P. Em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção</p>	<p>Art. 110. Em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou</p>	<p>Art. 112. Em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do</p>	<p>Art. 110. Em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou</p>		

de quaisquer objetos do acidente com anuênciada autoridade de investigação Sipaer.	retenção de quaisquer objetos do acidente com anuênciada autoridade de investigação Sipaer.	acidente com anuênciada autoridade de investigação Sipaer.	retenção de quaisquer objetos do acidente com anuênciada autoridade de investigação Sipaer.				
88-Q. O dever de remoção de aeronave envolvida em acidente, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.	Art. 111. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica , de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.	Art. 113. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.	Art. 111. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.	88-Q. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica , dos seus destroços e de bens transportados, em qualquer parte, é do proprietário e do explorador da aeronave, que devem arcar com as despesas decorrentes.	§ 1º A obrigação de que trata o § 1º é solidária.		
§ 1º Nos aeródromos públicos, caso o explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas.	§ 1º Nos aeródromos públicos, caso o explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços após a liberação pela autoridade de investigação SIPAER , caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas.						

<p>§ 2º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.</p>	<p>§ 2º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.</p>		<p>§ 2º Nos aeródromos públicos, caso o proprietário ou o explorador não providenciem tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços, após a liberação pela autoridade de investigação SIPAER, compete ao operador aeroportuário fazê-lo, imputando-se ao proprietário e ao explorador da aeronave a indenização das despesas, ficando o operador aeroportuário isento de qualquer responsabilidade decorrente dessa ação.</p> <p>§ 3º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o proprietário e o explorador da aeronave acidentada deve providenciar e custear a</p>		
<p>§ 3º Será proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pela autoridade de investigação Sipaer e, se houver, pelo</p>	<p>§ 3º Será proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pela autoridade de investigação Sipaer e, se</p>				

<p>responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares.</p>	<p>houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares.</p>	<p>§ 4º O dever de remoção de que trata o caput não dispensa a liberação prevista no artigo 110.</p>	<p>higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.</p> <p>§ 3º É proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pela autoridade de investigação Sipaer e, se houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares.</p> <p>§ 5º Na ocorrência de acidentes ou incidentes aeronáuticos o proprietário e o explorador da aeronave acidentada respondem objetivamente pelos</p>			
---	--	--	---	--	--	--

				prejuízos acarretados às instalações aeroportuárias, suas pistas e pátios, inclusive pelos prejuízos decorrentes da inoperância do aeroporto.			
<p>Art. 88-R. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer, do início da investigação Sipaer até 90 (noventa) dias após a sua conclusão, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)</p> <p>§ 1º Caso mais de um interessado habilite-se na forma do caput, os destroços serão encaminhados àquele que primeiro se habilitou, sendo todos os juízos habilitados</p>	<p>Art. 112. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer até 180 (cento e oitenta) dias após a data da ocorrência, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse.</p> <p>§ 1º Caso mais de um interessado habilite-se na forma do caput, os destroços serão encaminhados àquele que primeiro se habilitou, sendo todos os juízos habilitados</p>	<p>Art. 114. Os interessados na custódia dos itens retidos para a investigação Sipaer deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer até 180 (cento e oitenta) dias após a data da ocorrência, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse.</p> <p>§ 1º Havendo mais de um interessado ou habilitado, a liberação dos itens retidos para a investigação Sipaer somente ocorrerá em consonância com decisão judicial transitada em</p>	<p>Art. 112. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer até 180 (cento e oitenta) dias após a data da ocorrência, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse.</p>				

<p>notificados da decisão de custódia, por meio de comunicação oficial da autoridade de investigação Sipaer.</p> <p>§ 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o transporte em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado. (Incluído pela Lei nº 12.970/2014)</p> <p>§ 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2º, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada,</p>	<p>notificados da decisão de custódia, por meio de comunicação oficial da autoridade de investigação Sipaer.</p> <p>§ 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o transporte em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado.</p> <p>§ 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2º, ou se não houver interessado habilitado, o</p>	<p> julgado, que trate da posse ou titularidade dos itens vindicados.</p> <p>§ 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá promovê-lo em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado, ou em consonância com determinação judicial que for exarada.</p>
--	--	---

<p>consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)</p> <p>§ 4º Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação Sipaer publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços,</p>	<p>proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços.</p> <p>§ 4º Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação Sipaer publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário</p>					
---	--	--	--	--	--	--

<p>sob seus ônus e responsabilidade. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)</p> <p>§ 5º Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1º a 4º, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruidos pela autoridade de investigação Sipaer, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata.</p> <p>§ 6º Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação Sipaer.</p>	<p>proceder à retirada dos destroços, sob seus ônus e responsabilidade.</p> <p>§ 5º Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1º a 4º, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruidos pela autoridade de investigação Sipaer, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata.</p> <p>§ 6º Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação Sipaer.</p> <p>§ 7º A transferência da</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>custódia sobre os destroços ocorrerá somente após a liberação por parte da autoridade de investigação SIPAER.</p>						
	<p>Inclusão de novo artigo: Art. 88-X. No caso de ocorrências anormais ou incidentes relacionados ao propósito de um ensaio realizado por organização de projeto ou pelo fabricante de produto aeronáutico, a notificação dos mesmos poderá ser suprimida.</p> <p>Parágrafo único. A classificação do evento será realizada pelo fabricante, conforme definição estabelecida em norma.</p>						
Art. 89. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)	<p>Art. 89. A investigação de ocorrências aeronáuticas conduzida nos termos deste Capítulo é chamada de Investigação SIPAER e é realizada em</p>						

	conformidade com a regulamentação específica.						
	<p>Art. 90. A Investigação SIPAER é a atividade de prevenção na qual se busca identificar os fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, ou que possam ter contribuído para a consumação de uma ocorrência aeronáutica e, em função de tais fatores, são emitidas recomendações de segurança operacional.</p> <p>Parágrafo único. O único objetivo da Investigação SIPAER é a prevenção de novas ocorrências, não sendo seu propósito determinar culpa ou responsabilidade.</p>	<p>Art. 92. A Investigação SIPAER é a atividade de prevenção na qual se busca identificar os fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, ou que possam ter contribuído para a consumação de uma ocorrência aeronáutica e, em função de tais fatores, são emitidas recomendações de segurança operacional.</p> <p>§1º O único objetivo da Investigação SIPAER é a prevenção de novas ocorrências, não sendo seu propósito determinar culpa ou responsabilidade.</p> <p>§2º As recomendações de segurança são baseadas no princípio da máxima eficácia preventiva, com</p>	<p>Art. 90. A Investigação SIPAER é a atividade de prevenção na qual se busca identificar os fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, ou que possam ter contribuído para a consumação de uma ocorrência aeronáutica e, em função de tais fatores, são emitidas recomendações de segurança operacional.</p>				

		caráter preventivo ou corretivo, oriundas de investigação Sipaer, ou de uma ação de prevenção, não constituindo ou enveredando sobre presunção de culpa ou responsabilização, seja no âmbito administrativo, civil ou penal.					
Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida.	RETIRAR DO CAPÍTULO DO SIPAER.	RETIRAR DO CAPÍTULO DO SIPAER.	Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida, inclusive os prejuízos materiais e financeiros gerados á terceiros.				
Art. 91. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)	Art. 91. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio	Art. 93. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente aeronáutico ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e	Art. 91. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio	Art. 91. As despesas de remoção, desinterdição do local do acidente aeronáutico e os prejuízos materiais e financeiros gerados á terceiros, dentro e fora da área patrimonial do aeródromo, correrão por			

Parágrafo único. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)	mais rápido. Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunicá-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade de investigação Sipaer diretamente, ou por intermédio da autoridade aeronáutica militar ou da autoridade de aviação civil.	pelo meio mais rápido.	mais rápido.	mais rápido. conta do explorador da aeronave acidentada, desde que a investigação comprove a sua culpa ou responsabilidade.	§ 1º O explorador da aeronave terá direito a entrar com recurso judicial contra o resultado da investigação e se for inocentado, prevendo o reembolso e as devidas indenizações determinadas no julgamento.	§ 2º Caso o explorador não disponha de recursos técnicos ou não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou de seus restos, tal fato deve ser comunicado com urgência à administração do aeroporto para que este último tome as providências necessárias.	
Art. 92. (Revogado pela Lei nº 12.970, de	Art. 92. Todo operador de aeronave civil	Art. 94. Todo operador de aeronave civil envolvida	Art. 92. Todo operador de aeronave civil				

2014)	envolvida em ocorrência aeronáutica em território nacional notificará, diretamente à autoridade de investigação Sipaer, as circunstâncias da ocorrência, de acordo com as normas estabelecidas por aquela autoridade.	em ocorrência aeronáutica em território nacional notificará, diretamente à autoridade de investigação Sipaer, as circunstâncias da ocorrência, de acordo com as normas estabelecidas por aquela autoridade.	envolvida em ocorrência aeronáutica em território nacional notificará, diretamente à autoridade de investigação Sipaer, as circunstâncias da ocorrência, de acordo com as normas estabelecidas por aquela autoridade.			
Parágrafo único. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)	Parágrafo único. Esta obrigação de notificação se aplica, ainda, aos operadores de aeronaves civis brasileiras nos casos de ocorrências aeronáuticas havidas fora do território nacional.					
Art. 93. A correspondência transportada por aeronave acidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que	Art. 93. A investigação SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de atos, condições ou	Art. 95. A investigação SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de atos, condições ou				

fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.	<p>circunstâncias que, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de ocorrências aeronáuticas.</p> <p>Parágrafo único. A investigação Sipaer poderá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências desta.</p>	<p>circunstâncias que, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de ocorrências aeronáuticas.</p> <p>Parágrafo único. A investigação Sipaer poderá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências desta.</p>					
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

CAPÍTULO VII Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo - SEÇÃO I Da Facilitação do Transporte Aéreo

Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Aeronáutica, tem por objetivo estudar as	<p>Comitê Nacional de Facilitação</p> <p>Art. Xx O Poder Executivo instituirá Comitê Nacional de Facilitação do</p>	<p>Art. 94. O Poder Executivo deverá instituir e regular comissão para estudar as normas e recomendações pertinentes da</p>	<p>Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, adscrito ao Ministério tutelador da Aviação Civil, tem por objetivo estudar as</p>	<p>Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Aeronáutica, tem por objetivo estudar as</p>		
--	---	---	--	---	--	--

<p>normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.</p>	<p>Transporte Aéreo, adscrito ao Ministério tutelador da Aviação Civil, que ficará encarregado de coordenar as atividades em matéria de facilitação entre os distintos órgãos e entidades, supervisionar as políticas públicas afetas à facilitação do transporte aéreo, estudar os padrões e recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI e acompanhar perante os diversos órgãos e entes participantes deste Comitê a implementação daqueles padrões e recomendações, avaliando-se os resultados e sugerindo medidas necessárias à agilização dos procedimentos de entrada e saída de aeronaves no território</p>	<p>Organização de Aviação Civil Internacional OACI e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.</p>	<p>normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.</p>	<p>normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.</p> <p>§ 1º A Comissão mencionada no caput deste artigo tem como objetivos:</p> <p>I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;</p> <p>II - promover a coordenação entre:</p> <p>a) os serviços de controle de passageiros;</p> <p>b) a administração aeroportuária;</p>
--	---	--	--	--

	<p>nacional.</p> <p>Parágrafo Único: Serão regulamentadas em ato do Poder Executivo as competências e a composição do Comitê referido no caput.</p>			<p>c) os órgãos de segurança pública, civil e militar;</p> <p>d) as empresas de transporte aéreo;</p> <p>e) as empresas de serviços auxiliares; e</p> <p>f) os órgãos de regulamentação e fiscalização do transporte.</p>			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

CAPÍTULO VII Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo - SEÇÃO II Da Segurança da Aviação Civil

Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.	Comitê Nacional de Security O Poder Executivo instituirá Comitê Nacional de Segurança da Aviação Civil contra atos ilícitos, adscrito ao Ministério tutelador da Aviação Civil, que ficará encarregado de coordenar as atividades em matéria de segurança entre os distintos órgãos e entidades, supervisionar as políticas públicas	Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular comissão com os seguintes objetivos:	Art 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.	§ 1º A Comissão mencionada no caput deste artigo tem como objetivos:	I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;		
--	---	---	---	--	---	--	--

<p>II - promover a coordenação entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) os serviços de controle de passageiros; b) a administração aeroportuária; c) o policiamento; d) as empresas de transporte aéreo; e) as empresas de serviços auxiliares. <p>§ 2º Compete, ainda, à referida Comissão determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.</p>	<p>afetas à segurança da aviação, e acompanhar a implantação dos diversos aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação contra Atos de Interferência Ilícita; Parágrafo Único: as competências e a composição do Comitê referido no caput será regulamentada em ato do Poder Executivo.</p>	<p>II - promover a coordenação entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) os serviços de controle de passageiros; b) a administração aeroportuária; c) o policiamento; d) as empresas de transporte aéreo; e) as empresas de serviços auxiliares. <p>III - determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.</p>	<p>II - promover a coordenação entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) os serviços de controle de passageiros; b) a administração aeroportuária; c) o policiamento federal, estadual e municipal; d) as empresas de transporte aéreo; e) as empresas de serviços auxiliares. <p>§ 2º Compete, ainda, à referida Comissão instituir o Plano Nacional de Aviação Civil contra atos de interferência ilícita, determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a</p>			
--	---	---	---	--	--	--

			aviação civil e as instalações correlatas. § 3º Sob pena de não haver padronização de procedimentos entre os diversos aeródromos do País, competem às entidades enumeradas nos incisos do § 1º tão-somente a execução das normas e medidas emitidas pela referida Comissão.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VII Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo - SEÇÃO III Da Coordenação do Transporte Aéreo Civil							
Art. 96. O Poder Executivo regulamentará o órgão do sistema de coordenação do transporte aéreo civil, a fim de: I - propor medidas visando a: assegurar o desenvolvimento harmônico do transporte aéreo, no contexto de	Art. 96. O Poder Executivo implementará e regulamentará o órgão do sistema de coordenação do transporte aéreo civil, a fim de: I - propor medidas visando a: a) assegurar o desenvolvimento harmônico do transporte aéreo, no	Sugerir revogar.					

<p>programas técnicos e econômico-financeiros específicos;</p> <p>b) acompanhar e fiscalizar a execução desses programas.</p> <p>II - apreciar, sob os aspectos técnico-aeronáuticos e econonômico-financeiros, os pedidos de importação e exportação de aeronaves civis e propor instruções para o incentivo da indústria nacional de natureza aeroespacial.</p>	<p>contexto de estudo e implantação de programas técnicos e econômico-financeiros específicos, bem como de orientação para a melhoria contínua do transporte aéreo;</p> <p>b) instalação da Comissão Nacional de Transporte Aéreo, com a participação de membros efetivos e consultivos; e</p> <p>c) acompanhar e fiscalizar a execução dos programas e da referida Comissão.</p> <p>II - promover a coordenação entre:</p> <p>a) a autoridade aeronáutica;</p> <p>b) os órgãos de tráfego aéreo;</p> <p>c) os órgãos aduaneiros, de controle de</p>					
---	--	--	--	--	--	--

<p>passageiros, de segurança pública, de vigilância sanitária, de proteção ao meio ambiente e de defesa do consumidor;</p> <p>d) os proprietários ou operadores de aeronaves;</p> <p>e) os operadores de aeródromos; e</p> <p>f) as empresas de serviços auxiliares.</p> <p>III - apreciar, sob os aspectos técnico-aeronáuticos e econômico-financeiros, os pedidos de importação e exportação de equipamentos de solo e aeronaves civis e propor instruções para o incentivo da indústria nacional.</p>							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO I Dos Aeroclubes							

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO I Das Aeroclubes

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO I Das Escolas de Aviação, Clubes de Aviação, Condomínios Aeronáuticos e Aeroclubes

					<p>Art. XX. As escolas de aviação civil têm por objetivo a capacitação teórica e prática de:</p> <p>I - pilotos de avião e de helicóptero;</p> <p>II - instrutores de vôo de avião e helicóptero;</p> <p>III - mecânicos de manutenção aeronáutica;</p> <p>IV - mecânicos de vôo;</p> <p>V - despachantes operacionais de vôo; e</p> <p>VI - comissários de vôo.</p> <p>Compete à autoridade de aviação civil, estabelecer em documento próprio os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--

					questões afins. § 1º As escolas e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.		
Art. 97. Aeroclube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.	Sugestões aos os incisos I e II do § 1º e sugestão de exclusão do §2º.	Revogação do artigo 97 na íntegra.	Revogar o § 2º.	REVOGAR	Art. 97. Aeroclube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.	Art. 97. Escolas de Aviação, Clubes de Aviação, Condomínios Aeronáuticos e Aeroclubes são entidades da sociedade civil, pública ou privada , com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujo objetivo é promover a atividade desportiva, recreativa, de lazer e o turismo em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.	

<p>I - ensino e adestramento de pessoal de vôo;</p> <p>II - ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica;</p> <p>III - recreio e desportos.</p> <p>§ 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.</p>	<p>I – Formação e Qualificação de pessoal de voo;</p> <p>II - Formação e Qualificação de pessoal da infra-estrutura de aviação civil ou</p> <p>§ 2º excluir.</p>	<p>Revogar o § 2º.</p>	<p>§ 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de:</p> <p>I – ensino e adestramento de pessoal de vôo;</p> <p>II – ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica;</p> <p>III – recreio e desportos.</p>	<p>I – ensino, prática e adestramento da aviação civil para mecânicos, pilotos e demais tripulantes;</p> <p>II – ensino, prática e adestramento de pessoal para a operação, manutenção técnica e administração da infraestrutura aeronáutica;</p> <p>III – recreio, lazer e desportos.</p> <p>§ 2º As entidades mencionadas neste artigo e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, estarão sujeitas a fiscalização e a aplicação das legislações emanadas</p>	
--	--	------------------------	---	---	--

						pelas autoridades aeronáuticas competentes, civil ou militar.	
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO II Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil							
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO II Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil							
Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (artigo 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.	Art. 98. As entidades que ministrem cursos para a instrução teórica ou prática de pessoal da aviação civil somente poderão funcionar em conformidade com as regras expedidas pela autoridade de aviação civil.	Art. 98. Os <u>aeroclubes</u> , escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (artigo 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.	Art. 98. Os programas de ensino e desenvolvimento de pessoal da aviação civil compreendem a formação, a especialização e o aperfeiçoamento dos profissionais para todas as atividades de infraestrutura e de navegação aérea civil.	Art. 98. As entidades que ministrem cursos para a instrução teórica ou prática de pessoal da aviação civil somente poderão funcionar em conformidade com as regras expedidas pela autoridade de aviação civil.	Art. 98. As escolas, aeroclubes ou cursos de aviação ou de atividade a eles vinculada (artigo 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.	Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (artigo 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica competente, civil ou militar.	
§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.	§ 1º. A autoridade de aviação civil editará regulamentos estabelecendo os requisitos para a autorização e o funcionamento dessas entidades	§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.	Parágrafo único. Compete às autoridades aeronáutica e de aviação civil expedir licença ou certificado de habilitação técnica do Sistema de Aviação Civil e dos integrantes dos setores vinculados à sua área de competência.	§ 1º. A autoridade de aviação civil editará regulamentos estabelecendo os requisitos para a autorização e o funcionamento dessas entidades.	§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública. § 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em		

<p>§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.</p>	<p>§ 2º A formação e a qualificação de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial pela autoridade de aviação militar.</p> <p>§ 3º A formação e a qualificação do pessoal de voo dos órgãos públicos, bem como os requisitos básicos para a operação de aeronaves pelo respectivo pessoal, terão regulamentação especial da Autoridade de Aviação Civil.</p>	<p>§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.</p>		<p>§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos pela autoridade aeronáutica militar.</p>	<p>legislação especial.</p>		
<p>Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.</p> <p>Parágrafo único. O Poder Executivo baixará</p>	<p>Excluir o artigo e seu parágrafo.</p>	<p>Revogar.</p>	<p>Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica. da Autoridade de Aviação Civil.</p> <p>Parágrafo único. O Poder Executivo baixará</p>	<p>Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização da autoridade aeronáutica competente, civil ou militar.</p>			

regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.			regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA – Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO III Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica							
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - Seção III Da Formação e <u>Qualificação</u> de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica							
TÍTULO III Da Infraestrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO III Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infraestrutura Aeronáutica							
Art. 100. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infra-estrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à	Art. 100. Os programas de desenvolvimento de ensino e treinamento e pessoal civil vinculado à infraestrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à	Art. 100. Os programas de desenvolvimento de formação de qualificação de pessoal civil vinculado à infra-estrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à					

<p>navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao (omissão do Diário Oficial).</p> <p>Parágrafo único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica.</p>	<p>navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos ao controle do espaço aéreo.</p> <p>§ 1º Cabe à Autoridade Aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo, de profissionais integrantes do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.</p> <p>§ 2º Cabe à Autoridade de Aviação Civil expedir licença ou certificado de profissionais integrantes dos setores vinculados à sua área de competência.</p>	<p>navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao voo.</p>			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO IX Sistema de Indústria Aeronáutica					

Art. 101. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico ou relativo à proteção ao vôo depende de registro e de homologação (artigos 66 a 71).	Art. 101. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico ou relativo ao controle do espaço aéreo , depende de registro e de homologação (artigos 66 a 71).						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO III Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO X Dos Serviços Auxiliares

Art. 102. São serviços auxiliares: I - as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos; II - os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica.	Alteração ao § 1º e inclusão do § 3º.	Art. 102. São serviços auxiliares aqueles conexos à navegação aérea ou à infraestrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade de aviação civil. Parágrafo único. A instalação e o funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares serão disciplinados pela autoridade de aviação civil.	Art. 102. São serviços auxiliares ao transporte aéreo os serviços públicos prestados em solo para apoio às operações do transporte aéreo, compreendendo: I - Serviços destinados à orientação, organização, preparação e deslocamento de aeronaves, tripulantes, bagagens e cargas e ao embarque e				
---	--	---	--	--	--	--	--

<p>§ 1º (Vetado).</p> <p>§ 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.</p>	<p>§ 1º - O funcionamento dos serviços descritos nos incisos I e II, exceto hotelaria, estão sujeitos à certificação nos termos em que vierem a ser fixados pela Autoridade de Aviação Civil;</p> <p>§ 3º - O funcionamento dos estabelecimentos para a prestação de serviços auxiliares dependem de autorização do operador aeroportuário.</p>		<p>desembarque de passageiros;</p> <p>II - Serviços destinados à vigilância, detecção, identificação, proteção e outros aplicados sobre aeronaves, aeronautas, passageiros, bagagens e cargas para segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita executados no sítio aeroportuário;</p> <p>III - Agenciamento de carga aérea; e</p> <p>IV - Outros serviços conexos à navegação aérea ou à infraestrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica.</p>				
<p>Art. 103. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de</p>	<p>Art. 103 Os serviços auxiliares ao transporte aéreo são prestados, respeitados as condições de igualdade</p>						

conformidade com lei específica.	<p>e o princípio econômico da livre concorrência, por categorias profissionais e econômicas distintas a saber:</p> <p>I - empresa de natureza especializada contratada pelo operador de aeródromo ou pelo proprietário ou operador de aeronave;</p> <p>II - operador de aeródromo; ou</p> <p>III - proprietário ou operador de aeronave, nos sítios onde opera, para o apoio das próprias aeronaves.</p> <p>§ 1º - A sociedade empresária referida no inciso I deve ter como objeto social a execução dos serviços auxiliares que pretende prestar, com especificação das respectivas naturezas e modalidades, vedado o exercício de atividade</p>
----------------------------------	--

	<p> não regulada pela autoridade aeronáutica, com exceção do abastecimento de combustível.</p> <p>§ 2º - O funcionamento dos serviços auxiliares por empresa especializada deve ser precedido de certificação por parte da autoridade de aeronáutica.</p>						
Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.	REVOGAR	<p>Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade primária dos proprietários ou operadores das aeronaves ou de empresas especializadas prestadoras de serviços auxiliares.</p> <p>§ 1º - O operador aeroportuário deve coordenar e incentivar a instalação de empresas</p>	Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares, e quando terceirizado a responsabilidade é compartilhada entre contratante e contratado.				

		<p>especializadas, respeitadas as normas e limites de área disponível.</p> <p>§ 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.</p>					
--	--	--	--	--	--	--	--

Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
-----------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO XI Sistema de Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica							
Art. 105. Poderá ser instalado órgão ou Comissão com o objetivo de: I - promover o planejamento integrado da infra-estrutura aeronáutica e sua harmonização com as possibilidades econômico-financeiras do País; II - coordenar os diversos sistemas ou subsistemas;	Art. 105. Pode ser instalado órgão ou Comissão com o objetivo de promover o planejamento integrado da infraestrutura aeronáutica e sua harmonização com as possibilidades econômico-financeiras do País, considerando os diversos aspectos envolvidos na viabilização do transporte aéreo na sua esfera de competência.	Art. 105. Poderá ser instalado órgão ou Comissão com o objetivo de: I - promover o planejamento integrado da infraestrutura aeronáutica e sua harmonização com as possibilidades econômico-financeiras do País; II - coordenar os diversos sistemas ou subsistemas;					

III - estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas; IV - coordenar os diversos registros e homologações exigidos por lei.		III - estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas; IV - coordenar os diversos registros e homologações exigidos por lei; e V – propor mudanças no presente Código.					
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO I Disposições Gerais							
Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em vôo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas. Parágrafo único. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade (artigos 72, I, 109 e 114),	Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo , que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas ou aerostáticas , apto a transportar pessoas ou coisas.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro	Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho que se sustente na atmosfera devido a reações do ar, outras que as reações do ar contra a superfície ,	Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, tripulado ou não , que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas, coisas ou exercer atividades aéreas, como monitoramento, vigilância, filmagem, e similares .			

transferência por ato entre vivos (artigos 72, II e 115, IV), constituição de hipoteca (artigos 72, II e 138), publicidade (artigos 72, III e 117) e cadastramento geral (artigo 72, V).						
<p>Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares.</p> <p>§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (artigo 3º, I).</p> <p>§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.</p> <p>§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive</p>	<p>Art. 107. As aeronaves classificam-se em Públicas e Privadas.</p> <p>§ 1º Consideram-se aeronaves Públicas as destinadas ao serviço do Poder Público, podendo ser Civis e Militares;</p> <p>§ 2º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial.</p> <p>§ 3º Salvo disposição em contrário, aplica-se às aeronaves públicas, dedicadas</p>	<p>Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis, militares e da força pública.</p> <p>§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (artigo 3º, I).</p> <p>§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas não integrantes da força pública e as aeronaves privadas.</p> <p>§ 3º As aeronaves da força pública são as aeronaves públicas integrantes das forças</p>				

<p>as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.</p> <p>§ 4º (Revogado pela Lei nº 12.887, de 2013)</p> <p>§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (artigo 14, § 6º).</p>	<p>exclusivamente ao desempenho de funções de defesa social, o mesmo regime jurídico das aeronaves militares, no que couber;</p>	<p>públicas, inclusive as que forem requisitadas na forma da lei, para missões de força pública.</p> <p>§ 4º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.</p> <p>§ 5º Revogado.</p> <p>§ 6º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares e de força pública, reguladas por legislação especial (artigo</p>				
---	--	---	--	--	--	--

		14, § 6º).					
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade - SEÇÃO I Da Nacionalidade e Matrícula							
Art. 108. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.	Manutenção do artigo em conformidade com a Convenção de Chicago e de Genebra.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade - SEÇÃO I Da Nacionalidade e Matrícula							
Art. 109. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave. § 1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente. § 2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de	Manutenção do artigo.						

aeronavegabilidade.							
Art. 110. A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade; ou pelo explorador, mediante o expresso consentimento do titular do domínio. Parágrafo único. O consentimento do proprietário pode ser manifestado, por meio de mandato especial, em cláusula do respectivo contrato de utilização de aeronave, ou em documento separado.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
Art. 111 A matrícula será provisória quando: I - feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha	exclusão do Art. 111	Art. 111. O registro será provisório quando feita pelo fabricante, seu representante ou vendedor da aeronave. §1º O registro provisório garante a expedição dos respectivos certificados					

<p>o expresso mandato ou consentimento do titular do domínio da aeronave;</p> <p>II - o vendedor reserva, para si a propriedade da aeronave até o pagamento total do preço ou até o cumprimento de determinada condição, mas consente, expressamente, que o comprador faça a matrícula.</p> <p>§ 1º A ocorrência da condição resolutiva, estabelecida no contrato, traz como consequência o cancelamento da matrícula, enquanto a quitação ou a ocorrência de condição suspensiva autoriza a matrícula definitiva.</p> <p>§ 2º O contrato de compra e venda, a prazo, desde que o vendedor não reserve para si a propriedade, enseja a</p>	<p>de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.</p> <p>§2º Não poderão receber registros provisórios aeronaves já registradas anteriormente, no Brasil ou em qualquer outro Estado.</p> <p>§3º Aeronaves com registro provisório, para efeitos de efetivação de registro posterior, serão consideradas como aeronaves nunca registradas.</p> <p>§4º As marcas de nacionalidade e matrícula associadas aos registros provisórios serão segregadas das demais marcas disponíveis no Registro Aeronáutico Brasileiro.</p> <p>§5º O registro provisório garante a propriedade da aeronave.</p>				
--	---	--	--	--	--

matrícula definitiva.							
<p>Art. 112. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:</p> <p>I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal (artigo 75 e Parágrafo único);</p> <p>II - ex officio quando matriculada em outro país;</p> <p>III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.</p>	<p>Art. 112. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:</p> <p>I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal (artigo 75 e § 2º);</p> <p>II - ex officio quando matriculada em outro país;</p> <p>III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.</p> <p>IV - a pedido pelo credor para aeronave dada em garantia internacional nos termos da Convenção da Cidade do Cabo (artigo 75 e § 1º).</p>						
Art. 113. As inscrições constantes do Registro	Sem alteração no texto que atende as						

Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.	atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade - SEÇÃO II Do Certificado de Aeronavegabilidade							
Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o vôo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º). § 1º São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cassação. § 2º Poderão ser convalidados os	Inclusão dos § 3º a 6º.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro	Alteração ao § 2º: § 2º A obtenção do certificado de				

<p>certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente.</p>	<p>§ 3º Será expedido certificado de aeronavegabilidade especial:</p> <p>I - para aeronave experimental;</p> <p>II - para aeronave com características especiais, destinada a missão policial de segurança pública, de defesa civil ou de fiscalização; ou</p> <p>III - para aeronave, ainda que abrangida pelo certificado de que trata o art. 68, que deve ter sua utilização limitada, por razões técnicas ou operacionais nos</p>	<p>aeronavegabilidade e sua renovação para aeronaves não tripuladas, desportivas, ultraleves e outras similares será estabelecida por lei específica.</p>			
--	---	---	--	--	--

	<p>termos das normas aplicáveis.</p> <p>§ 4º Na hipótese do § 3º, inciso II, ao requerer a emissão do certificado de aeronavegabilidade especial, a entidade ou órgão público interessado deverá demonstrar a necessidade da aeronave com características especiais para o adequado cumprimento das operações pretendidas.</p> <p>§ 5º Na hipótese do § 4º, a emissão do certificado dependerá de manifestação favorável do Ministério da Defesa.</p> <p>§ 6º Na emissão de certificados de aeronavegabilidade especiais, a autoridade competente considerará</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>o nível de segurança compatível com o tipo de operação pretendida e deverá indicar no certificado as operações permitidas, as restrições e limitações aplicáveis, observado o disposto no art. 39 da Convenção Sobre Aviação Civil, promulgada pelo Decreto no 21.713, de 27 de agosto de 1946, e vinculará a validade do certificado à destinação da aeronave às operações pretendidas.</p>						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO III Da Propriedade e Exploração da Aeronave - SEÇÃO I Da Propriedade da Aeronave							
Art. 115. Adquire-se a propriedade da aeronave: I - por construção; II - por usucapião; III - por direito hereditário;	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						

<p>IV - por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro;</p> <p>V - por transferência legal (artigos 145 e 190).</p> <p>§ 1º Na transferência da aeronave estão sempre compreendidos, salvo cláusula expressa em contrário, os motores, equipamentos e instalações internas.</p> <p>§ 2º Os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio, senão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.</p>							
<p>Art. 116. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver:</p> <p>I - construído, por sua conta;</p>	<p>Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro</p>	<p>Inclusão do § 3º:</p>					

<p>II - mandado construir, mediante contrato;</p> <p>III - adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa-fé, sem interrupção nem oposição durante 5 (cinco) anos;</p> <p>IV - adquirido por direito hereditário;</p> <p>V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial (artigo 115, IV).</p> <p>§ 1º Deverá constar da inscrição e da matrícula o nome daquele a quem, no título de aquisição, for transferida a propriedade da aeronave.</p> <p>§ 2º Caso a inscrição e a matrícula sejam</p>								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>efetuadas por possuidor que não seja titular da propriedade da aeronave, deverá delas constar o nome do proprietário e a averbação do seu expresso mandato ou consentimento.</p>		<p>§ 3º Nos casos de infrações, incidentes, acidentes, delito ou ações ilícitas e infrator e o proprietário da aeronave envolvida serão considerados corresponsáveis, sendo oferecido o direito ao recurso e ampla defesa.</p>					
<p>Art. 117. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro:</p> <p>I - as arrematações e adjudicações em hasta pública;</p> <p>II - as sentenças de</p>	<p>Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro</p>						

<p>divórcio, de nulidade ou anulações de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves;</p> <p>III - as sentenças de extinção de condomínio;</p> <p>IV - as sentenças de dissolução ou liquidação de sociedades, em que haja aeronaves a partilhar;</p> <p>V - as sentenças que, nos inventários, arrolamentos e partilhas, adjudicarem aeronaves em pagamento de dívidas da herança;</p> <p>VI - as sentenças ou atos de adjudicação, assim como os formais ou certidões de partilha na sucessão legítima ou testamentária;</p> <p>VII - as sentenças declaratórias de usucapião.</p>								
---	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>Art. 118. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado serão inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro.</p> <p>§ 1º No caso de hipoteca de aeronave em construção mediante contrato, far-se-ão, ao mesmo tempo, a inscrição do respectivo contrato de construção e a da hipoteca.</p> <p>§ 2º No caso de hipoteca de aeronave em construção por conta do fabricante faz-se, no mesmo ato, a inscrição do projeto de construção e da respectiva hipoteca.</p> <p>§ 3º Quando não houver hipoteca de aeronave em construção, far-se-á a inscrição do projeto</p>	<p>Exclusão do Art. 118</p>	<p>Exclusão do Art. 118</p>					
--	------------------------------------	------------------------------------	--	--	--	--	--

construído por ocasião do pedido de matrícula.							
Art. 119. As aeronaves em processo de homologação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de vôo experimental e de marca experimental (artigos 17, Parágrafo único, e 67, § 1º).	Art. 119. As aeronaves em processo de certificação , as destinadas à pesquisa e desenvolvimento e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de marca experimental e de certificado de aeronavegabilidade especial (arts. 17, parágrafo único, 67, § 1o, e 114, § 3o).	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro	Art. 119 As aeronaves em processo de homologação, as destinadas a pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de vôo experimental e de marca experimental. (arts. 17, parágrafo único, e 67, § 1º). As demais aeronaves não certificadas estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de vôo especial e de marca especial (art 67A, § 3º).				
Art. 120. Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						

<p>previstas em lei.</p> <p>§ 1º Ocorre o abandono da aeronave ou de parte dela quando não for possível determinar sua legítima origem ou quando manifestar-se o proprietário, de modo expresso, no sentido de abandoná-la.</p> <p>§ 2º Considera-se perecida a aeronave quando verificada a impossibilidade de sua recuperação ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.</p> <p>§ 3º Verificado, em inquérito administrativo, o abandono ou perecimento da aeronave, será cancelada ex officio a respectiva matrícula.</p>								
<p>Art. 121. O contrato que objetive a transferência</p>	<p>Sem alteração no texto que atende as</p>							

da propriedade de aeronave ou a constituição sobre ela de direito real poderá ser elaborado por instrumento público ou particular. Parágrafo único. No caso de contrato realizado no exterior aplica-se o disposto no artigo 73, item III.	atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO III Da Propriedade e Exploração da Aeronave - SEÇÃO II Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave: I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a	Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave: I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a	Art. 123. Considera-se operador de aeronave o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, conforme registrado no Registro Aeronáutico					

<p>autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;</p> <p>II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;</p> <p>III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;</p> <p>IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.</p>	<p>autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;</p> <p>II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;</p> <p>III - a pessoa física e/ou jurídica que adquiriu a condução técnica da aeronave mediante contrato de utilização e a autoridade sobre a tripulação.</p>	<p>Brasileiro.</p> <p>§ 1º No caso de intercâmbio de aeronaves, o contrato deverá ser registrado no Registro Aeronáutico Brasileiro e conter informação sobre quem será o operador primário e quem será(ão) o(s) operador(es) secundário(s), além de detalhes sobre quais os períodos em que cada um atuará como operador da aeronave e sobre os meios de troca do controle operacional.</p> <p>§ 2º A autoridade de aviação civil pode determinar requisitos e procedimentos adicionais que devem ser observados nos casos de intercâmbio de aeronaves de que trata o § 1º deste artigo.</p>			
Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro	Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no				

<p>Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.</p> <p>§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.</p> <p>§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.</p>	<p>Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.</p> <p>§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.</p> <p>§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>§ 3º Todo contrato de utilização deverá especificar o período determinado da operação da aeronave pelo explorador.</p> <p>§ 4º A cessão de qualquer contrato de utilização só poderá ser realizado por contrato escrito, com o consentimento expresso do proprietário da aeronave e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.</p>						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO IV Dos Contratos sobre Aeronave - SEÇÃO I Do Contrato de Construção de Aeronave							
Art. 125. O contrato de construção de aeronave deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.	Exclusão do Art. 125						
Parágrafo único. O contrato referido no caput deste artigo deverá ser submetido à fiscalização do Ministério							

da Aeronáutica, que estabelecerá as normas e condições de construção.							
Art. 126. O contratante que encomendou a construção da aeronave, uma vez inscrito o seu contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro, adquire, originariamente, a propriedade da aeronave, podendo dela dispor e reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua.	Exclusão do Art. 126						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO IV Dos Contratos sobre Aeronave - SEÇÃO II Do Arrendamento							
Art. 127. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.	Exclusão do Art. 127						
Art. 128. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas	Exclusão do Art. 128						

testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.							
<p>Art. 129. O arrendador é obrigado:</p> <p>I - a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar convencionados, com a documentação necessária para o vôo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina, e a mantê-los nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;</p> <p>II - a garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da aeronave ou do motor.</p> <p>Parágrafo único. Pode o arrendador obrigar-se, também, a entregar a aeronave equipada e tripulada, desde que a direção e condução técnica fiquem a cargo</p>	Exclusão do Art. 129	<p>Art. 129. O arrendador é obrigado:</p> <p>I - a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar convencionados, com a documentação necessária para o vôo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina, e a mantê-los nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;</p> <p>II - a garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da aeronave ou do motor.</p> <p>Parágrafo único. Pode o arrendador obrigar-se, também, a entregar a aeronave equipada e tripulada, de acordo com as regras definidas pela autoridade de aviação</p>					

do arrendatário.		civil.					
Art. 130. O arrendatário é obrigado:	Exclusão do Art. 130						
I - a fazer uso da coisa arrendada para o destino convencionado e dela cuidar como se sua fosse;							
II - a pagar, pontualmente, o aluguel, nos prazos, lugar e condições acordadas;							
III - a restituir ao arrendador a coisa arrendada, no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular.							
Art. 131. A cessão do arrendamento e o subarrendamento só poderão ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.	Exclusão do Art. 131						
Art. 132. A não inscrição do contrato de	Exclusão do Art. 132						

arrendamento ou de subarrendamento determina que o arrendador, o arrendatário e o subarrendatário, se houver, sejam responsáveis pelos danos e prejuízos causados pela aeronave.							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO IV Dos Contratos sobre Aeronave - SEÇÃO III Do Fretamento

Art. 133. Dá-se o fretamento quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante o pagamento por este, do frete, a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se ao fretador o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.	Exclusão do Art. 133						
Art. 134. O contrato será por instrumento público ou particular, sendo facultada a sua inscrição	Exclusão do Art. 134						

no Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 123 e 124).							
Art. 135. O fretador é obrigado:	Exclusão do Art. 135						
I - a colocar à disposição do afretador aeronave equipada e tripulada, com os documentos necessários e em estado de aeronavegabilidade;							
II - a realizar as viagens acordadas ou a manter a aeronave à disposição do afretador, durante o tempo convencionado.							
Art. 136. O afretador é obrigado:	Exclusão do Art. 136						
I - a limitar o emprego da aeronave ao uso para o qual foi contratada e segundo as condições do contrato;							
II - a pagar o frete no lugar, tempo e condições acordadas.							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO IV Dos Contratos sobre Aeronave - SEÇÃO IV Do Arrendamento Mercantil de Aeronave					
Art. 137. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante instrumento público ou particular com os seguintes elementos: I - descrição da aeronave com o respectivo valor; II - prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua determinação, data e local dos pagamentos; III - cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do arrendatário; IV - indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato.	Exclusão do Art. 137	Manutenção do artigo 137			

<p>§ 1º Quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, deve estar expresso o consentimento em que seja inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro com o cancelamento da matrícula primitiva, se houver.</p> <p>§ 2º Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, as cláusulas e condições usuais nas operações de leasing internacional, desde que não contenha qualquer cláusula contrária à Constituição Brasileira ou às disposições deste Código.</p>							
	Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO V Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave - SEÇÃO I Da Hipoteca Convencional							
Art. 138. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção.	Art. 138. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção.						

<p>§ 1º Não pode ser objeto de hipoteca, enquanto não se proceder à matrícula definitiva, a aeronave inscrita e matriculada provisoriamente, salvo se for para garantir o contrato, com base no qual se fez a matrícula provisória.</p> <p>§ 2º A referência à aeronave, sem ressalva, compreende todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios, constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade.</p>	<p>§ 1º A referência à aeronave, sem ressalva, compreende todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios, constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade.</p> <p>§ 2º No caso de incidir sobre motores, deverão eles ser inscritos e individuados no Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição da hipoteca, produzindo esta os seus efeitos ainda que estejam equipando aeronave hipotecada a distinto credor, exceto no caso de haver nos respectivos contratos cláusula permitindo a rotatividade dos motores.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

<p>§ 3º No caso de incidir sobre motores, deverão eles ser inscritos e individuados no Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição da hipoteca, produzindo esta os seus efeitos ainda que estejam equipando aeronave hipotecada a distinto credor, exceto no caso de haver nos respectivos contratos cláusula permitindo a rotatividade dos motores.</p> <p>§ 4º Concluída a construção, a hipoteca estender-se-á à aeronave se recair sobre todos os componentes; mas continuará a gravar, apenas, os motores e equipamentos individuados, se somente sobre eles incidir a garantia.</p> <p>§ 5º Durante o contrato, o credor poderá inspecionar o estado dos</p>	<p>§ 3º Concluída a construção, a hipoteca estender-se-á à aeronave se recair sobre todos os componentes; mas continuará a gravar, apenas, os motores e equipamentos individuados, se somente sobre eles incidir a garantia.</p> <p>§ 4º Durante o contrato, o credor poderá inspecionar o estado dos bens, objeto da hipoteca.</p>						
---	---	--	--	--	--	--	--

bens, objeto da hipoteca.							
Art. 139. Só aquele que pode alienar a aeronave poderá hipotecá-la e só a aeronave que pode ser alienada poderá ser dada em hipoteca.	Exclusão do Art. 139	Manutenção					
Art. 140. A aeronave comum a 2 (dois) ou mais proprietários só poderá ser dada em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.	Exclusão do Art. 140	Manutenção					
Art. 141. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.	Manutenção desse artigo que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
Art. 142. Do contrato de hipoteca deverão constar: I - o nome e domicílio das partes contratantes; II - a importância da dívida garantida, os respectivos juros e demais consectários	Exclusão do Art. 142	Manutenção	Art. 142. Do contrato de hipoteca deverão constar: I - o nome e domicílio das partes contratantes; II - a importância da dívida garantida, <u>sua estimativa ou valor máximo, a taxa de juros,</u>				

<p>legais, o termo e lugar de pagamento;</p> <p>III - as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, assim como os números de série de suas partes componentes;</p> <p>IV - os seguros que garantem o bem hipotecado.</p> <p>§ 1º Quando a aeronave estiver em construção, do instrumento deverá constar a descrição de conformidade com o contrato, assim como a etapa da fabricação, se a hipoteca recair sobre todos os componentes; ou a individuação das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia.</p> <p>§ 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações</p>			<p>se houver, e o prazo fixado para pagamento;</p> <p>III - as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, assim como os números de série de suas partes componentes;</p> <p>IV - os seguros que garantem o bem hipotecado.</p> <p>§ 1º Quando a aeronave estiver em construção, do instrumento deverá constar a descrição de conformidade com o contrato, assim como a etapa da fabricação, se a hipoteca recair sobre todos os componentes; ou a individuação das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia.</p> <p>§ 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas</p>			
--	--	--	--	--	--	--

previstas no artigo 73, item III.			as indicações previstas no artigo 73, item III.				
<p>Art. 143. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de:</p> <p>I - despesas judiciais, crédito trabalhista, tributário e proveniente de tarifas aeroportuárias;</p> <p>II - despesas por socorro prestado; gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de suas funções, quando indispensáveis à continuação da viagem; e despesas efetuadas com a conservação da aeronave.</p> <p>Parágrafo único. A preferência será exercida:</p> <p>a) no caso de perda ou avaria da aeronave, sobre o valor do seguro;</p>	<p>Exclusão do Art. 143</p>	<p>Manutenção</p>					

b) no caso de destruição ou inutilização, sobre o valor dos materiais recuperados ou das indenizações recebidas de terceiros; c) no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO V Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave - SEÇÃO II Da Hipoteca Legal							
Art. 144. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.	Exclusão do Art. 144	Exclusão do Art. 144					
Art. 145. Os bens mencionados no artigo anterior serão adjudicados à União, se esta o requerer no Juízo Federal, comprovando: I - a falência, insolvência,	Exclusão do Art. 145	Exclusão do Art. 145					

<p>liquidação judicial ou extrajudicial, antes de concluído o pagamento do débito garantido pelo Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros;</p> <p>II - a ocorrência dos fatos previstos no artigo 189, I e II deste Código.</p>							
<p>Art. 146. O débito que tenha de ser pago pela União ou seus agentes financeiros, vencido ou vencendo, será cobrado do adquirente ou da massa falida pelos valores despendidos por ocasião do pagamento.</p> <p>§ 1º A conversão da moeda estrangeira, se for o caso, será feita pelo câmbio do dia, observada a legislação complementar pertinente.</p> <p>§ 2º O valor das aeronaves adjudicadas à União será o da data da referida adjudicação.</p>	<p>Exclusão do Art. 146</p>	<p>Exclusão do Art. 146</p>					

<p>§ 3º Do valor do crédito previsto neste artigo será deduzido o valor das aeronaves adjudicadas à União, cobrando-se o saldo.</p> <p>§ 4º Se o valor das aeronaves for maior do que as importâncias despendidas ou a despender, pela União ou seus agentes financeiros, poderá aquela vender em leilão as referidas aeronaves pelo valor da avaliação.</p> <p>§ 5º Com o preço alcançado, pagar-se-ão as quantias despendidas ou a despender, e o saldo depositar-se-á, conforme o caso, em favor da massa falida ou liquidante.</p> <p>§ 6º Se no primeiro leilão não alcançar lance superior ou igual à avaliação, far-se-á, no</p>								
---	--	--	--	--	--	--	--	--

mesmo dia, novo leilão condicional pelo maior preço. § 7º Se o preço alcançado no leilão não for superior ao crédito da União, poderá esta optar pela adjudicação a seu favor.							
Art. 147. Far-se-á ex officio a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro: I - da hipoteca legal; II - da adjudicação de que tratam os artigos 145, 146, § 7º e 190 deste Código. Parágrafo único. Os atos jurídicos, de que cuida o artigo, produzirão efeitos ainda que não levados a registro no tempo próprio.	Exclusão do Art. 147	Exclusão do Art. 147					
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO V Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave - SEÇÃO III Da Alienação Fiduciária							
Art. 148. A alienação fiduciária em garantia	Manutenção.	Exclusão do Art. 148					

transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da aeronave ou de seus equipamentos, independentemente da respectiva tradição, tornando-se o devedor o possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.							
Art. 149. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterá: I - o valor da dívida, a taxa de juros, as comissões, cuja cobrança seja permitida, a cláusula penal e a estipulação da correção monetária, se houver, com a indicação exata dos índices aplicáveis;	Manutenção.	Exclusão do Art. 149	Art. 149. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterá: I - o valor da dívida, sua estimativa ou valor máximo, a taxa de juros, se houver, as comissões, cuja cobrança seja permitida, a cláusula penal e a estipulação da correção monetária, se houver, com a indicação				

<p>II - a data do vencimento e o local do pagamento;</p> <p>III - a descrição da aeronave ou de seus motores, com as indicações constantes do registro e dos respectivos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade.</p> <p>§ 1º No caso de alienação fiduciária de aeronave em construção ou de seus componentes, do instrumento constará a descrição conforme o respectivo contrato e a etapa em que se encontra.</p> <p>§ 2º No caso do parágrafo anterior, o domínio fiduciário transferir-se-á, no ato do</p>		<p>exata dos índices aplicáveis;</p> <p>II - a data do vencimento, ou a época do pagamento, e o local do pagamento;</p> <p>III - a descrição da aeronave ou de seus motores, com as indicações constantes do registro e dos respectivos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade.</p> <p>§ 1º No caso de alienação fiduciária de aeronave em construção ou de seus componentes, do instrumento constará a descrição conforme o respectivo contrato e a etapa em que se encontra.</p> <p>§ 2º No caso do parágrafo anterior, o domínio fiduciário transferir-se-á, no ato do</p>			
---	--	--	--	--	--

registro, sobre as partes componentes, e estender-se-á à aeronave construída, independente de formalidade posterior.			do registro, sobre as partes componentes, e estender-se-á à aeronave construída, independente de formalidade posterior.				
Art. 150. A alienação fiduciária só tem validade e eficácia após a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.	Manutenção do Art. 150, adequando às atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro	Art. 150. A alienação fiduciária constitui-se com a inscrição do contrato , celebrado por instrumento público ou particular, que lhe serve de título, no Registro Aeronáutico Brasileiro. § 1º Com a constituição da alienação fiduciária, dá-se o desdobramento da posse, tornando-se o devedor possuidor direto da coisa. § 2º Se, na data do instrumento de alienação fiduciária, o devedor ainda não for proprietário da coisa objeto do contrato, o domínio resolúvel desta se transferirá ao credor no momento da aquisição da propriedade pelo					

		devedor, independentemente de qualquer formalidade posterior.					
Art. 151. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros e aplicar o respectivo preço no pagamento do seu crédito e das despesas decorrentes da cobrança, entregando ao devedor o saldo, se houver.	Art. 151. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros, independentemente de leilão, hasta pública, avaliação prévia ou qualquer outra medida judicial ou extrajudicial, salvo disposição expressa em contrário prevista no contrato, devendo aplicar o preço da venda no pagamento de seu crédito e das despesas decorrentes e entregar ao devedor o saldo apurado, se houver, com a devida prestação de contas.	Exclusão do Art. 151	Art. 151. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros, judicial ou extrajudicialmente, independentemente de avaliação prévia ou qualquer outra medida, e aplicar o respectivo preço no pagamento do seu crédito e das despesas decorrentes da cobrança, entregando ao devedor o saldo, se houver.	§ 1º O crédito a que se refere o presente artigo abrange o principal, juros e comissões, além das taxas, cláusula			

<p>pagamento do saldo.</p> <p>§ 2º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.</p> <p>§ 3º O proprietário fiduciário ou credor poderá proceder à busca e apreensão judicial do bem alienado fiduciariamente, diante da mora ou inadimplemento do credor.</p>	<p>penal e correção monetária, quando expressamente convencionados pelas partes.</p> <p>§2ºA mora decorrerá do simples vencimento do prazo para pagamento e poderá ser comprovada por carta registrada com aviso de recebimento, não se exigindo que a assinatura constante do referido aviso seja a do próprio destinatário.</p> <p>§ 3º Se o preço não bastar para pagar o crédito e despesas, o devedor continuará obrigado pelo pagamento do saldo.</p>		<p>penal e correção monetária, quando expressamente convencionados pelas partes.</p> <p>§ 2º A mora decorrerá do simples vencimento do prazo para pagamento e poderá ser comprovada por carta registrada com aviso de recebimento, não se exigindo que a assinatura constante do referido aviso seja a do próprio destinatário.</p>	<p>§ 3º A mora e o inadimplemento de obrigações contratuais garantidas por alienação fiduciária, ou a ocorrência legal ou convencional de algum dos casos de antecipação de vencimento da dívida facultarão ao credor considerar vencidas todas as obrigações</p>		
---	---	--	---	---	--	--

<p>§4º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.</p>		<p>contratuais, independentemente de aviso ou notificação judicial ou extrajudicial.</p> <p>§ 4º Se o preço não bastar para pagar o crédito e despesas, o devedor continuará obrigado pelo pagamento do saldo.</p> <p>§ 5º O devedor pode, com a anuência do credor, dar seu direito eventual à coisa em pagamento total ou parcial da dívida, após o vencimento desta.</p> <p>§ 6º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.</p> <p>§ 7º O proprietário fiduciário ou credor poderá proceder à</p>			
---	--	--	--	--	--

			<p>busca e apreensão judicial do bem alienado fiduciariamente, diante da mora ou inadimplemento do devedor.</p> <p>§ 8º Os procedimentos previstos no caput e no seu § 2º aplicam-se às operações de arrendamento previstas nesta Lei.</p> <p>§ 9º A adoção dos procedimentos previstos neste artigo dar-se-á sem prejuízo da aplicação das regras previstas no Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013.</p>			
	<p>Art. 151-A O proprietário fiduciário ou credor poderá, desde que comprovada a mora, na forma estabelecida pelo art. 151, ou o inadimplemento, requerer contra o devedor ou terceiro a</p>					

	<p>busca e apreensão do bem alienado fiduciariamente mediante processo judicial.</p> <p>Paragrafo Unico. O procedimento judicial para a busca e apreensão de que trata este artigo observará as disposições constantes no Decreto Lei nº 911 de 01º de outubro de 1969</p>						
Art. 152. No caso de falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial do adquirente ou importador, sem o pagamento do débito para com o vendedor, e de ter o Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros de pagá-lo, a União terá o direito de receber a quantia despendida com as respectivas despesas e consectários legais, deduzido o valor das							

aeronaves, peças e equipamentos, objeto da garantia, procedendo-se de conformidade com o disposto em relação à hipoteca legal (artigos 144 e 145).							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO VI Do Seqüestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave - SEÇÃO I Do Seqüestro da Aeronave							
Art. 153. Nenhuma aeronave empregada em serviços aéreos públicos (artigo 175) poderá ser objeto de seqüestro.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
Parágrafo único. A proibição é extensiva à aeronave que opera serviço de transporte não regular, quando estiver pronta para partir e no curso de viagem da espécie.							
Art. 154. Admite-se o seqüestro:	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						
I - em caso de desapossamento da aeronave por meio ilegal;							
II - em caso de dano à							

propriedade privada provocado pela aeronave que nela fizer pouso forçado. Parágrafo único. Na hipótese do inciso II, não será admitido o seqüestro se houver prestação de caução suficiente a cobrir o prejuízo causado.							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO VI Do Seqüestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave - SEÇÃO II Da Penhora ou Apreensão da Aeronave							
Art. 155. Toda vez que, sobre aeronave ou seus motores, recair penhora ou apreensão, esta deverá ser averbada no Registro Aeronáutico Brasileiro. § 1º Em caso de penhora ou apreensão judicial ou administrativa de aeronaves, ou seus motores, destinados ao serviço público de transporte aéreo regular, a autoridade judicial ou administrativa	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro						

determinará a medida, sem que se interrompa o serviço. § 2º A guarda ou depósito de aeronave penhorada ou de qualquer modo apreendida judicialmente far-se-á de conformidade com o disposto nos artigos 312 a 315 deste Código.							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO V Da Tripulação - CAPÍTULO I Da Composição da Tripulação
TÍTULO V Da Tripulação - CAPÍTULO I Da Composição da Tripulação

Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves. § 1º A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e	SUGESTÃO DE EXCLUSÃO DO CBA.	Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função relacionada à segurança operacional a bordo de aeronaves. § 1º A função remunerada relacionada à segurança operacional a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo	Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves. § 1º A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e				
--	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--

<p>reservada a brasileiros natos ou naturalizados.</p> <p>§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (artigo 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.</p> <p>§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.</p>	<p>Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.</p> <p>§ 2º A função não remunerada relacionada à segurança operacional a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (artigo 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independentemente de sua nacionalidade.</p> <p>§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.</p>	<p>reservada a brasileiros natos ou naturalizados.</p> <p>§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (artigo 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.</p> <p>(§ 2º remetido para o Art. 177 da atual lei como parágrafo único - texto no final desta apresentação)</p> <p>§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.</p>			
Art. 157. Desde que	SUGESTÃO DE	Art. 157. Desde que			

assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.	EXCLUSÃO DO CBA.	assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.					
Art. 158. A juízo da autoridade aeronáutica poderão ser admitidos como tripulantes, em caráter provisório, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros. Parágrafo único. O prazo do contrato de instrutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder de 6 (seis) meses.	SUGESTÃO DE EXCLUSÃO DO CBA.	Art. 158. A juízo da autoridade aeronáutica poderão ser admitidos como tripulantes, em caráter provisório, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros. Parágrafo único. O prazo do contrato de instrutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder de 6 (seis) meses.					
Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de vôo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que	Incluir o artigo 159 no Capítulo II – Das Licenças, Certificados e Habilidades. Ver abaixo.	Art. 159 remetido para - Das Licenças, Certificados e habilitações					

os credenciem ao exercício das respectivas funções.							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO V Da Tripulação - CAPÍTULO II Das Licenças e Certificados e Habilidades							
	Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de vôo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.						
Art. 160. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica.	Manter o artigo 160.						
Parágrafo único. A licença terá caráter							

permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.							
Art. 161. Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e o certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido. Parágrafo único. O disposto no caput do presente artigo aplica-se a brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.	Manter o artigo 161.						
Art. 162. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.	Sugestão de exclusão porque os artigos 160 e 161 já definem que a autoridade deve estabelecer as regras e validade.						
Art. 163. Sempre que o titular de licença apresentar indício	Sugestão de exclusão porque os artigos 160 e 161 já definem que a						

<p>comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.</p> <p>Parágrafo único. Do resultado dos exames acima especificados caberá recurso dos interessados à Comissão técnica especializada ou à junta médica.</p>	<p>autoridade deve estabelecer as regras e validade.</p>						
<p>Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o</p>	<p>Exclusão do Parágrafo único.</p>	<p>Exclusão do Art. 164</p>					

exercício das funções especificadas em sua licença. Parágrafo único. No caso do presente artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 163.	Exclusão do Parágrafo único.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO V Da Tripulação - CAPÍTULO III Do Comandante de Aeronave							
TÍTULO V Da Tripulação -CAPÍTULO III Do Comandante de Aeronave							
Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem. Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.	Sugestão: remeter para capítulo do diário de bordo.	Manter o art. 165.					
Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.	Exclusão.	Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.					

<p>§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.</p> <p>§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.</p> <p>§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:</p> <p>I - limite da jornada de trabalho;</p> <p>II - limites de vôo;</p>	<p>§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.</p> <p>§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.</p> <p>§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:</p> <p>I - limite da jornada de trabalho;</p> <p>II - limites de vôo;</p>			
--	--	--	--	--

III - intervalos de repouso; IV - fornecimento de alimentos.		III - intervalos de repouso; IV - fornecimento de alimentos.					
Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o vôo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem. Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.	Exclusão.	Manter o art. 167.					
Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá:	Exclusão.	Manter o art. 168.					

<p>I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;</p> <p>II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;</p> <p>III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de vôo (artigo 16, § 3º).</p> <p>Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.</p>								
Art. 169. Poderá o	Exclusão.	Manter o art. 169.						

Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do vôo.							
Art. 170. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do vôo.	Exclusão.	Manter o art. 170.					
Art. 171. As decisões tomadas pelo Comandante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de alijamento (artigo 16, § 3º), serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade aeronáutica. Parágrafo único. No caso de estar a carga sujeita a controle aduaneiro, será o alijamento comunicado à autoridade fazendária	Sugestão: remeter para capítulo específico do diário de bordo, listando tudo que deva ser registrado.						

mais próxima.							
<p>Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada vôo a data, natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao vôo que forem de interesse da segurança em geral.</p> <p>Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de vôo e de jornada.</p>	<p>Sugestão: remeter para o capítulo do diário de bordo.</p>	<p>Art. 172. No diário de bordo devem ser anotados dados da aeronave, da tripulação e de cada operação, na forma estabelecida pela autoridade de aviação civil.</p> <p>Parágrafo único. O diário de bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações.</p>					

<p>Art. 173. O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.</p> <p>Parágrafo único.</p> <p>Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas, o Comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.</p>	<p>Sugestão: remeter para o capítulo do diário de bordo.</p>						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO I Introdução							
<p>Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221).</p>	<p>Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos.</p>						
<p>Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços</p>	<p>Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços</p>						

<p>aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.</p> <p>§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização.</p> <p>§ 2º A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte público</p>	<p>aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.</p> <p>§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização.</p> <p>§ 2º A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte</p>						
--	---	--	--	--	--	--	--

<p>internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (artigos 1º, § 1º; 203 a 213).</p> <p>§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos artigos 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.</p>	<p>público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (artigos 1º, § 1º; 203 a 213).</p> <p>§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos artigos 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.</p>					
<p>Art. 176. O transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento</p>	<p>Art. 176. O transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de</p>	<p>Art. 176. O transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento</p>				

<p>especial.</p> <p>§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.</p> <p>§ 2º Salvo o disposto no parágrafo anterior, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.</p>	<p>horário, ou mediante fretamento especial.</p> <p>§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.</p> <p>§ 2º A Administração Postal é responsável pelo conteúdo das remessas postais perante o transportador.</p> <p>§ 3º O transporte de remessas postais contendo artigos perigosos não é permitido pelo modo aéreo, exceto se aprovado pela autoridade de aviação civil.</p> <p>§ 4º Salvo o disposto nos parágrafos anteriores, as</p>	<p>especial.</p> <p>§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.</p> <p>§ 2º Salvo o disposto no parágrafo anterior, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.</p>
---	---	--

	disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO II Serviços Aéreos Privados							
Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas: I - de recreio ou desportivas; II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave; III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.	Inclusão do Parágrafo único.	Art. 177. Consideram-se serviços aéreos privados: I - os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II); II - as atividades de recreio ou desportivas; III – os serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave;					

	<p>Parágrafo único: O tripulante envolvido na operação prevista no caput desse artigo deverão ser habilitados pela Autoridade de Aviação Civil independente da sua nacionalidade.</p>					
<p>Art. 178. Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (artigo 14, § 2º).</p> <p>§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de vôo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.</p>	<p>Art. 178. Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (artigo 14, § 2º).</p> <p>§ 1º Art. 178. As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de vôo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e</p>					

§ 2º As aeronaves de que trata este artigo não poderão efetuar serviços aéreos de transporte público (artigo 267, § 2º).	<p>ao pessoal técnico a bordo, <u>nos termos estabelecidos pela autoridade de aviação aeronáutica e civil.</u></p> <p>§-2º Parágrafo único. As aeronaves de que trata este artigo não poderão efetuar serviços aéreos de transporte público (artigo 267, § 2º).</p>						
Art. 179. As pessoas físicas ou jurídicas que, em seu único e exclusivo benefício, se dediquem à formação ou adestramento de seu pessoal técnico, poderão fazê-lo mediante a anuênciada autoridade aeronáutica.	<u>Art. 179. As pessoas físicas ou jurídicas que, em seu único e exclusivo benefício, se dediquem à formação ou adestramento de seu pessoal técnico, poderão fazê-lo mediante a anuênciada autoridade aeronáutica.</u>						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos - SEÇÃO I Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos - SEÇÃO I Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular,	Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular,	Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia autorização , quando se tratar de transporte aéreo regular,	Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia autorização concessão , quando se tratar de	Art. XXX . A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão/ autorização , quando se tratar de			
--	--	--	--	---	--	--	--

<p>ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.</p> <p>Parágrafo primeiro: os concessionários e autorizatários de serviços aéreos públicos serão tratados com isonomia quando da utilização do sistema aeroportuário.</p>	<p>aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.</p> <p>Parágrafo primeiro: os concessionários e autorizatários de serviços aéreos públicos serão tratados com isonomia quando da utilização do sistema aeroportuário.</p>	<p>transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.</p>	<p>transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.</p>	<p>transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.</p>			
<p>Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:</p> <p>PROPOSTA PRINCIPAL: Acabar com qualquer restrição ao capital estrangeiro e à direção-executiva de estrangeiros em empresas aéreas brasileiras</p> <p>PROPOSTA ALTERNATIVA: Para empresas aéreas que apenas operem ligações domésticas, regulares ou não regulares, de passageiros ou cargas, acabar com qualquer restrição quanto ao</p>	<p>PROPOSTA: Que o limite seja elevado dos atuais 20% para 49% de capital estrangeiro com direito a voto, mantendo-se as demais restrições em vigor.</p>		<p>Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:</p> <p>I - sede no Brasil;</p> <p>II - pelo menos 51%(cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais</p>	<p>Art. 181. A autorização concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, que tiver pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros.</p> <p>Parágrafo único. Caso a empresa venha a se constituir sob a forma de sociedade anônima de capital aberto, não prevalecerá a limitação</p>	<p>Art. XXX. No caso de transporte aéreo regular que efetue ou pretenda efetuar voos internacionais, a concessão/autorização somente será dada:</p> <p>§ 1º À pessoa jurídica brasileira com sede no Brasil;</p> <p>§ 2º Direção confiada exclusivamente a brasileiros;</p> <p>§ 3º Pelo menos 51%(cinquenta e um</p>		

<p>I - sede no Brasil;</p> <p>II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;</p> <p>III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.</p> <p>§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.</p> <p>§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações</p>	<p>capital estrangeiro e quanto à direção-executiva de estrangeiros --E-- para empresas aéreas que operem tanto ligações domésticas como internacionais, regulares ou não regulares, de passageiros ou cargas, que o limite seja elevado dos atuais 20% para 49% de capital estrangeiro com direito a voto, bem como acabar com qualquer restrição quanto à direção-executiva por estrangeiros nestas outras empresas</p>		<p>aumentos do capital social;</p>	<p>de capital estrangeiro disposta no caput.</p> <p>I - sede no Brasil;</p> <p>II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;</p> <p>III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.</p> <p>§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.</p> <p>§ 2º Pode ser admitida a</p>	<p>por cento) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;</p> <p>§ 4º Voos internacionais operados por empresa brasileira deverão ser operados exclusivamente por tripulações brasileiras com contrato de trabalho no Brasil, ressalvados os casos já previstos nos Art. 156 e Art. 158 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica).</p> <p>§ 5º Se em caso de incorporação, compra ou fusão de empresa Brasileira por empresa de conglomerado estrangeiro, Acordo Coletivo de Trabalho - ACT seja firmado entre a empresa aérea e o representante legal da</p>	
--	---	--	------------------------------------	--	--	--

<p>preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.</p> <p>§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.</p> <p>§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.</p>		<p>§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.</p> <p>§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 49% (quarenta e nove por cento) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.</p>	<p>emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.</p> <p>§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.</p> <p>§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.</p>	<p>categoria profissional dos tripulantes, para garantir a proporcionalidade de emprego para brasileiros do momento da negociação.</p>
--	--	---	--	--

			<p>§ 5º Em caso de fusão ou aquisição de empresas brasileiras por empresas aéreas internacionais, a proporcionalidade da participação de mercado de cada empresa no mercado internacional seja mantida em iguais proporções ao momento da fusão ou aquisição.</p>				
					<p>Art. XXX. No caso de transporte aéreo regular que efetue ou pretenda efetuar exclusivamente voos domésticos, a concessão/autorização será dada:</p> <p>§ 1º À pessoa jurídica com sede no Brasil.</p>		
					<p>Art. XXX. No caso de transporte aéreo não regular e serviço aéreo especializado, a concessão/autorização será dada:</p>		

					§ 1º À pessoa jurídica com sede no Brasil.		
<p>Art. 182. A autorização pode ser outorgada:</p> <p>I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;</p> <p>II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.</p> <p>Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.</p>	<p>Art. 182. A autorização pode ser outorgada:</p> <p>I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;</p> <p>II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.</p> <p>Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.</p>						

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuênciada autoridade competente.	Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuênciada autoridade competente.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos – CAPÍTULO III – Serviços Aéreos Públicos – SEÇÃO II Da Aprovação dos Atos Constitutivos e suas Alterações

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.	Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.						
Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de	Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a						

serviços aéreos.	execução de serviços aéreos.						
Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no 1º (primeiro) mês de cada semestre do exercício social, relação completa: I - dos seus acionistas, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social; II - das transferências de ações, operadas no semestre anterior, com a qualificação do transmitente e do adquirente, bem como do que representa, percentualmente, a sua participação social. § 1º Diante dessas informações, poderá a autoridade aeronáutica:	Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no 1º (primeiro) mês de cada semestre do exercício social, relação completa: I - dos seus acionistas, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social; II - das transferências de ações, operadas no semestre anterior, com a qualificação do transmitente e do adquirente, bem como do que representa, percentualmente, a sua participação social. § 1º Diante dessas informações, poderá a autoridade aeronáutica:						

<p>I - considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei;</p> <p>II - determinar que, no período que fixar, as transferências dependerão de aprovação prévia.</p> <p>§ 2º É exigida a autorização prévia, para a transferência de ações:</p> <p>I - que assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade;</p> <p>II - que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social;</p> <p>III - que representem 2% (dois por cento) do capital social;</p> <p>IV - durante o período fixado pela autoridade</p>	<p>I - considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei;</p> <p>II - determinar que, no período que fixar, as transferências dependerão de aprovação prévia.</p> <p>§ 2º É exigida a autorização prévia, para a transferência de ações:</p> <p>I - que assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade;</p> <p>II - que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social;</p> <p>III - que representem 2% (dois por cento) do capital social;</p> <p>IV - durante o período fixado pela autoridade</p>					
--	---	--	--	--	--	--

<p>aeronáutica, em face da análise das informações semestrais a que se refere o § 1º, item II, deste artigo;</p> <p>V - no caso previsto no artigo 181, § 3º.</p>	<p>aeronáutica, em face da análise das informações semestrais a que se refere o § 1º, item II, deste artigo;</p> <p>V - no caso previsto no artigo 181, § 3º.</p>					
<p>Art. 186. As empresas de que tratam os artigos 181 e 182, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos, o bem público ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se ou incorporar-se.</p>	<p>Art. 186. As empresas de que tratam os artigos 181 e 182, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos, o bem público ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se ou incorporar-se.</p>					
<p>§ 1º A consociação, a associação e a constituição de grupos societários serão permitidas tendo em vista a exploração dos serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características</p>	<p>§ 1º A consociação, a associação e a constituição de grupos societários serão permitidas tendo em vista a exploração dos serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de</p>					

<p>comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.</p> <p>§ 2º Embora pertencendo ao mesmo grupo societário, uma empresa não poderá, fora dos casos previstos no caput deste artigo, explorar linhas aéreas cuja concessão tenha sido deferida a outra.</p> <p>§ 3º Todos os casos previstos no caput e no § 1º deste artigo só se efetuarão com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.</p>	<p>características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.</p> <p>§ 2º Embora pertencendo ao mesmo grupo societário, uma empresa não poderá, fora dos casos previstos no caput deste artigo, explorar linhas aéreas cuja concessão tenha sido deferida a outra.</p> <p>§ 3º Todos os casos previstos no caput e no § 1º deste artigo só se efetuarão com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.</p>						
<p>Lei nº 7.565/86</p>	<p>CERCBA – Redação proposta 1</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 2</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 3</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 4</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 5</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 6</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 7</p>
<p>TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos – CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos – SEÇÃO III Da Intervenção, Liquidação e Falência de Empresa Concessionária de Serviços Aéreos Públicos</p>							
<p>Art. 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a</p>	<p>Art. 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a</p>						

exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.	<p>exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.</p> <p>Alteração Lei 11.101/2005: Art. 199. Não se aplica o disposto no art. 198 desta Lei às sociedades a que se refere o art. 187 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.</p> <p>§ 1º Na recuperação judicial e na falência das sociedades de que trata <u>o artigo 175 da Lei nº 7.565/86 e o caput</u> deste artigo, em nenhuma hipótese ficará suspenso o exercício de direitos derivados de contratos de locação, arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de arrendamento de aeronaves ou de suas partes.</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>§ 2º Os créditos decorrentes dos contratos mencionados <u>no caput</u> <u>no § 1º</u> <u>deste artigo</u> não se submeterão aos efeitos da recuperação judicial ou extrajudicial, prevalecendo os direitos de propriedade sobre a coisa e as condições contratuais, não se lhes aplicando a ressalva contida na parte final do § 3º do art. 49 desta Lei.</p> <p>§ 3º Na hipótese de falência das sociedades de que trata o caput deste artigo, prevalecerão os direitos de propriedade sobre a coisa relativos a contratos de locação, de arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de arrendamento de aeronaves ou de suas partes.</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>Art. 188. O Poder Executivo poderá intervir nas empresas concessionárias ou autorizadas, cuja situação operacional, financeira ou econômica ameace a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo.</p> <p>§ 1º A intervenção visará ao restabelecimento da normalidade dos serviços e durará enquanto necessária à consecução do objetivo.</p> <p>§ 2º Na hipótese de ser apurada, por perícia técnica, antes ou depois da intervenção, a impossibilidade do restabelecimento da normalidade dos serviços:</p> <p>I - será determinada a</p>	<p>Art. 188. O Poder Executivo poderá intervir nas empresas concessionárias ou autorizadas, cuja situação operacional, financeira ou econômica ameace a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo.</p> <p>§ 1º A intervenção visará ao restabelecimento da normalidade dos serviços e durará enquanto necessária à consecução do objetivo.</p> <p>§ 2º Na hipótese de ser apurada, por perícia técnica, antes ou depois da intervenção, a impossibilidade do restabelecimento da normalidade dos serviços:</p> <p>I - será determinada a</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>liquidação extrajudicial, quando, com a realização do ativo puder ser atendida pelo menos a metade dos créditos;</p> <p>II - será requerida a falência, quando o ativo não for suficiente para atender pelo menos à metade dos créditos, ou quando houver fundados indícios de crimes falenciais.</p>	<p>liquidação extrajudicial, quando, com a realização do ativo puder ser atendida pelo menos a metade dos créditos;</p> <p>II - será requerida a falência, quando o ativo não for suficiente para atender pelo menos à metade dos créditos, ou quando houver fundados indícios de crimes falenciais.</p>					
<p>Art. 189. Além dos previstos em lei, constituem créditos privilegiados da União nos processos de liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo:</p> <p>I - a quantia despendida pela União para financiamento ou pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos pela empresa de transporte aéreo;</p>	<p>Art. 189. Além dos previstos em lei, constituem créditos privilegiados da União nos processos de liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo:</p> <p>I - a quantia despendida pela União para financiamento ou pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos pela empresa de transporte aéreo;</p>					

II - a quantia por que a União se haja obrigado, ainda que parceladamente, para pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos, importados pela empresa de transporte aéreo.	II - a quantia por que a União se haja obrigado, ainda que parceladamente, para pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos, importados pela empresa de transporte aéreo.					
Art. 190. Na liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo, serão liminarmente adjudicadas à União, por conta e até o limite do seu crédito, as aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos antes da instauração do processo:	Art. 190. Na liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo, serão liminarmente adjudicadas à União, por conta e até o limite do seu crédito, as aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos antes da instauração do processo:					

<p>cujo pagamento ela venha a ser responsabilizada após o início do processo.</p> <p>§ 1º A adjudicação de que trata este artigo será determinada pelo Juízo Federal, mediante a comprovação, pela União, da ocorrência das hipóteses previstas nos itens I e II deste artigo.</p> <p>§ 2º A quantia correspondente ao valor dos bens referidos neste artigo será deduzida do montante do crédito da União, no processo de cobrança executiva, proposto pela União contra a devedora, ou administrativamente, se não houver processo judicial.</p>	<p>cujo pagamento ela venha a ser responsabilizada após o início do processo.</p> <p>§ 1º A adjudicação de que trata este artigo será determinada pelo Juízo Federal, mediante a comprovação, pela União, da ocorrência das hipóteses previstas nos itens I e II deste artigo.</p> <p>§ 2º A quantia correspondente ao valor dos bens referidos neste artigo será deduzida do montante do crédito da União, no processo de cobrança executiva, proposto pela União contra a devedora, ou administrativamente, se não houver processo judicial.</p>							
<p>Art. 191. Na expiração normal ou antecipada das atividades da</p>	<p>Art. 191. Na expiração normal ou antecipada das atividades da</p>							

empresa, a União terá o direito de adquirir, diretamente, em sua totalidade ou em partes, as aeronaves, peças e equipamentos, oficinas e instalações aeronáuticas, pelo valor de mercado.	empresa, a União terá o direito de adquirir, diretamente, em sua totalidade ou em partes, as aeronaves, peças e equipamentos, oficinas e instalações aeronáuticas, pelo valor de mercado.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos - SEÇÃO IV Do Controle e Fiscalização dos Serviços Aéreos Públicos

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica.	Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica.						
Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim,	Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico						

<p>a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar freqüências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.</p>	<p>pôrendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar freqüências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.</p>						
<p>Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não regulares (artigos 217 a 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.</p>	<p>Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não regulares (artigos 217 a 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.</p>						
<p>Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos contratos ou acordos</p>	<p>Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos</p>						

<p>firmados pelos empresários de serviços especializados (artigo 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (artigos 15, § 2º e 178, § 2º), entre si, ou com terceiros.</p>	<p>contratos ou acordos firmados pelos empresários de serviços especializados (artigo 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (artigos 15, § 2º e 178, § 2º), entre si, ou com terceiros.</p>						
<p>Art. 195. Os serviços auxiliares serão regulados de conformidade com o disposto nos artigos 102 a 104.</p>	<p>Art. 195. Os serviços auxiliares serão regulados de conformidade com o disposto nos artigos 102 a 104.</p>						
<p>Art. 196. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos, deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade aeronáutica.</p> <p>Parágrafo único. O explorador da aeronave,</p>	<p>Manter o artigo 196.</p>						

através de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer aos órgãos do Sistema de Proteção ao Vôo (artigos 47 a 65), os elementos relativos ao vôo ou localização da aeronave.						
Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar. Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários.	Art. 197. A fiscalização será exercida pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica, nas atividades de sua competência. Excluído o Parágrafo único.	Art. 197. A fiscalização será exercida pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica, nas atividades de sua competência.	Art. 197. A fiscalização será exercida pelas autoridades de aviação civil e aeronáutica ou por entidades e pessoas credenciadas, pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.	Art. 197. A fiscalização será exercida pelo Inspetor de Aviacao Civil (INSPAC) que a autoridade de aviação civil credenciar.	Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e	Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários

				aeroviários.			
Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica.	Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica.						
Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.	Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.						
Art. 199. A autoridade aeronáutica poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.	Art. 199. A autoridade aeronáutica poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros,						

	registros e documentos:						
Art. 200. Toda empresa nacional ou estrangeira de serviço de transporte aéreo público regular obedecerá às tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica.	Art. 200. Toda empresa nacional ou estrangeira de serviço de transporte aéreo público regular obedecerá às tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica.						
Parágrafo único. No transporte internacional não regular, a autoridade aeronáutica poderá exigir que o preço do transporte seja submetido a sua aprovação prévia.	Parágrafo único. No transporte internacional não regular, a autoridade aeronáutica poderá exigir que o preço do transporte seja submetido a sua aprovação prévia.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO IV Dos Serviços Aéreos Especializados							
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO IV Dos Serviços Aéreos Especializados							
Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:	Art. 201 Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:	Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:					
I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;	I- aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aero topografia;	I-aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;					
II - prospecção,	II- prospecção,	II—prospecção;					

<p>exploração ou deteção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;</p> <p>III - publicidade aérea de qualquer natureza;</p> <p>IV - fomento ou proteção da agricultura em geral;</p> <p>V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;</p> <p>VI - ensino e adestramento de pessoal de vôo;</p> <p>VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;</p> <p>VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.</p>	<p>exploração ou deteção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;</p> <p>III- publicidade aérea de qualquer natureza;</p> <p>IV- fomento ou proteção da agricultura em geral;</p> <p>V- saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;</p> <p>VI- ensino e adestramento de pessoal de voo;</p> <p>VII- provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;</p> <p>VIII- qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.</p>	<p>exploração ou deteção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;</p> <p>III—publicidade aérea de qualquer natureza;</p> <p>IV—fomento ou proteção da agricultura em geral;</p> <p>V—saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;</p> <p>VI—ensino e adestramento de pessoal de vôo;</p> <p>VII—provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;</p> <p>VIII—qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.</p>
---	---	--

	<p>§ 1º Não é considerada “publicidade aérea” a exposição da logomarca do patrocinador de pilotos desportivos em suas aeronaves.</p> <p>§ 2º Considera-se patrocínio a remuneração de pilotos mediante contrato, não inferior a 90 dias, envolvendo os voos de treinamento e competição do piloto atleta.</p>					
Art. 202. Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, semeadura, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em	Art. 202. Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, semeadura, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em					

campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.	campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO V Do Transporte Aéreo Regular - SEÇÃO I Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras							
Art. 205. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:	Art. 205. Para funcionar e operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:						
I - ser designada pelo Governo do respectivo país;	I - ser designada pelo Governo do respectivo país;						
II - obter autorização de funcionamento no Brasil (artigos 206 a 211);	II - obter autorização junto à autoridade de aviação civil;						
III - obter autorização para operar os serviços aéreos (artigos 212 e 213).							
Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se	§ 1º: A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto o pedido de autorização a que se referem o item II deste						

<p>referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.</p>	<p>artigo é ato da própria empresa designada.</p> <p>§ 2º Ao requerimento de autorização para funcionamento e operação devem juntar-se:</p> <p>I - prova de se achar a sociedade constituída conforme a lei de seu país, indicando nome, objeto, duração e sede da sociedade no estrangeiro;</p> <p>II – Ato societário por meio do qual foram eleitos os administradores da sociedade;</p> <p>III - cópia do ato societário que autorizou o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território nacional;</p> <p>IV - prova de nomeação do representante no Brasil, com poderes</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>expressos para aceitar as condições exigidas para a autorização, resolver quaisquer questões relativas a empresa no Brasil e receber citação judicial pela sociedade.</p> <p>V - os planos operacional e técnico bem como o horário que pretende observar, se o caso, na forma da regulamentação expedida pela autoridade de aviação civil;</p> <p>§ 3º Os documentos indicados nos incisos I, II, III e IV do parágrafo segundo deste artigo serão autenticados, de conformidade com a lei nacional da sociedade requerente, legalizados no consulado brasileiro da respectiva sede e acompanhados de tradução em vernáculo.</p>						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação	CERCBA - Redação	CERCBA - Redação	CERCBA - Redação	CERCBA - Redação	CERCBA - Redação	CERCBA - Redação

	proposta 1	proposta 2	proposta 3	proposta 4	proposta 5	proposta 6	proposta 7
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO V Do Transporte Aéreo Regular - SEÇÃO I Da Autorização para Funcionamento							
Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País será instruído com os seguintes documentos:	<p>Art. 206. Aceitas as condições, expedirá a Autoridade de Aviação Civil a Portaria de Autorização, que será publicada no órgão oficial da União, cujo exemplar representará prova para fins de arquivamento junto ao órgão do registro das empresas mercantis competente.</p> <p>§ 1º A Portaria de Autorização deverá ser expedida no prazo não superior a um (1) mês a contar da apresentação da documentação prevista no parágrafo segundo do artigo anterior.</p> <p>§ 2º O requerimento para arquivamento dos atos societários da empresa aérea estrangeira perante o órgão do registro das</p>						

<p>deliberou sobre o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território brasileiro;</p> <p>V - último balanço mercantil legalmente publicado no país de origem;</p> <p>VI - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização (artigo 207).</p>	<p>empresas mercantis será instruído com exemplar da publicação exigida neste artigo, acompanhada de documento do depósito em dinheiro, em estabelecimento bancário oficial, do capital ali mencionado e declaração firmada pelo representante legal nomeado informando o endereço da sucursal ou filial da empresa designada no Brasil.</p> <p>§ 3º A sociedade autorizada poderá iniciar sua atividade antes de inscrita no registro próprio do lugar em que se deva estabelecer, em caso de autorização provisória a título precário a ser expedida pela autoridade de aviação civil.</p>					
<p>Art. 207. As condições que o Governo Federal achar conveniente</p>	<p>Art. 207 - As empresas aéreas estrangeiras autorizadas a operar no</p>					

<p>estabelecer em defesa dos interesses nacionais constarão de termo de aceitação assinado pela empresa requerente e integrarão o decreto de autorização.</p> <p>Parágrafo único. Um exemplar do órgão oficial que tiver feito a publicação do decreto e de todos os documentos que o instruem será arquivado no Registro de Comércio da localidade onde vier a ser situado o estabelecimento principal da empresa, juntamente com a prova do depósito, em dinheiro, da parte do capital destinado às operações no Brasil.</p>	<p>país são dispensadas de reproduzir no órgão oficial da União, e do Estado as publicações de balanço patrimonial, de resultado econômico, bem como aos atos de sua administração, seja com relação à matriz, seja com relação às sucursais, filiais ou agências existentes no País.</p>					
<p>Art. 208. As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer</p>	<p>Art. 208. A autorização para operar de que trata o artigo anterior poderá ser suspensa nas hipóteses previstas nesta lei e mediante requisição da empresa aérea autorizada, e não</p>					

<p>assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.</p> <p>Parágrafo único. No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.</p>	<p>afetará a autorização de funcionamento.</p> <p>§ 1º. A empresa aérea designada que tenha requisitado a suspensão de sua autorização para operar poderá requerer à autoridade de aviação civil nova autorização para operar a qualquer tempo, mediante apresentação dos documentos indicados no inciso V do parágrafo 2º do art. 205 deste código.</p> <p>§ 2º Caso tenha havido substituição do representante legal deverá ser apresentada prova de nomeação de que trata o inciso IV do parágrafo 2º do mesmo artigo.</p>						
<p>Art. 209. Qualquer alteração que a empresa estrangeira fizer em seu estatuto ou atos constitutivos dependerá de aprovação do</p>	<p>Art. 209. Empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil poderão obter autorização para</p>						

Governo Federal para produzir efeitos no Brasil.	funcionamento para venda de bilhetes de transporte aéreo ou carga, devendo para tanto apresentar a documentação prevista nos incisos I, II, III, e IV do parágrafo segundo do art. 205, dispensada a designação.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO V Do Transporte Aéreo Regular

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.	Suprimir o Art. 216						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO VI Dos Serviços de Transporte Aéreo Não Regular

Art. 218. Além da nacionalidade brasileira, a pessoa interessada em obter a autorização de funcionamento, deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando: I - sua capacidade	Suprimir o Art. 218						
---	----------------------------	--	--	--	--	--	--

<p>econômica e financeira;</p> <p>II - a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar;</p> <p>III - que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;</p> <p>IV - que fez os seguros obrigatórios.</p>							
<p>Art. 220. Os serviços de táxi-aéreo constituem modalidade de transporte público aéreo não regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.</p>	<p>Excluir.</p>	<p>REVOGAR</p>					
<p>Art. 221. As pessoas</p>	<p>Excluir.</p>	<p>Art. 221 As pessoas físicas</p>	<p>REVOGAR</p>				

<p>físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (artigos 267, § 2º; 178, § 2º e 179).</p>		<p>ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulante, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (arts. 267, § 2º, 178, § 2º e 179)</p> <p>§ 1º Não é considerado serviço público de transporte aéreo o voo panorâmico realizado em aeronaves usadas na prática do desporto aéreo tais como asa delta, parapente, ultraleve, planador, girocóptero, balão e outras aeronaves experimentais.</p>					
---	--	---	--	--	--	--	--

<p>Lei nº 7.565/86</p>	<p>CERCBA – Redação proposta 1</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 2</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 3</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 4</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 5</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 6</p>	<p>CERCBA - Redação proposta 7</p>
-------------------------------	---	---	---	---	---	---	---

<p>TÍTULO VII Do Contrato de Transporte Aéreo - CAPÍTULO I Disposições Gerais</p>							
<p>Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga,</p>	<p>Art. _____. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a prestar serviço de transporte de</p>						

<p>encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.</p> <p>Parágrafo único. O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.</p>	<p>passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.</p> <p>§ 1º O contrato de transporte aéreo será doméstico quando a origem e destino do transporte estejam situados no território nacional, ao passo que será internacional caso a origem e destino ou mesmo algum ponto intermediário estejam localizados em país distinto.</p> <p>§ 2º Aos serviços de transporte aéreo doméstico são aplicáveis as normas previstas neste Código e aos serviços de transporte aéreo internacional são aplicáveis as normas previstas nos tratados internacionais firmados pelo Brasil.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	§ 3º As normas previstas neste código e nos tratados firmados pelo Brasil constituem legislação especial aplicável aos serviços de transporte aéreo, e prevalecem sobre qualquer disposição contratual ou legal interna que as contrariem.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO VII Do Contrato de Transporte Aéreo - CAPÍTULO III Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga							
Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:	Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:						
I - o lugar e data de emissão;	I - o lugar e data de emissão;						
II - os pontos de partida e destino;	II - os pontos de partida e destino;						
III - o nome e endereço do expedidor;	III - o nome e endereço do expedidor;						

IV - o nome e endereço do transportador;	IV - o nome e endereço do transportador;				
V - o nome e endereço do destinatário; VI - a natureza da carga;	V - o nome e endereço do destinatário; VI - a natureza da carga;				
VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;	VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;				
VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;	VIII - o peso e a quantidade de volumes;				
IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contrapagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;	IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contrapagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;				
X - o valor declarado, se houver;	X - o valor declarado, se houver;				
XI - o número das vias do conhecimento;	XI – REVOGAR				
XII - os documentos entregues ao	XII - os documentos entregues ao				

transportador para acompanhar o conhecimento; XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.	transportador para acompanhar o conhecimento; XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.					
Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em 3 (três) vias originais e entregue pelo expedidor com a carga. § 1º A 1ª via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor. § 2º A 2ª via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e	Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em 3 (três) vias originais após a entrega da carga pelo expedidor e a respectiva aceitação para transporte pelo transportador. § 1º A 1ª via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor. § 2º A 2ª via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e					

acompanhará a carga. § 3º A 3ª via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.	acompanhará a carga. § 3º A 3ª via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga. § 4º Aceita-se a emissão do conhecimento aéreo em versão eletrônica.						
Art. 237. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.	Art. 237. Se o expedidor, autorizado pelo transportador, fizer o conhecimento, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.						
Art. 238. Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.	Art. 238. Quando houver mais de um volume, o transportador poderá emitir conhecimentos aéreos distintos.						
Art. 240. O conhecimento faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.	Art. 240. A emissão do conhecimento aéreo faz presumir, até prova em contrário, a celebração do contrato de transporte aéreo de carga, a entrega da						

	<p>carga pelo expedidor em condições para transporte e o recebimento e a aceitação da carga pelo transportador.</p>					
Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo da aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.	Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e a aceitação da carga e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo da aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.					
Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido feitos para proceder ao	Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido feitos					

carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (artigo 263).	para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (artigo 263).						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO VIII Da Responsabilidade Civil - CAPÍTULO I Da Responsabilidade Contratual - SEÇÃO I Disposições Gerais							
Art. 246. A responsabilidade do transportador (artigos 123, 124 e 222, Parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (artigos 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (artigos 257, 260, 262, 269 e 277).	Art. _____. A responsabilidade do transportador, na forma disposta neste capítulo , por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte aéreo está sujeita aos limites estabelecidos neste Título.						
Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capítulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que	Art. _____. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Título , mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que						

continuará regido por este Código (artigo 10).	continuará válido e regido por este Código.						
<p>Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.</p> <p>§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.</p> <p>§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.</p> <p>§ 3º A sentença, no Juízo Criminal, com trânsito</p>	<p>Art. _____. Os limites de indenização, previstos neste Título, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos, desde que atuando no exercício de suas funções.</p> <p>§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.</p> <p>§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.</p>						

em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO VIII Da Responsabilidade Civil - CAPÍTULO I Da Responsabilidade Contratual - SEÇÃO III Da Responsabilidade por Dano a Passageiro							
Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:	Art. ___. O transportador responde pelo dano decorrente:						
I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;	I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;						
II - de atraso do transporte aéreo contratado.	II - de atraso do transporte aéreo contratado.						
	III - de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada, desde que a destruição, perda ou avaria haja ocorrido a						

<p>§ 1º O transportador não será responsável:</p> <p>a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;</p> <p>b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.</p>	<p>bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador.</p> <p>§ 1º O transportador não será responsável:</p> <p>a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;</p> <p>b) no caso do item II, nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, conforme disposto no art. ____ deste código.</p> <p>c) No caso do item III, se o dano se decorrer da natureza, da fragilidade, do defeito ou um vício próprio do bem</p>					
--	--	--	--	--	--	--

<p>§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:</p> <p>a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;</p> <p>b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.</p>	<p>transportado como bagagem.</p> <p>§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:</p> <p>a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;</p> <p>b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.</p>					
<p>Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso</p>	<p>Art. _____. A responsabilidade do transportador observará os seguintes limites indenizatórios:</p> <p>I - na hipótese prevista no inciso II do artigo anterior, limita-se ao equivalente a 4.150 Direitos Especiais de Saque (DES), no caso de</p>					

<p>do transporte, a 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN.</p> <p>§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.</p> <p>§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital par a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.</p>	<p>atraso no transporte de passageiros e 1000 Direitos Especiais de Saque (DES), no caso de transporte de bagagens.</p> <p>II - na hipótese prevista no inciso III do artigo anterior, limita-se ao equivalente a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro.</p> <p>§ 1º Os limites de responsabilidade previstos no inciso II deste artigo não serão aplicáveis se o passageiro fizer declaração especial de valor desta no momento do registro de embarque, pagando uma quantia suplementar, nos termos estabelecidos pelas condições gerais de transporte estipuladas pelo transportador.</p> <p>§ 2º. Na hipótese do</p>				
---	---	--	--	--	--

	<p>parágrafo anterior, o transportador estará obrigado a pagar o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real dos bens que constituem a bagagem entregue para transporte.</p>					
	<p>Art. ____ Tratando-se de transporte sucessivo previsto no art. ____ deste Código, será responsável pela reparação o transportador que tenha efetuado o transporte em que o dano se verificar, a não ser que por estipulação expressa, o primeiro transportador tenha assumido a responsabilidade por todos os trechos compreendidos no transporte.</p> <p>§ 1º Em se tratando de transporte de bagagem ou carga, o primeiro</p>					

	<p>transportador será responsável pela reparação do dano em favor do passageiro ou expedidor da carga, e o último transportador será responsável perante o passageiro ou destinatário da carga, respondendo também o transportador que tenha efetuado o transporte durante o qual se produziu a destruição, perda, avaria ou atraso.</p> <p>§ 2º. Na hipótese prevista no parágrafo anterior, os transportadores serão solidariamente responsáveis para com o passageiro, o expedidor ou o destinatário.</p>						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO I Dos Órgãos Administrativos Competentes							
Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de	REVOGAR						

<p>apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.</p> <p>§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.</p> <p>§ 2º Não se compreendem na competência do órgão a que se refere este artigo as infrações sujeitas à legislação tributária.</p>								
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7	
TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO II Das Providências Administrativas								
Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação	Art. 289. A infração aos preceitos deste Código ou das demais normas							

<p>complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:</p> <p>I - multa;</p> <p>II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</p> <p>III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</p> <p>IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;</p> <p>V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.</p>	<p>aplicáveis à aviação civil sujeitará os infratores às seguintes sanções, a serem aplicadas pela Autoridade de Aviação Civil:</p> <p>I - advertência;</p> <p>II - multa;</p> <p>III - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</p> <p>IV - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações.</p> <p>V – REVOGAR</p> <p>§1º A autoridade de aviação civil</p>					
---	---	--	--	--	--	--

<p>regulamentará, para cada infração, as sanções aplicáveis e a respectiva dosimetria, considerada sua gravidade.</p> <p>§2º O procedimento de apuração das infrações de que trata este artigo será regulamentado pela Autoridade de Aviação Civil, e terá rito sumário, com efeito suspensivo, assegurado ao administrado o direito à ampla defesa e ao contraditório.</p>					
<p>Art. 289A Identificado risco de lesão aos direitos do usuário do transporte aéreo, à segurança operacional ou à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, a Autoridade de Aviação Civil poderá, motivadamente, adotar uma ou mais das seguintes medidas cautelares:</p>					

	<p>I - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;</p> <p>II - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, documentos ou do material transportado;</p> <p>II - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.</p> <p>§1º Em caso de risco iminente, a Autoridade de Aviação Civil adotará as medidas cautelares pertinentes, sem prévia manifestação do interessado.</p> <p>§2º As medidas cautelares serão revogadas pela Autoridade de Aviação Civil quando cessar o risco que as motivou.</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>§3º A adoção e a revogação de medidas cautelares serão comunicadas ao administrado.</p> <p>§4º As medidas previstas neste artigo serão aplicadas sem prejuízo das sanções previstas em caso de infração aos preceitos da regulamentação.</p>					
Art. 290. A autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este Código.	<p>Art. 290. A autoridade de aviação civil poderá requisitar o auxílio da força policial para garantir a segurança da fiscalização ou obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este Código.</p> <p>§1º A autoridade de aviação civil, no exercício de seu poder de polícia, terá acesso</p>					

	às áreas restritas de aeródromos, às aeronaves civis em território brasileiro, às aeronaves civis brasileiras em qualquer parte, bem como às instalações e hangares das sociedades empresárias e entidades reguladas.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO II Das Providências Administrativas							
Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.	Remoção do parágrafo 1º e 2º.	Art. 291. Exceto pelo previsto no Art. XXX , toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.	Art. 291. Exceto se de outra forma determinado por este Código , toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.	MANTER ARTIGO SEM ALTERAÇÃO			

<p>§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.</p> <p>§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.</p>	<p>constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.</p> <p>§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.</p> <p>Art. XX. A autoridade de aviação civil deve estabelecer um sistema de relato voluntário de ocorrências e deficiências documentadas em seus entes regulados.</p> <p>§ 1º Os relatos</p>	<p>1º.</p> <p>Exclusão do parágrafo 2º.</p>			
--	---	---	--	--	--

		<p>voluntários de deficiências, perigos ou ocorrências devem ser incentivados, sendo assegurado o sigilo da fonte e sua proteção contra sanções disciplinares e/ou administrativas.</p> <p>§2º Os dispositivos previstos no §1º do presente artigo não são aplicáveis nos casos em que for comprovado deficiência intencional ou grave negligência por parte do regulado.</p>					
<p>Art. 292. É assegurado o direito à ampla defesa e a recurso a quem responder a procedimentos instaurados para a apuração e julgamento das infrações às normas previstas neste Código e em normas regulamentares.</p> <p>§ 1º O mesmo direito será assegurado no caso</p>	REVOGAR						

de providências administrativas necessárias à apuração de fatos irregulares ou delituosos. § 2º O procedimento será sumário, com efeito suspensivo.							
Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.	REVOGAR						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.	Art. 295. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção, não devendo ser superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) para cada infração cometida, ressalvados os limites estabelecidos nos contratos de concessão.	REVOGAR					

	Parágrafo único. Os valores e critérios para aplicação das sanções serão estabelecidos em regulamento aprovado pela autoridade competente, levando-se em consideração a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes ou potenciais, eventual vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os fatores antecedentes e a condição econômica do infrator.						
Art. 296. A suspensão será aplicada para período não superior a 180 (cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogada uma vez por igual período.	REVOGAR						
Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus	REVOGAR						

prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.							
Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita à multa e, na hipótese de reincidência, à suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender: I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo; II - às leis e regulamentos relativos à: a) entrada e saída de aeronaves; b) sua exploração ou	REVOGAR						

<p>navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;</p> <p>c) entrada ou saída de passageiros;</p> <p>d) tripulação ou carga;</p> <p>e) despacho;</p> <p>f) imigração;</p> <p>g) alfândega;</p> <p>h) higiene;</p> <p>i) saúde.</p> <p>III - às tarifas, itinerários, freqüências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de vôo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de</p>								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em vôo de simples trânsito; IV - à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7

TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO III Das Infrações

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos: I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o	Alterações aos incisos V e VI.	Art. 299. Será aplicada multa, suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação, nos casos previstos nos regulamentos emitidos pelas autoridades de aviação civil e aeronáutica. <i>Alternativamente, sem alteração do art. 295:</i> Art. 299. Será aplicada pena de multa de até xxx reais, ou de suspensão ou	Art. 299. <u>Poderá</u> ser aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:	REVOGAR			
---	---------------------------------------	--	--	----------------	--	--	--

<p>exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;</p> <p>II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;</p> <p>III - cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;</p> <p>IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;</p> <p>V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;</p>	<p>cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, quando houver descumprimento das normas da Autoridade de Aviação Civil.</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;</p> <p>VII - prática reiterada de infrações graves;</p> <p>VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;</p> <p>IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.</p>	<p>adulteradas;</p> <p>VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização, após decorrido prazo razoável para a referida exibição;</p>					
<p>Art. 300. A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.</p>	<p>REVOGAR</p>					
<p>Art. 301. A suspensão</p>	<p>REVOGAR</p>					

poderá ser por prazo até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.						
Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: I - infrações referentes ao uso das aeronaves: a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula; b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB; c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos; d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou	As sugestões de alteração ou exclusão são referentes aos itens: I – w); II – a), c), g); III – j), k), l), q), r), s), z); VI – m).	(revogado)	Alteração do Art. 302, Inciso V	REVOGAR		

<p>sem que estes estejam em vigor;</p> <p>e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;</p> <p>f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado;</p> <p>g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;</p> <p>h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;</p> <p>i) manter aeronave estrangeira em Território Nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;</p>								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;</p> <p>k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;</p> <p>l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;</p> <p>m) trasladar aeronave sem licença;</p> <p>n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--

- | | | | | |
|---|--|--|--|--|
| <p>o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;</p> <p>p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;</p> <p>q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;</p> <p>r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;</p> <p>s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;</p> <p>t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;</p> | | | | |
|---|--|--|--|--|

<p>u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não habilitado para tal;</p> <p>v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;</p> <p>w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;</p> <p>x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.</p> <p>II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:</p>	<p>w) explorar serviços de táxi-aéreo sem autorização para tal;</p>					
--	---	--	--	--	--	--

<p>a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;</p> <p>b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;</p> <p>c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;</p> <p>d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade</p>	<p>a) preencher com dados inexatos que não decorram de erros involuntários documentos exigidos pela fiscalização</p> <p>c) Exceto para tripulantes operando aeronaves de empresas certificadas pela Autoridade Aeronáutica, pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;</p>					
--	---	--	--	--	--	--

<p>física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;</p> <p>e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;</p> <p>f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;</p> <p>g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;</p> <p>h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;</p>								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;</p> <p>j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;</p> <p>k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;</p> <p>l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;</p> <p>m) infringir regras, normas ou cláusulas de Convenções ou atos internacionais;</p> <p>n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;</p> <p>o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem</p>								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;</p> <p>p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;</p> <p>q) operar a aeronave em estado de embriaguez;</p> <p>r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;</p> <p>s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;</p> <p>t) operar aeronave deixando de manter fraseologia-padrão nas comunicações radiotelefônicas;</p> <p>u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.</p>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:</p> <p>a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;</p> <p>b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;</p> <p>c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;</p> <p>d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com</p>								
---	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio pool ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;</p> <p>e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;</p> <p>f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;</p> <p>g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--

<p>h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;</p> <p>i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (artigo 180);</p> <p>j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;</p> <p>k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;</p>	<p>j) excluído;</p> <p>k) excluído;</p>					
--	---	--	--	--	--	--

<p>l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;</p> <p>m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;</p> <p>n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;</p> <p>o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;</p> <p>p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;</p>	<p>l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica após decorrido prazo razoável para a referida exibição;</p>
---	--

<p>q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;</p> <p>r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;</p> <p>s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;</p>	<p>q) excluído;</p> <p>r) excluído;</p> <p>s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro;</p>						
--	--	--	--	--	--	--	--

<p>t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;</p> <p>u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;</p> <p>v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de incidente ou acidente envolvendo aeronave sob sua responsabilidade; (Redação dada pela Lei nº 12.970, de 2014)</p> <p>w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;</p> <p>x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro</p>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>Aeronáutico Brasileiro;</p> <p>y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;</p> <p>z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.</p> <p>IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:</p> <p>a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;</p> <p>b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;</p> <p>c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração</p>	<p>z) excluído;</p>		<p>V - infrações imputáveis a organizações de projeto e fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:</p> <p>a) inobservar requisitos presentes nos regulamentos publicados pela autoridade aeronáutica, destinados à certificação de produtos aeronáuticos;</p> <p>b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados;</p> <p>c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido aprovada pela autoridade</p>
--	----------------------------	--	---

<p>não prevista por órgão homologador;</p> <p>d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do vôo;</p> <p>e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;</p> <p>f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;</p> <p>g) deixar de notificar ao órgão competente para</p>		<p>aeronáutica;</p> <p>d) deixar de notificar ao órgão competente para certificação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;</p> <p>e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza</p>			
---	--	--	--	--	--

<p>homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum vôo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.</p> <p>V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:</p> <p>a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;</p> <p>b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;</p> <p>c) alterar projeto de tipo</p>			<p>corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.</p>					
--	--	--	---	--	--	--	--	--

<p>aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;</p> <p>d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de vôo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;</p> <p>e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo</p>								
---	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.</p> <p>VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:</p> <p>a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não homologada;</p> <p>b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;</p> <p>c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do</p>				
--	--	--	--	--

órgão competente;							
d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;							
e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;							
f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;							
g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;							
h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou							

vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo; i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço; j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização; k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida; l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da						
---	--	--	--	--	--	--

autoridade aeronáutica; m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.	m) excluído;						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO IV Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave							
Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:	Art. 303. A aeronave poderá ser detida pelo Comando da Aeronáutica, pela Agência Nacional de Aviação Civil, pela autoridade fazendária ou pela Polícia Federal, no âmbito de suas competências, nos seguintes casos:						
I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;							

<p>II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;</p> <p>III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;</p> <p>IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21);</p> <p>V - para averiguação de ilícito.</p> <p>§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.</p>	<p>§ 1º O Comando da Aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.</p>							
---	---	--	--	--	--	--	--	--

<p>§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.</p> <p>§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.</p>								
<p>Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo anterior, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, a</p>	<p>Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo 303, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a</p>							

<p>autoridade aeronáutica poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la.</p> <p>§ 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga não puser em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, poderá a autoridade aeronáutica fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga.</p> <p>§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade aeronáutica reter o material bélico e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no</p>	<p>paz entre as Nações, as autoridades competentes poderão reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la.</p> <p>§ 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga não puser em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, poderão as autoridades competentes fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga.</p> <p>§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderão as autoridades competentes reter a carga e fazer retornar a aeronave na forma do</p>					
---	---	--	--	--	--	--

parágrafo anterior.	disposto no parágrafo anterior.						
Art. 305. A aeronave pode ser interditada: I - nos casos do artigo 302, I, alíneas a até n; II, alíneas c, d, g e j; III, alíneas a, e, f e g; e V, alíneas a a e; II - durante a investigação de acidente em que estiver envolvida. § 1º Efetuada a interdição, será lavrado o respectivo auto, assinado pela autoridade que a realizou e pelo responsável pela aeronave. § 2º Será entregue ao responsável pela aeronave cópia do auto a que se refere o parágrafo anterior.	Sugestão ao inciso I. I - nos casos do artigo 302, I, alíneas a até n; II, alíneas c, d, g e j; III, alíneas a, e, f e g; e V, alíneas a até e ;						
Art. 306. A aeronave interditada não será impedida de funcionar, para efeito de	Manter.						

manutenção.							
Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde. Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros; ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.	Art. 307. A autoridade de aviação civil poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde. Parágrafo único. A interdição de aeronave, advinda de requisição de autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde não poderá se dar por prazo superior a 15 (quinze dias).	Art. 307. A Autoridade de Aviação Civil, motivadamente, poderá interditar a aeronave por prazo indeterminado.					
Art. 308. A apreensão da aeronave dar-se-á para preservar a eficácia da detenção ou interdição, e consistirá em mantê-la estacionada, com ou sem remoção para hangar, área de estacionamento, oficina ou lugar seguro (artigos 155 e 309).	Art. 308. A apreensão da aeronave dar-se-á para preservar a eficácia da detenção ou interdição, e consistirá em mantê-la estacionada, com ou sem remoção para hangar, área de estacionamento, oficina ou lugar seguro (artigos						

	<p>155 e 309).</p> <p>§1º A responsabilidade e os custos da remoção são do proprietário ou explorador da aeronave.</p> <p>§2º Caso o proprietário ou explorador se recusem a cumprir com o exposto no §1º, a Autoridade de Aviação Civil ou a Administração Aeroportuária poderá remover a aeronave, por conta e risco do proprietário ou explorador.</p> <p>§3º Na hipótese do §2º, não serão devidas indenizações ou custos por eventuais danos à aeronave.</p>					
Art. 309. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento à ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas nesta Lei.	Manter.					
Art. 310. Satisfeitas as	Manter.					

exigências legais, a aeronave detida, interditada ou apreendida será imediatamente liberada.							
Art. 311. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito à indenização.	Manter.						
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO X Dos Prazos Extintivos							
Art. 319. As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo. Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos prazos definidos no Código Tributário	Art. 319. As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 5 (cinco) anos , a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo.						

Nacional.							
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4	CERCBA - Redação proposta 5	CERCBA - Redação proposta 6	CERCBA - Redação proposta 7
TÍTULO XI Disposições Finais e Transitórias							
	<p>Art. 322-A Compete à Autoridade Aeronáutica Militar e à Autoridade de Aviação Civil disporem, no âmbito de suas competências, sobre a aplicabilidade dos dispositivos deste Código em relação a aeronaves não tripuladas, mediante regulamentação específica.</p> <p>Ou</p> <p>Art. 322-A Compete à Autoridade de Aviação Civil dispor, no âmbito de sua competência, sobre a aplicabilidade dos dispositivos deste Código em relação a aeronaves não tripuladas, mediante regulamentação específica.</p>						

Institutos e capítulos não previstos no atual CBA, propostas de inclusão:

1. Certificação de aeroportos

Art. Xx - A autoridade de aviação deverá certificar a infraestrutura aeroportuária e heliportuária públicas de uso internacional de acordo com as normas internacionais sobre a matéria e o regramento aplicável.

2. Sugestão de novos artigos:

Art. Xx. Não obstante ao artigos 12, 30, 31 e 32(a) da Convenção Internacional de Aviação Civil (Chicago, 1944), quando uma aeronave com matrícula válida de um Estado contratante seja explorada sob um contrato de arrendamento, fretamento ou intercâmbio de aeronaves ou qualquer outro arranjo similar, por um explorador que não tenha sua sede operacional ou que não tenha sua residência permanente neste Estado, o Estado de matrícula, mediante acordo com aquele Estado, poderá transferir todas ou partes de suas funções e obrigações como Estado de matrícula da referida aeronave segundo os artigos 12, 30, 31 e 32(a). Desta forma, o Estado de matrícula ficará isento das funções e obrigações transferidas.

§ 1º A transferência não produzirá efeitos em relação aos demais Estados contratantes até que o acordo mencionado seja registrado no Conselho da OACI e publicado conforme com o artigo 83 da Convenção Internacional de Aviação Civil ou que uma das partes do acordo tenha comunicado diretamente a existência e abrangência do mesmo aos demais estados contratantes.

§ 2º Esta seção se aplicará na forma e maneira estabelecida pela autoridade de aviação civil.

Art. XX. Compete à Polícia Federal a realização de inspeção de segurança nos passageiros, veículos, bagagens, carga aérea e demais pessoas que necessitem ingressar nas áreas restritas dos aeroportos.

§ 1º As atividades necessárias ao cumprimento do caput podem ser realizadas por empresa especializada ou pelo operador aeroportuário, mediante prévio ajuste quanto à remuneração da atividade.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, a Polícia Federal não fica isenta da sua responsabilidade de supervisionar as atividades.

Art. XX. Pessoas, físicas ou jurídicas, poderão ser acreditadas pela autoridade de aviação civil para a execução de atividades de natureza instrumental relacionadas às atividades finalísticas de competência da autoridade de aviação civil.

§1º. A atividade executada pela pessoa acreditada terá o mesmo efeito que teria caso fosse diretamente executada pelos agentes da autoridade de aviação civil.

§2º. Os requisitos para acreditação de pessoas físicas e jurídicas serão definidos pela autoridade competente em regulamento específico.

Art. XX. A autoridade de aviação civil deve estabelecer um sistema para o relato voluntário de ocorrências e deficiências identificados por seus entes regulados.

§ 1º Os relatos voluntários de deficiências, perigos ou ocorrências devem ser incentivados, sendo assegurado o sigilo da fonte e sua proteção contra sanções disciplinares e/ou administrativas.

§2º Os dispositivos previstos no §1º do presente artigo não são aplicáveis nos casos em que for comprovado deficiência intencional ou grave negligência por parte do regulado.

Art. ____. O Poder Executivo regulamentará a utilização da Autorização Irrevogável de Cancelamento de Matrícula e Solicitação de Exportação junto às autoridades aduaneiras, para que se permita ao proprietário estrangeiro não estabelecido a realização de todos os atos necessários ao despacho aduaneiro de exportação, em nome próprio, nos termos do Decreto 8.008, de 15 de maio de 2013, no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da publicação desta Lei.

Art. XX. Pessoas, físicas ou jurídicas, poderão ser acreditadas pela autoridade de aviação civil para a execução de atividades de natureza instrumental relacionadas às atividades finalísticas de competência da autoridade de aviação civil.

§1º. A atividade executada pela pessoa acreditada terá o mesmo efeito que teria caso fosse diretamente executada pelos agentes da autoridade de aviação civil.

§2º. Os requisitos para acreditação de pessoas físicas e jurídicas serão definidos pela autoridade competente em regulamento específico, valendo-se para tanto somente de critérios técnicos e objetivos.

Art. ZZ. Empresas de linha aérea, táxi Aéreo e de manutenção aeronáutica, poderão terceirizar o controle técnico de manutenção para empresas de engenharia que a este fim se destinem.

§1º. A empresa que prestará o serviço de terceirização de controle técnico de manutenção deverá possuir registro no CREA e possuir como responsável técnico um engenheiro aeronáutico ou engenheiro mecânico-aeronáutico, devidamente habilitado.

Sugestão: Acrescentar a SEÇÃO XX depois do Art. 279 com o texto sugerido.

Das obrigações e penalidades à passageiros abordo

Art. XX Constitui crime atentar contra a segurança do voo, da tripulação, dos passageiros e da aeronave, desde que nela embarcada com intenção de efetuar um voo, até dela desembarcar.

§ 1º Entende-se por atentado à segurança, qualquer ato que contrarie as orientações e procedimentos demonstrado pela tripulação e previstos pela autoridade de aviação civil, em caso de emergência real, ou comandá-los sem que haja evidência.

§ 2º O uso dos dispositivos de segurança é obrigatório, desde que previstos ou orientado. Utilizar os mesmos dispositivos sem a orientação da tripulação ou evidencia de perigo, configura a previsão do caput deste artigo.

§ 3º Da mesma forma, enquadra-se no caput deste artigo, o passageiro que consumir ou que estiver sob efeito de álcool ou drogas ilícitas e causarem tumulto abordo, desde que comprovado pela autoridade policial aeroportuária.

§ 4º O tabagismo abordo também configura atentado à segurança do voo

§ 5º A inobservância do disposto nesse artigo caberá a aplicação de pena conforme previsto no Art. 261 da lei nº 2848, de 7 de Dezembro de 1940 – Código Penal.

3. Contrato. Responsabilidade

Art. _____. Os limites de responsabilidade de que tratam os arts. ____ e ____ deste Código poderão ser alterados pelo transportador, que poderá estipular no contrato de transporte aéreo limites em valores mais elevados, ou excluir qualquer forma de limitação de responsabilidade.

§ 1º Cláusula estipulada no contrato de transporte aéreo que exonere o transportador de sua responsabilidade ou a fixe em limite inferior ao estabelecido no presente Código ou nos tratados internacionais firmados pelo país será nula de pleno direito, sem prejuízo da validade do contrato.

Art. _____. A existência do contrato de transporte aéreo poderá ser comprovada por bilhete de passagem, conhecimento aéreo de carga ou documento equivalente, que poderão ser emitidos na forma eletrônica.

§ 1º O transporte aéreo efetuado por vários transportadores sucessivamente, seja com base em um único documento de transporte seja com base em múltiplos documentos desta natureza, constituirá um único contrato de transporte aéreo.

§ 2º Na hipótese prevista no parágrafo anterior, cada transportador será considerado como parte do contrato de transporte aéreo apenas com relação ao trecho em que tenha assumido a obrigação de prestar o serviço.

Art. _____. O transportador que for parte no contrato de transporte aéreo poderá substituir-se por outro transportador, que de fato executará os serviços em favor do passageiro ou expedidor da carga, encomenda ou mala postal.

§ 1º. Ao transportador que de fato realizar o transporte em substituição ao transportador contratual e por ele autorizado não serão aplicáveis as normas relativas ao transporte sucessivo, previstas nos parágrafos 1º e 2º do artigo anterior.

§ 2º Na hipótese prevista neste artigo, o transportador que contratou o serviço e o transportador substituto que de fato realiza todo ou parte do transporte aéreo responderão solidariamente pelos danos causados durante a execução do contrato de transporte aéreo, na forma prevista neste Código e nos tratados firmados pelo Brasil, no caso de transporte aéreo internacional.

§ 3º Caso haja substituição do transportador contratual pelo transportador de fato, será obrigatória ciência previa ao passageiro.

Art. _____. Os serviços de transporte aéreo podem ser contratados de forma combinada, abrangendo a consecução do modal aéreo e também outros meios de transporte.

§ 1º Na hipótese de contratação de transporte combinado, as disposições da presente Convenção se aplicarão unicamente ao modal transporte aéreo devendo ser observada quanto aos demais meios de transporte a legislação que lhes for pertinente.

Art. ____ Na prestação de serviços de transporte aéreo será observado o regime de liberdade tarifária, tanto no transporte de passageiros e bagagens, como também no transporte de cargas, encomendas e mala postal.

§ 1º As informações sobre o contrato de transporte aéreo de passageiros e bagagens e respectiva tarifa devem ser disponibilizadas pelo transportador de forma clara e precisa, antes da venda do bilhete de passagem, incluindo todas as condições para remarcação de voo, reserva, cancelamento e reembolso.

§ 2º O transportador poderá franquear o transporte de bagagens dentro de limites de peso por ele pré-estabelecidos e oferecer tarifas para venda de bilhetes de acordo com a franquia oferecida, desde que previamente informado nas condições tarifárias.

Art. ____ A autoridade de aviação civil buscará uniformidade entre a regulamentação por ela expedida e as regulamentações vigentes no exterior, de forma a propiciar um regime harmônico às normas aplicáveis ao transporte aéreo doméstico e internacional.

4. Contrato de Transporte de Passageiro e bagagens

Art. _____. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro inicia-se com o embarque, abrange todas as operações efetuadas a bordo da aeronave, e termina com o desembarque.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de intersecção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Art. _____. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que poderá ser emitido na forma eletrônica e deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, a data e horário tanto de embarque como de partida, assim como o nome dos transportadores.

Art. _____. O bilhete de passagem terá a validade especificada nas condições de emissão previamente indicadas pelo transportador emissor.

§ 1º O transportador emissor do bilhete de passagem deverá indicar de forma clara e precisa a validade do bilhete sendo que na falta de especificação o bilhete terá validade de 1 (um) ano a contar da emissão.

§ 2º O agente de viagens que proceder à emissão dos bilhetes de passagem deverá observar todas as condições de emissão conforme determinadas pelo transportador e as normas expedidas pela autoridade de aviação civil, excluída a responsabilidade do transportador.

Art. _____. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago pelo bilhete de passagem em caso de atraso ou cancelamento de voo ou preterição de embarque, na forma prevista em regulamento expedido pela autoridade de aviação civil.

Art. ___. Caso o passageiro não utilize o bilhete de passagem ou efetue o seu cancelamento, total ou parcialmente, o transportador deverá realizar o reembolso do valor pago de acordo com o previsto nas condições da tarifa vigentes na data de emissão, observado o mesmo meio de pagamento utilizado, desde que dentro do respectivo prazo de validade.

§ 1º. No caso de bilhete de passagem doméstico, o saldo a ser reembolsado deverá ser o equivalente ao valor residual do percurso não utilizado, calculado com base no preço expresso na moeda corrente nacional, pago à empresa emissora na data da emissão do bilhete, deduzidas eventuais penalidades aplicadas de acordo com as condições da tarifa aplicáveis, desde que comunicadas ao passageiro previamente à aquisição.

§ 2º No caso de bilhete de passagem internacional, o saldo a ser reembolsado deverá ser o equivalente ao valor residual do percurso não utilizado, calculado de acordo com o preço expresso na mesma moeda da aquisição, efetivamente pago pelo passageiro e convertido na moeda corrente nacional à taxa de câmbio vigente na data de emissão, deduzidas eventuais penalidades aplicadas de acordo com as condições da tarifa aplicáveis, desde que comunicadas ao passageiro previamente à aquisição.

§ 3º O passageiro terá o direito de receber o valor integral pago pelo bilhete de passagem, independentemente do pagamento de qualquer indenização, desde que o pedido de reembolso seja efetuado em até vinte e quatro (24) horas a contar da aquisição.

Art. ___. O passageiro não terá direito a receber reembolso pelo bilhete de passagem nas seguintes hipóteses:

I – se, por iniciativa do passageiro, a viagem for interrompida em aeroporto de escala;

II – se o cancelamento do bilhete não for comunicado ao transportador com antecedência mínima de sete (7) dias a contar da data prevista para partida do voo;

III – se o passageiro não comparecer com a antecedência mencionada no art. ___ para realização dos procedimentos de embarque;

IV – se tiver adquirido bilhete de passagem com cláusula de não reembolso, desde que esta condição esteja prevista, de forma clara e precisa, na oferta e nas condições da tarifa aplicáveis.

§ 1º A interrupção da viagem, desistência ou não comparecimento tempestivo para o embarque em qualquer dos voos contratados autoriza o transportador a cancelar a reserva de todos os voos subsequentes indicados do respectivo bilhete de passagem.

Art. ___. O passageiro com reserva confirmada deverá comparecer para providências de embarque (check-in) com a antecedência estabelecida pelo transportador nas condições gerais de transporte ou, no caso de ausência de especificação do transportador:

a) até 60 (sessenta) minutos antes da hora estabelecida para partida do voo no bilhete de passagem, para o transporte doméstico; e

b) até 120 (cento e vinte) minutos antes da hora estabelecida para partida do voo no bilhete de passagem, para o transporte internacional.

Art. _____. Quando o passageiro solicitar alteração no itinerário, voo ou data original da viagem, antes ou após o seu início, o transportador poderá substituir o bilhete de passagem e realizar os ajustes de preços ou variações cambiais ocorridas no período de sua validade, no caso de transporte internacional, sujeito à disponibilidade de assentos e observadas as condições de venda aplicáveis ao bilhete originalmente adquirido.

Art. _____. O passageiro deve sujeitar-se às condições de transporte constantes do bilhete e disponibilizadas pelo transportador em meio físico ou eletrônico, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Observação: Incluir seção sobre: Obrigações do Passageiro?

SEÇÃO II - Da Nota de Bagagem

Art. _____. O transporte de bagagem é acessório ao contrato de transporte de passageiro sendo que sua execução inicia-se com a entrega da bagagem ao transportador para despacho, com emissão da nota de bagagem, e termina com o recebimento da bagagem no aeroporto de destino.

§ 1º Deverão ser observadas as normas e condições previamente informadas pelo transportador acerca do peso, dimensões e natureza das bagagens a serem transportadas.

Art. _____. Na ocasião do embarque, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota de bagagem por cada volume despachado, indicando o peso da bagagem despachada, além do valor pago para transporte, caso o bilhete de passagem adquirido pelo passageiro não contemple franquia de bagagem ou na hipótese de excesso ao peso franqueado.

§ 1º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

Art. _____. Além da bagagem registrada é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão, observados os limites de peso, dimensões e de número de volumes constantes do contrato de transporte previamente informados pelo transportador.

§ 1º O transporte de bagagem de mão será permitido desde que não comprometa a segurança do voo, o que sempre será determinado na ocasião do embarque, a critério exclusivo do transportador, de acordo com o estabelecido no programa de bagagem de mão aprovado em suas especificações operativas. Em caso de recusa, a bagagem deverá ser despachada e obedecerá às regras de bagagem despachada.

§ 2º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 3º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada no art. ___, relativo ao contrato de carga.

CAPÍTULO III - Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga

Art. _____. A execução do contrato de transporte de carga inicia-se com o recebimento desta pelo transportador e persiste durante todo o período em que se encontre sob sua guarda, e termina com a entrega respectiva ao destinatário indicado no documento de transporte ou seu representante legalmente constituído.

Parágrafo único. Os serviços de transporte aéreo podem abranger o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga.

Art. _____. No transporte de cargas deverá ser expedido um conhecimento aéreo, que poderá ser emitido na forma eletrônica e deverá identificar o expedidor, o destinatário da carga e o transportador, além de indicar:

I - o lugar e data de emissão,

II - os pontos de partida e destino,

III - o peso, quantidade e volume ou dimensões da carga

IV - descrição da mercadoria transportada.

§ 1º O conhecimento aéreo ou documento equivalente constitui presunção, salvo prova em contrário, da celebração do contrato, da aceitação da carga e das condições de transporte que contenha.

Art. _____. O conhecimento aéreo será emitido em 3 (três) vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1º A primeira via conterá a indicação “para o transportador”, e será assinada pelo expedidor.

§ 2º A segunda via conterá a indicação “para o destinatário”, e será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3º A terceira via será assinada pelo transportador e por este entregue ao expedidor, após a aceitação da carga.

§ 4º As assinaturas do transportador e do expedidor poderão ser impressas, substituídas por um carimbo ou eletrônicas, com o emprego de certificado digital emitido no âmbito da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP – Brasil, na forma da lei.

Art. _____. Se o transportador, a pedido do expedidor, emitir o conhecimento aéreo, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

Art. _____. As declarações contidas no conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes à quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se este verificar sua exatidão na ocasião do embarque, o que deverá constar do conhecimento aéreo.

Art. _____. O expedidor da carga obriga-se a entregar-la devidamente acondicionada, devendo informar no conhecimento aéreo eventuais condições especiais a serem observadas durante o transporte ou nos armazéns aeroportuários, antes ou após o transporte, observado o regulamento expedido pela autoridade de aviação civil.

§ 1º O expedidor é responsável pela exatidão das informações mencionadas no conhecimento aéreo ou documento equivalente e responderá perante o transportador e terceiros por todo dano de alguma forma causado por indicações e declarações irregulares, inexatas ou incompletas feitas por ele ou em seu nome.

§ 2º O transportador aéreo recebe a carga devidamente acondicionada e apenas poderá ser responsabilizado por perda ou avaria caso comprovado que o evento danoso se deu durante a execução do transporte aéreo.

Art. _____. O destinatário terá direito a receber a carga no destino, mediante o pagamento da importância devida, desde que cumpridas as condições de transporte.

§ 1º Salvo estipulação em contrário no conhecimento aéreo ou documento equivalente, o transportador deve avisar ao destinatário da chegada da carga, imediatamente após a atracação da aeronave.

§ 2º Se o transportador admite a perda da carga, ou caso a carga não tenha chegado após sete (7) dias a contar da data em que deveria ter chegado, a carga será considerada extraviada e o destinatário poderá exercer os direitos decorrentes do contrato de transporte.

§ 3º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, a perda deverá ser comunicada à autoridade aduaneira que jurisdicione o aeroporto do destino da carga.

Art. ___. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário ou o operador dos armazéns aeroportuários haja recebido sem protesto.

§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2º O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento da carga.

§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4º Em falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.

§ 5º Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis, nos termos do disposto neste Código.

§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica, sendo que a responsabilização do transportador pela autoridade aduaneira dependerá de prova de que o evento danoso ocorreu durante a execução do serviço de transporte aéreo.

Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I - Da Responsabilidade Contratual

SEÇÃO I - Disposições Gerais

Art. ___. O transportador será responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga, salvo se comprovar que foram adotadas todas as medidas razoavelmente necessárias para evitar o dano, ou que foi impossível adotar tais medidas, por motivo de caso fortuito ou força maior.

§ 1º. Constituem caso fortuito ou força maior, para os efeitos do parágrafo anterior:

I – ocorrências mecânicas com a aeronave, que impeçam o voo com as necessárias condições de segurança operacional;

II – limitações de voo decorrentes de condições climáticas;

III – restrições ao voo, pouso ou decolagem impostas pelo Controle de Trafego Aéreo ou qualquer órgão da Administração Pública;

IV – outras causas imprevisíveis, inevitáveis ou fora do controle do transportador.

Art. ___. - Não será devida qualquer assistência material prevista em regulamento expedido pela autoridade de aviação civil em caso de atraso ou cancelamento de voo, ou ainda preterição de embarque, se o evento decorrer de caso fortuito ou força maior, elencadas no § 1º do art. ____ deste Código.

Da Responsabilidade por Dano à carga

Art. ___. O transportador é responsável pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga, desde que comprovadamente verificado durante o transporte aéreo.

§ 1º O transportador não será responsável se, comprovadamente, a destruição ou perda ou avaria da carga se deve a um dos seguintes fatos:

a) natureza da carga, defeito ou vício que lhe é próprio;

- b) embalagem defeituosa da carga,
- c) ato de guerra ou conflito armado;
- d) ato de autoridade pública relativo ao transporte, entrada, saída ou o trânsito da carga.

§ 2º Tratando-se de transporte combinado, o dano se presumirá, salvo prova em contrário, como resultante de um fato ocorrido durante o transporte aéreo.

Art. ____ A responsabilidade do transportador no transporte de cargas se limita a uma quantia equivalente a de dezessete (17) Direitos Especiais de Saque por quilograma.

§ 1º Os limites de responsabilidade previstos neste artigo não serão aplicáveis se o expedidor fizer uma declaração especial de valor de entrega no lugar de destino, na ocasião da entrega da carga para transportem, e tenha pago uma quantia suplementar, se exigido pelo transportador.

§ 2º. Na hipótese do parágrafo anterior, o transportador deverá indenizar em valores não excedentes ao valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

§ 3º. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados.

5. Plano Nacional de Desenvolvimento Aeroportuário

Plano de Desenvolvimento de Infraestrutura Aeroportuária

O Ministério que tutela a aviação civil, conjunta e coordenadamente com outros órgãos ministeriais competentes sobre política pública de transportes e desenvolvimento de infraestrutura, elaborará um Plano Aerooviário Nacional em matéria de aeroportos, ouvida a opinião do Conselho Nacional de Aviação Civil – CONAC, com o fim de assegurar o desenvolvimento harmônico e coerente dos planos nacionais, regionais e locais, nos temas afetos à infraestrutura do transporte aéreo.

Parágrafo Único: A revisão do Plano Aerooviário Nacional será excederá mais de 10 anos.

6. Plano Nacional de Security

Art. xx - O Poder Executivo instituirá Plano Nacional de Aviação Civil contra de interferência ilícita, mediante normas, métodos e procedimentos considerando a segurança, regularidade e eficácia das operações aéreas.

I – caberá à Autoridade de Aviação Civil fiscalizar o programa de implementação, conforme previsões na normativa técnica de sua competência;

II – cada operador aéreo e aeroportuário prestador de serviço público desenvolverá programa de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita para cumprir este Plano;

III – Serão certificadas ou terão certificação aceita pela Autoridade de Aviação Civil, os prestadores de serviços públicos aéreos e aeroportuários e seus serviços auxiliares, conforme normativa técnica vigente.

7. Proposta de artigo sobre aeronaves não tripuladas.

Art. YY. Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) serão divididos em três cassetes: Classe 1, as com peso máximo de decolagem superior a 150 kg, Classe 2, as com peso máximo de decolagem entre 25 e 150 kg e Classe 3, as com peso máximo de decolagem inferior a 25 kg.

§1º. Para o exercício de tarefa remunerada, os VANT deverão estar ligados a uma empresa que possua registro na ANAC.

§2º. VANT com peso máximo de decolagem entre 25 e 150 kg poderão exercer atividades remuneradas, mesmo com CAVE, desde que operem em áreas rurais ou distantes de aglomerados humanos e limitados a 200 pés AGL.

§3º. A ANAC deverá apresentar até 31 de dezembro de 2017 regulação para projeto e fabricação de VANT.

Sugestão: Acrescentar artigo no CAPITULO IV - SEÇÃO I - Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voo (depois do Art. 67 do atual código).

Art. XXX Compete à autoridade de aviação civil estabelecer os critérios para operação de Veículos Aéreos Não Tripulados - VANT em documentação específica, afim de estabelecer:

I - definição de categoria do equipamento de acordo com o peso e complexibilidade da operação;

II - tipo de utilização;

III - certificação ou homologação do equipamento de acordo com a categoria e mínimos de confiabilidade do sistema;

IV - equipamentos mínimos de acordo com a categoria e área de operação;

V - exigências para o operador (piloto) de acordo com a categoria do equipamento, podendo a autoridade convalidar licenças e habilitações de pilotos de avião ou helicóptero.

8. Da Proteção do Consumidor

9. Propostas de Proteção ao Meio Ambiente

Título XXX: Proteção ao Meio Ambiente e às Pessoas.

1. Artigo XXX. Toda a Política Nacional de Meio Ambiente que trate de temas relacionados à Indústria do Transporte Aéreo deve ter como base os preceitos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional aprovadas em suas Assembleias Gerais.
 2. Artigo XXX. Deve ser desenvolvida uma Política Nacional que contemple um Programa Específico no que concerne ao problema do ruído aeronáutico considerando os seguintes elementos:
 - Redução de Ruído na Fonte (certificação de aeronave);
 - Planejamento de Uso do Solo;
 - Planejamento do Solo Urbano;
 - Programas de Isolamento Acústico;
 - Programas de Incentivo Financeiro (Tax incentives);
 - Redistribuição de Impactos;
 - Procedimentos Operacionais de Abatimento de Ruído;
 - Rotas Preferenciais de Ruído;
 - Deslocamentos de Cabeceiras;
 - Procedimentos CDA;
 - Restrições Operacionais;
- 2.1 A avaliação do impacto sonoro deve utilizar as métricas específicas definidas pela Autoridade de Aviação Civil;
- 2.2 A implementação de restrições operacionais somente poderá ser adotada depois de esgotadas todas as iniciativas gerenciais e operacionais possíveis e sem que isso afete a segurança das operações aéreas.
3. Artigo XXX. Para efeito de impacto ambiental gerado pela emissão de motores das aeronaves operando nos aeroportos nacionais deve-se estabelecer uma Política Nacional que contemple um Programa Específico e que considere os seguintes pontos:
 - O desenvolvimento de boas práticas que visem minimizar estas emissões;
 - A criação de incentivos que fomente a aplicação de medidas voluntárias de redução destas emissões;
 - Proibição de medidas e restrições locais que venham prejudicar o desenvolvimento do setor;
 - Incentivar a utilização das aeronaves e equipamentos aeroportuários que minimizem este impacto.

Definições Gerais

Artigo XX – As questões ambientais relacionadas ao ruído aeronáutico e emissão de poluentes atmosféricos da aviação civil deverão atender aos requisitos desta Lei, e dos respectivos regulamentos definidos pela Autoridade de Aviação Civil.

Das Zonas de Proteção Ambiental

Art. XXX. As propriedades próximas aeródromos estão sujeitas a restrições especiais que serão definidas pela Autoridade de Aviação Civil, mediante aprovação de Planos de Proteção Ambiental:

§ 1º Além dos Planos de Proteção Ambiental, as autoridades competentes deverão observar o prescrito na Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012 no que diz respeito ao controle da fauna nas imediações dos aeroportos.

Art XXX Os Planos de Proteção Ambiental serão propostos pelo operador aeroportuário, aprovados pela Autoridade de Aviação Civil e por ela transmitidos às administrações municipais que deverão implementar as restrições de uso do solo previstas.

Da Divulgação das Áreas de Proteção Ambiental

Art XXX – A Autoridade de Aviação Civil divulgará, em formato adequado, as áreas sujeitas as restrições definidas pelos Planos aprovados.

Art XXX – Adicionalmente aos Planos de Proteção Ambiental, a Autoridade de Aviação Civil poderá divulgar áreas onde as operações aeronáuticas possam vir a ser percebidas por observadores em solo, apesar de não abrangidas pelos Planos aprovados.

Art XXX Caberá ao Operador Aeroportuário comunicar as restrições e áreas impactadas por ruído aeronáutico à população afetada.

Art XXX - O Operador Aeroportuário deverá dar conhecimento à autoridade municipal ou distrital do Plano

4. Artigo XXX. Todos os impactos gerados pelas atividades aeroportuárias, excetuando-se o ruído aeronáutico e a emissão de motores, devem atender aos requisitos legais existentes, considerando as especificidades da Indústria do Transporte Aéreo, quando for cabível, em seus diversos âmbitos, municipal, estadual e federal. Entre outros impactos ao meio ambiente e às pessoas, gerados pela atividade aeronáutica, podemos considerar os seguintes:

- Resíduos sólidos produzidos por aeronaves;
- Resíduos e fluídos contaminantes e infectantes;
- Transporte de Cargas Perigosas (Dangerous Goods).

5. Artigo XXX. Quando ocorrerem impactos que afetem o meio ambiente, como consequência de situações de emergência ou em prol da segurança das operações aéreas, a Autoridade de Aviação Civil deverá proceder de acordo com o estabelecido em planos de contingência e em coordenação com as demais autoridades competentes.

de Proteção Ambiental aprovado pela Autoridade de Aviação Civil

Das medidas de mitigação

Art. XXX Os operadores aeroportuários devem apresentar um Programa de Compatibilização de Áreas Degradadas à Autoridade de Aviação Civil caso haja construções em desacordo com as restrições definidas nos Planos de Proteção Ambiental.

Art XXX Dentre as medidas adotadas pelo referido Programa podem constar:

- I. Estabelecimento de um sistema de pistas preferenciais;
- II. Restrição de aeronaves em função de seu ruído emitido;
- III. Construção de barreiras acústicas e instalação de isolamento acústico;
- IV. Definição de procedimentos operacionais de baixo ruído;
- V. Aquisição de propriedades

Das Fontes de Financiamento para Mitigação

Artigo XXX. O financiamento dos Programas de Compatibilização poderá ser obtido através de:

- I. Criação de tarifas ambientais especiais, com vigência temporária definida no próprio Programa
- II. Utilização de recursos do FNAC.
- III. Renúncias fiscais por parte da União e Municípios.

Artigo XXX. A forma de financiamento será autorizada pela Autoridade de Aviação Civil, utilizando os seguintes critérios:

- I. Existência de propriedades afetadas antes da divulgação das restrições por parte da Autoridade de Aviação Civil;

- II. Impacto ambiental oriundo de mudanças operacionais no aeródromo.
- III. Existência de escolas e hospitais públicos nas áreas impactadas definidas no Plano de Proteção Ambiental.
- IV. Nível de impacto ambiental previsto pelo Plano de Proteção Ambiental

Artigo XXX. O uso de recursos oriundos da FNAC para fins de compatibilização ambiental ficarão limitados a 3% dos recursos anuais arrecadados pelo fundo.

Parágrafo único: Imóveis adquiridos ou construídos após a devida divulgação de restrições e características ambientais existentes no local, conforme definido no Art. XXXXX, não serão objeto de compatibilização através do uso de recursos do FNAC, de Tarifas Ambientais especiais, ou de renúncia fiscal por parte da União.

Art. XXX As Administrações Públcas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos de Proteção, e no Programa Nacional de Gerenciamento do Risco da Fauna – PNGRF.

Art. XXXX. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 42-C:

Art. 42-C. O Plano Diretor deverá incluir as restrições definidas na lei XXXXX (novo CBA) e na Lei Nº 12.725, DE 16 DE OUTUBRO DE 2012 (perigo de fauna)

10. Definições

Capítulo XXXXX

- (a) Certificação aeronáutica** – Processo pelo qual o produto aeronáutico, bem como o profissional ou organização de projeto, produção, manutenção, treinamento, operação aeroportuária ou operação, demonstra o cumprimento com os requisitos mínimos de segurança previamente estabelecidos, tornando-se, então, apto à obtenção do certificado correspondente emitido pela autoridade de aviação civil;
- (b) Produto Aeronáutico** – qualquer aeronave, motor, hélice ou parte neles instalado; a aeronave e seus componentes, inclusive os produtos de defesa que possam ser integrados às aeronaves. O Produto Aeronáutico [PA] é classificado em duas classes: a) Produto Classe I: é um veículo (aeronave, planador, sistema aéreo remotamente pilotado [SARP], balão, dirigível, ou outro veículo aéreo), motor aeronáutico, hélice ou míssil; e b) Produto Classe II: qualquer produto considerado parte integrante de um Produto Classe I ou que seja apêndice do mesmo;
- (c) Aeronavegabilidade** – condição de produto aeronáutico de conformidade com o projeto aprovado e em condições seguras de operação; capacidade comprovada de um sistema ou produto aeronáutico realizar sua função de modo seguro em solo e em voo, em toda configuração aprovada, quando usado e mantido dentro dos limites operacionais aprovados;
- (d) Aeronavegabilidade Continuada** – conjunto de processos pelos quais um produto aeronáutico cumpre com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis e se mantém em condições de operação segura pela sua vida operacional, durante seu ciclo de vida.

(n) Navegação Aérea – conjunto das empresas de transporte aéreo público regular, doméstica ou internacional.

(n+1) Empresa de Navegação Aérea Internacional – qualquer organização de transporte aéreo regular internacional. (*)

(*) Artigo 96 da Convenção de Chicago.

11. Sugestão apresentada referente à Convenção de Cabo Verde:

Art. O Poder Executivo adotará as medidas necessárias ao integral cumprimento da Convenção da Cidade do Cabo, promulgada por meio do Decreto 8.008, de 15 de maio de 2013, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da publicação desta lei.

12. Exploração Econômica de Serviços Aeroportuários:

“Atividade continuada de processamento de passageiros, carga e correio, atendimento a aeronaves, exercida com fim lucrativo, mediante emprego de serviços e instalações típicos de aeroporto”

13. Proposta de Lei sobre Aeroportos

CBA	Lei de Aeroportos
Art. 26	Art. 37
Art. 27	Art. 2, I
Art. 28	Art. 2, II, e V
Art. 29	Art. 2, III e IV
Art. 30 (caput)	Art. 92
Art. 30, I	Art. 92, §§ 2, 4 e 7.
Art. 30, II	Art. 2, X
Art. 31	Art. 2, VII
Art. 32	Art. 8
Art. 33	Art. 75 e 76
Art. 34	Art. 40
Art. 35	Art. 92, § 6º
Art. 36	Arts. 10 a 18, 32 e 33
Art. 37	Art. 81 a 84
Art. 38	Art. 19
Art. 39	Arts. 74 e 76

Art. 40	Art. 68
Art. 41	Art. 62
Art. 42	Não há equivalente
Arts 43 a 46	Arts. 46 a 55
Arts. 102 a 104	Art. 62

PROJETO DE LEI N° , DE 2015

Institui a Lei de Aeroportos

CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 1º Esta lei estabelece o regime jurídico para a exploração de aeroportos pela União, Estados, Municípios, Distrito Federal e por empresas aeroportuárias,

diretamente ou por meio de delegação, concessão, permissão ou autorização.

§ 1º Os aeroportos ou heliportos militares submetem-se às instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica.

§ 2º Os aeroportos e heliportos utilizados sem finalidade econômica de atendimento ao transporte de passageiros ou cargas ficam sujeitos ao registro e à observância de normas e condições específicas de construção e operação expedidas pela autoridade de aviação civil.

Art. 2º A exploração de aeroportos engloba a construção, ampliação, reforma, reparação, operação, manutenção e exploração econômica, no todo ou em parte, do aeroporto mediante a prestação de serviços aeroportuários, uso de áreas e de infraestrutura aeroportuárias e a realização de atividades econômicas.

Art. 3º Aeroporto é toda área de terra ou de água definida pela autoridade de aviação civil e destinada ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves, que poderá dispor de instalações e serviços para atendimento e movimentação de passageiros, bagagens, cargas e de áreas para realização de atividades econômicas.

Parágrafo único. Esta lei se aplica igualmente aos heliportos, que são a infraestrutura destinada exclusivamente a helicópteros.

Art. 4º Os aeroportos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo as restrições dispostas nesta Lei de acordo com o regime jurídico de cada aeroporto ou, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por tipos de aeronaves ou serviços aéreos específicos, sendo vedada a discriminação de usuários.

Art. 5º Nenhum aeroporto poderá ser construído e explorado sem prévia autorização e sem quem sejam atendidas as instruções, normas e planos da autoridade de aviação civil.

Art. 6º Cabe à autoridade da aviação civil estabelecer os requisitos técnicos para homologação dos aeroportos para abertura ao tráfego doméstico e internacional.

Art. 7º Os aeroportos poderão ser classificados em categorias, no tocante à infraestrutura, instalações, equipamentos e serviços, nos termos estabelecidos em regulamento específico.

CAPÍTULO II

Da Exploração dos Aeroportos

Seção I

Da exploração pela União

Art. 8º Compete à União explorar aeroportos diretamente ou mediante delegação, concessão, permissão ou autorização.

§ 1º A União poderá delegar a exploração de aeroportos a empresa pública ou sociedade de economia mista, ou suas subsidiárias, constituída exclusivamente para tal fim.

§ 2º As empresas de que trata o parágrafo anterior poderão participar de concorrências ou convites internacionais para explorar total ou parcialmente aeroportos situados no exterior.

Seção II

Da exploração pelos Estados, Distrito Federal e Municípios

Art. 9º A União poderá delegar a exploração de aeroportos aos Estados, Distrito Federal e aos Municípios mediante celebração de convênio.

§ 1º Os Estados, Distrito Federal e os Municípios poderão delegar a exploração de aeroportos a empresa pública ou a sociedade de economia mista constituída exclusivamente para tal fim.

§ 2º Os Estados, Distrito Federal e os Municípios poderão outorgar mediante concessão, permissão ou autorização os aeroportos delegados pela União, nos termos e condições desta Lei e quem vierem a ser estabelecidos em convênio, ficando responsáveis perante a União por quaisquer danos ou prejuízos causados ao aeroporto pelo explorador do aeroporto.

Art. 10. As delegações aos Estados, Distrito Federal e aos Municípios dependerão do cumprimento de exigências mínimas de aparelhamento voltado para a operação aeroportuária ou para acompanhamento e fiscalização da outorga a empresas aeroportuárias, nos termos em que dispuser o convênio.

Parágrafo único. A outorga de que trata o artigo anterior não poderá ser superior ao prazo de delegação do aeroporto, mas poderá ser prorrogado em caso de prorrogação da delegação e até igual período.

Art. 11. Os Estados, Municípios e o Distrito Federal poderão ainda celebrar com a União, por intermédio do Ministério, convênio autorizativo para construção de aeroporto a ser explorado diretamente ou mediante outorga a empresa aeroportuária, aplicáveis em qualquer caso as normas sobre autorização, concessão e permissão de que trata esta Lei.

Seção III

Da exploração por empresas aeroportuárias

Art. 12. Aeroportos poderão ser explorados por empresas aeroportuárias mediante delegação, concessão, permissão ou autorização.

Art. 13. Empresa aeroportuária é a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, cujo objeto social seja a exploração de aeroportos conforme definido nesta Lei.

CAPÍTULO III

Das Concessões

Art. 14. A União poderá outorgar, mediante concessão, a exploração de aeroportos que recebam voos regulares a empresas aeroportuárias e mediante licitação nos termos da legislação em vigor.

Parágrafo único. Aplicam-se as disposições deste Capítulo aos aeroportos delegados pela União aos Estados, Distrito Federal e Municípios, que também poderão exercer atribuições de poder concedente.

Art. 15. Na exploração do aeroporto concedido, as normas sobre cobrança ou isenção de tarifas aeroportuárias e as normas de remuneração pela exploração das demais atividades econômicas no aeroporto serão as previstas nesta Lei.

Art. 16. As receitas da empresa aeroportuária relacionadas diretamente com as atividades econômicas desenvolvidas no aeroporto e que não sejam decorrentes das tarifas aeroportuárias poderão ser, no todo ou em parte, utilizadas com vistas a favorecer a modicidade tarifária do aeroporto concedido, conforme mecanismos de compensação a serem definidos no contrato de concessão.

Art. 17. Nos contratos de concessão, constarão as cláusulas estabelecidas no [art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e no [art. 5º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004](#), no que couber, além de cláusulas relativas:

- I - ao valor do contrato e sua remuneração;
- II - à alocação de riscos entre o poder concedente e a concessionária;
- III - às condições de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro;
- IV - às regras para assunção do controle da concessão por parte dos financiadores;
- V - às regras para transferência do controle societário da concessão;
- VI - às garantias securitárias em relação aos bens e à responsabilidade civil;
- VII - à qualidade dos serviços prestados pela concessionária na execução do contrato;
- VIII - aos bens da concessão e à especificação patrimonial da área do aeroporto;
- IX - à destinação das receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade;
- X - à cessão de espaços e direitos de construir, manter, operar ou usar a infraestrutura do aeroporto;
- XI - aos critérios de divisão de receitas, no caso de concessão de partes de um aeroporto; e

XII - às condições necessárias para a atuação dos órgãos públicos no aeroporto.

Art. 18. A fim de assegurar as condições de concorrência, o poder concedente poderá estabelecer as seguintes restrições quanto à obtenção e à exploração da concessão, dentre outras, observadas as atribuições do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência:

I - regras destinadas a preservar a concorrência entre aeroportos;

II - disposições para a atuação da concessionário na prestação de serviços auxiliares às empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo;

III - regras de atuação do concessionário relativas à cessão de áreas às empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo; e

IV - limitação da participação direta ou indireta de empresas aéreas no capital da empresa aeroportuária, bem como a participação desta ou de seus sócios, direta ou indiretamente, no capital de empresas aéreas.

Art. 19. O poder concedente deverá estabelecer condições para a transferência da titularidade da concessão ou do controle acionário da concessionária.

§ 1º O poder concedente poderá estabelecer prazo mínimo durante o qual será vedada a transferência de que trata o **caput**.

§ 2º Para fins de obtenção da transferência, o interessado deverá:

I - comprovar o atendimento a todos os requisitos da concessão, inclusive quanto às garantias, à regularidade jurídica e fiscal e à qualificação técnica e econômico-financeira exigidas no edital; e

II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor.

§ 3º O poder concedente estabelecerá condições sob as quais será autorizada a assunção do controle da concessionária por seus financiadores para promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços, observado o disposto na [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e na [Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004](#).

§ 4º Para o cumprimento do disposto no **caput**, serão também consideradas como transferência de controle acionário as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias.

§ 5º A transferência da concessão ou do controle societário da concessionária sem prévia anuênciā do poder concedente implicará a caducidade da concessão.

Art. 20. O prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado.

Parágrafo único. O prazo de vigência a que se refere o **caput** não poderá ser superior a trinta e cinco anos, incluindo eventual prorrogação, para os fins previstos no **caput**.

Art. 21. Sem prejuízo do regime tarifário, caberá ao poder concedente estabelecer a forma pela qual será recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, em favor do poder concedente ou do concessionário, podendo ser utilizadas as seguintes medidas, individual ou conjuntamente, sem a exclusão de outras cabíveis:

I - revisão do valor das tarifas;

II - alteração do prazo da concessão, observado o disposto no **art. 20**;

III - alteração das obrigações contratuais da concessionária;

IV - revisão da contribuição devida pelo concessionário, no caso de concessão comum; e

V - revisão da contraprestação pecuniária do parceiro público, no caso de parceria público-privada.

Parágrafo único. Nas concessões realizadas pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato será de sua exclusiva responsabilidade.

Art. 22. Sem prejuízo de outros critérios e condições definidos pelo poder concedente, os bens reversíveis poderão ser dados em garantia, desde que:

I - ao final da concessão, sejam transferidos ao poder público livres de quaisquer ônus ou encargos; e

II - no caso de sua alienação durante a concessão, a concessionária proceda à sua imediata substituição por outros em condições de operacionalidade e funcionamento idênticas ou superiores aos substituídos.

Parágrafo único. Nos contratos de financiamento obtidos para a realização de obras ou serviços, a concessionária poderá oferecer em garantia os direitos emergentes da concessão, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

Art. 23. Constará no edital de licitação a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa.

§ 1º O edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever que a concessionária promova a desapropriação ou os atos necessários para a instituição de servidão administrativa, com recursos próprios, após a declaração de utilidade pública pelo Poder Público, na forma da legislação e regulamentos vigentes.

§ 2º Nas concessões federais, os valores dos bens imóveis e de eventuais despesas de indenização a terceiros a serem levados à conta de capital do aeroporto estarão sujeitos à avaliação da Secretaria do Patrimônio da União-SPU.

CAPÍTULO IV

Das Permissões

Art. 24. A União, por intermédio do Ministério, poderá outorgar permissão a empresa aeroportuária em face de situação excepcional comprometedora do regular funcionamento do aeroporto que, em virtude de suas peculiaridades, não possa ser atendida, de forma conveniente ou em prazo adequado, mediante intervenção na empresa aeroportuária concessionária ou outorga de nova concessão.

Art. 25. A permissão poderá ser outorgada alternativamente à assunção da operação pelos financiadores de que trata o art. 19, § 3º, e à encampação de que trata o art. 37, da Lei nº 8987, de 13 de fevereiro de 1995, quando igualmente verificada a situação prevista no caput.

Art. 26. A permissão será precedida de licitação simplificada, conforme regulação própria do Ministério, e terá caráter transitório, até que seja normalizada a situação excepcional que a tenha ensejado.

Art. 27. A permissão será formalizada mediante assinatura de termo e conterá, no que couber, o disposto no art.17.

Art. 28. Outorgada permissão em decorrência de procedimento licitatório, a recusa injustificada pelo outorgado em assinar o respectivo termo sujeitá-lo-á às sanções previstas no instrumento convocatório.

Art. 29. A permissão extinguir-se-á pelo decurso do prazo máximo de vigência estimado, observado o disposto no art.31. desta Lei, bem como por revogação,

cassação, caducidade e anulação.

Art. 30. A revogação deverá basear-se em razões de conveniência e oportunidade relevantes e supervenientes à permissão.

§ 1º A revogação, que poderá ser feita a qualquer momento, não dará direito a indenização.

§ 2º O ato revocatório fixará o prazo para o permissionário devolver o serviço, que não será inferior a sessenta dias.

Art. 31. A permissão poderá ser mantida, mesmo vencido seu prazo máximo, se persistir a situação excepcional que a motivou.

CAPÍTULO V

Das Autorizações

Art. 32. A União poderá autorizar a exploração de aeroportos a empresas aeroportuárias.

Parágrafo único. A autorização terá prazo indeterminado e será vinculada à observância das exigências de operação e segurança adequadas ao aeroporto e que serão estabelecidas e atualizadas periodicamente pela autoridade de aviação civil.

Art. 33. O interessado em obter a autorização poderá requerê-la ao Ministério a qualquer tempo, na forma do regulamento.

Art. 34. No requerimento, o interessado deverá demonstrar:

I - o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeroporto;

II - documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do interessado, os estudos preliminares de viabilidade técnica e econômico-financeira do empreendimento para assegurar a operação em condições de qualidade e segurança e os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização.

III - outros documentos previstos em regulamento.

Art. 35. A análise do requerimento deverá ser concluída em até noventa dias e, em caso de indeferimento, deverá ser dada a ciência ao interessado, no prazo de trinta dias, das razões do indeferimento.

Art. 36. A autorização também poderá contemplar o recebimento de voos regulares, desde que demonstradas as seguintes condições:

I - o aeroporto esteja em operação contínua há pelo menos 3 (três anos) anos;

II - necessidade de ampliação da capacidade em relação ao conjunto aeroportuário existente e à área de mercado em que estará inserido o aeroporto;

III - a utilização do aeroporto para recebimento de voos regulares seja economicamente mais eficiente em comparação com outras opções.

Art. 37. Na hipótese de atendimento às condições previstas no caput, o Ministério deverá, imediatamente:

I - dar ampla divulgação ao extrato do requerimento, disponibilizando a documentação a qualquer interessado;

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de trinta dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização na mesma região e com características semelhantes.

§ 1º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, o Ministério deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, imparcialidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º O processo seletivo público de que trata o § 1º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento a maior capacidade de movimentação de passageiros e carga, sem prejuízo da escolha fundamentada de outros critérios que melhor atendam ao interesse público.

§ 3º Observado o disposto em regulamento, a autorização poderá ser diretamente outorgada quando:

- I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado;
- II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 4º Atendidas as normas legais e regulamentares pertinentes, a autorização vinculada será formalizada mediante termo de adesão.

Art. 38. A autorização não confere quaisquer garantias ao autorizatário, que a executará por sua conta e risco, inclusive quanto à superveniência de novas condições previstas em lei ou em regulamento, 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 aeroporto.

Art. 39. A empresa aeroportuária autorizatária responderá diretamente por suas obrigações e por danos e prejuízos que causar ou para os quais vier a concorrer, inexistindo, em nenhuma hipótese, responsabilidade por parte da União.

Art. 40. A autorização para a exploração do aeroporto não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

- I - renúncia, ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;
- II - cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;

III - caducidade, em caso de descumprimento reiterado de compromissos assumidos ou de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares por parte do autorizatário; ou

IV - anulação da autorização, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável da autorização.

Art. 41. A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

Art. 42. A extinção da autorização por cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 1º Em caso de arguição de cassação e caducidade, o Ministério deverá, previamente à instauração do procedimento, comunicar o autorizatário sobre os inadimplimentos ou descumprimentos aventados, e poderá estabelecer prazo para saná-los.

§ 2º Instaurado o procedimento e comprovados os descumprimentos ou inadimplências, a caducidade ou cassação serão declaradas pelo Ministério.

Art. 43. A renúncia à autorização deverá ser comunicada ao Ministério com antecedência de, no mínimo, noventa dias, período em que o patrimônio do aeroporto permanecerá afetado.

Parágrafo único. A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

Art. 44. A extinção do termo de autorização expedido pelo Ministério resultará na revogação do registro do aeroporto.

CAPÍTULO VI

Das Disposições Comuns às Delegações, Concessões, Permissões e às Autorizações

Art. 45. Devem as delegatárias, concessionárias, permissionárias e autorizatárias dar anuência ao Ministério sobre modificações que realizem em seus estatutos,

relativas a dissolução antecipada, mudança de objeto, fusão, transformação e cisão, noventa dias corridos antes da formalização.

Art. 46. As delegatárias, concessionárias, permissionárias e autorizatárias deverão permitir o acesso aos aeroportos de autoridade federais, com o fim de desenvolver suas funções de autoridade por determinação legal, e aos prestadores de serviços à navegação aérea, para os quais estarão obrigadas a destinar um espaço adequado em aeroportos civis, cujas dimensões e demais termos e condições serão fixados no instrumento respectivo.

Art. 47. São causas da revogação de concessões, permissões e autorizações:

- I. não iniciar a construção ou operação do aeroporto nos prazos previstos no instrumento de outorga;
- II. não manter vigentes os seguros a que se refere esta Lei;
- III. ceder, gravar, transferir ou alienar as concessões, permissões ou autorizações, ou os direitos ou bens por ela afetados sem expressa previsão nesta Lei;
- IV. alterar a natureza ou as condições do aeroporto estabelecidas no instrumento de delegação ou outorga sem a devida autorização;
- V. consentir em deixar usar o aeroporto por qualquer aeronave que não cumpra com os requisitos da legislação de aviação civil, ou não haja sido autorizada pelo controle de navegação aérea, ou que sua ação ou omissão dolosa contribua para o cometimento de algum delito;
- VI. infringir as disposições em matéria de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita no âmbito do aeroporto;

VII. descumprir as obrigações de conservação e manutenção do aeroporto;

VIII. prestar serviços distintos daqueles permitidos pela outorga;

IX. não cobrir as indenizações por danos que se originem da prestação de serviços aeroportuários;

X. aplicar tarifas que excedam aos limites admitidos pela autoridade de aviação civil, nos casos de delegações, concessões e permissões;

XI. executar ou omitir atos que impeçam ou tendam a impedir a atuação legítima de outros prestadores de serviços, assim como a de autoridades que, por determinação legal, tenham que exercer suas atribuições dentro do aeroporto;

XII. descumprir qualquer das obrigações ou condições estabelecidas nesta Lei, seus regulamentos e nos instrumentos de delegação ou outorga respectivos.

§ 1º. O Ministério poderá revogar delegações ou outorgas de maneira imediata unicamente na hipótese dos incisos I a IV;

§ 2º. Nos casos de infrações aos incisos V a XII, o Ministério só poderá revogar a delegação ou outorga quando já tenha aplicado sanção ao outorgado por pelo menos 3 (três) ocasiões e pelas causas previstas na mesma infração.

Art. 48. O titular de uma outorga que tiver sido revogada estará impossibilitado de obter, direta ou indiretamente, outra outorga prevista nesta Lei dentro de um prazo de 5(cinco) anos contados a partir da data que houver sido efetivamente imposta a sanção.

CAPÍTULO VII

Do Patrimônio do Aeroporto

Art. 49. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica.

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e as entidades da administração pública ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União, por qualquer razão, vier a desativar o aeroporto, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído às pessoas mencionadas no parágrafo anterior, com as respectivas acessões.

CAPÍTULO VIII

Da Regulação Tarifária e de Preços

Art. 50. As tarifas pela prestação de serviços aeroportuários são assim denominadas e caracterizadas:

I - tarifa de embarque: utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da estação de passageiros, devida pelo passageiro do transporte aéreo;

II - tarifa de conexão: utilização das instalações e serviços de desembarque e reembarque, devida pelo passageiro em conexão;

III - tarifa de pouso: utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave, devida pelo proprietário ou explorador da aeronave;

IV - tarifa de permanência: estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso, devida pelo proprietário ou explorador da aeronave;

V - tarifa de armazenagem: armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos terminais de carga, fixada de acordo com a relação entre o peso e o volume da mercadoria, devido pelo consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito;

VI - tarifa de capatazia: movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o inciso anterior e fixada de acordo com a relação entre o peso e o volume da mercadoria, devido pelo consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito.

VII - tarifa de auxílio à navegação: utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota, devido pelo proprietário ou explorador da aeronave;

VIII - tarifa de auxílio à aproximação: utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação em área terminal de tráfego aéreo quando em procedimento de subida ou descida, devido pelo proprietário ou explorador da aeronave;

IX - tarifa de auxílio em área de controle de aeroporto: utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de pouso e decolagem, devido pelo proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 51. A tarifa aeroportuária somente poderá ser cobrada com a efetiva prestação do serviço e por aquele que o presta sob sua responsabilidade, ressalvada a possibilidade de cobrança antecipada no caso de inadimplemento do pagamento pelo usuário do serviço por duas vezes consecutivas ou três alternadas em um período de 1 (um) ano.

Art. 52. Caberá à autoridade de aviação civil fixar com base em preços-teto o valor das tarifas previstas nos incisos I a VI e à autoridade aeronáutica a fixação das tarifas previstas nos incisos VII a IX.

Art. 53. O atraso no pagamento das tarifas aeroportuárias, depois de efetuada a cobrança, acarretará a aplicação cumulativa, por quem de direito, das seguintes sanções:

I - após trinta dias, cobrança de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês;

II - após cento e vinte dias, suspensão *ex officio* das concessões ou autorizações;

III - após cento e oitenta dias, cancelamento sumário das concessões ou autorizações.

Art. 54. Ficam isentos de pagamento:

I - da tarifa de embarque:

- a) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- b) os passageiros em trânsito;
- c) os passageiros de menos de dois anos de idade;
- d) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

II - da tarifa de conexão:

- a) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- b) passageiros com menos de 2 (dois) anos de idade;

III - da tarifa de pouso:

- a) as aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica;
- b) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

III - da tarifa de permanência:

- a) as aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

b) as demais aeronaves:

- 1 - por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento;
- 2 - em caso de acidente, pelo prazo que durar a investigação do acidente;
- 3 - em caso de estacionamento em área sob cessão de uso.

IV – das tarifas de auxílio à navegação aérea, à aproximação e em área de controle de aeroporto:

- a) as aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica;
- b) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

Art. 55. Será livre a negociação e fixação de remuneração pela cessão de uso de áreas, edifícios, instalações, equipamentos e facilidades do aeroporto, que não se submeterão a lei de locações, e pela prestação de serviços aeroportuários não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias e por quaisquer outras formas lícitas de exploração econômica do aeroporto.

Art. 56. No caso de exploração de aeroporto pela União, Estado, Distrito Federal, Município ou entidade da administração indireta, o uso das áreas e a realização de atividades no aeroporto observarão a legislação que trata de concorrência pública, salvo as áreas e atividades operacionais, conforme estabelecido nesta Lei.

Art. 57. O contrato de cessão de uso ou de prestação de serviços que preveja a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado, resguardado o direito à indenização correspondente ao capital não amortizado caso o explorador aeroportuário demonstre justa necessidade de utilização da área cedida antes de expirado o prazo contratual.

Art. 58. As áreas e atividades operacionais serão objeto de regulação de preços pela autoridade de aviação civil na hipótese de práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e das normas expedidas pela autoridade de aviação civil.

Art. 59. A remuneração pela utilização das áreas destinadas aos órgãos públicos terá preço definido proporcionalmente em razão do ressarcimento, sem fins lucrativos, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, nos termos de instrumentos específicos.

CAPÍTULO IX

Das áreas e atividades operacionais

Art. 60. São áreas e atividades operacionais do aeroporto aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como:

I - despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (*check-in*);

II- serviços auxiliares de rampa;

III - recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves;

IV - carga e descarga de aeronaves;

V - manutenção de aeronaves e serviços correlatos;

VI - abastecimento de combustíveis e lubrificantes;

VII - abrigo de aeronaves e equipamentos de rampa; e

VIII - instalação de escritório administrativo.

Art. 61. Não se incluem como áreas ou atividades operacionais aquelas que sejam meramente convenientes, mas não necessárias ou indispensáveis ao desenvolvimento da operação de transporte aéreo.

Art. 62. A autoridade de aviação civil poderá definir outras áreas e atividades operacionais, atendido o requisito de essencialidade à prestação do serviço de transporte aéreo.

Art. 63. O explorador do aeroporto deverá disponibilizar as áreas e atividades operacionais às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço de transporte aéreo, mediante solicitação.

Art. 64. Eventuais conflitos motivados pela preterição de acesso de empresas de transporte aéreo às áreas e atividades operacionais deverão ser resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes.

Art. 65. Caberá á autoridade de aviação civil fixar as regras para as hipóteses de escassez de áreas e atividades operacionais sem solução negociada, bem como a ordem de prioridade quanto ao seu uso por diferentes categorias de transporte aéreo.

CAPÍTULO X

Das Servições Aeronáuticas

Art. 66. Entende-se por servidões aeronáuticas as restrições especiais e limitações ao direito de propriedade sobre as áreas abrangidas nos planos de proteção do aeroporto, de proteção de ruído e de proteção aos auxílios à navegação aérea.

Art. 67. Para execução de obras e instalação de equipamentos ou qualquer obstáculo dentro da zona de proteção e segurança a que se refere o artigo anterior, nenhuma licença ou alvará será expedido pelas autoridades competentes sem prévia autorização por escrito emitida pela autoridade aeronáutica.

Art. 68. Nas áreas cobertas pela projeção vertical da superfície limitadora de obstáculos de aeroportos e suas imediações, as construções, plantações, estruturas e instalações de qualquer natureza, não poderão ter altura maior que a limitada por tal superfície, nem constituir perigo à circulação aérea.

Art. 69. As concessionárias, permissionárias e autorizatárias deverão cumprir com as disposições federais, estaduais, distritais e municipais em matéria de desenvolvimento urbano e proteção ambiental, correspondentes à atividade aeroportuárias.

Art. 70. As restrições de que trata este Capítulo serão efetivadas mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

- I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeroportos;
- II - Plano de Zoneamento de Ruído;
- III - Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos;
- IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea; e
- V – Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna;

§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeroporto poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeroportos, o Plano de Zona de Proteção de Heliportos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato da autoridade aeronáutica.

§ 3º O Plano Básico de Zoneamento de Ruído será aprovado por ato da autoridade de aviação civil.

§ 4º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeroportos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído validados por ato do órgão ou entidade federal competente serão transmitidos às administrações municipais para que tomem conhecimento e façam cumprir as restrições.

§ 5º As Administrações Públicas Municipais, observadas suas competências constitucionais, deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeroportos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos, e, na Área de Segurança Aeroportuária, às restrições especiais descritas no Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.

§ 6º A omissão do agente público municipal em aplicar as restrições dos Planos Básicos e Específicos na forma deste artigo, sujeita o infrator às sanções da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, bem como do inciso XIV, do art. 1º, do Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967.

§ 7º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos, em área urbana ou rural, até o limite da Área de Segurança Aeroportuária, no que concerne ao controle de presença de fauna.

CAPÍTULO XI

Da comunicação e remoção de obstáculos à navegação aérea

Art. 71. Caso verificada infração ao disposto no Capítulo X posteriormente à abertura ao tráfego, o explorador do aeroporto comunicará essa circunstância à autoridade aeronáutica.

§ 1º Recebida a comunicação, a autoridade aeronáutica notificará o infrator para que efetue a remoção do obstáculo, fixando-lhe prazo não excedente a trinta dias corridos.

§ 2º A notificação prevista no artigo anterior será comunicada ao explorador do aeroporto.

§ 3º Não sendo o obstáculo removido pelo infrator no prazo referido no § 1º, a autoridade aeronáutica deverá, por sua iniciativa, proceder imediatamente à sua remoção ou notificar ao explorador do aeroporto para requerer a remoção por meio judicial no prazo de trinta dias corridos.

§ 4º O explorador do aeroporto poderá também requerer a remoção judicial do obstáculo, sem necessidade da notificação prévia por parte da autoridade aeronáutica.

§ 5º A remoção do obstáculo colocado por terceiro por iniciativa da autoridade aeronáutica ou do explorador de aeroporto não dará direito a qualquer indenização e as despesas respectivas serão suportadas pelo infrator.

Art. 72. O disposto neste Capítulo é aplicável, no que couber, aos casos em que, por qualquer forma, a autoridade aeronáutica tenha conhecimento de que o obstáculo foi colocado pelo explorador do aeroporto.

Art. 73. A demanda judicial deverá ser provida dentro de vinte e quatro horas após recebida e será notificada em conformidade com as disposições do Código de Processo Civil.

Art. 74. Na apreciação da demanda, o juiz designará, antes mesmo da resposta do réu, oficial de justiça para realizar inspeção ou assistida por um perito designado ao local da ocorrência da infração.

Art. 75. O prazo para a prolação da sentença será de cinco dias contados da resposta do réu ou do decurso do prazo para resposta, ou, se for o caso, da data de encerramento da fase probatória.

Art. 76. A sentença que acolher a demanda expressará as medidas que se deverão adotar para suprimir ou remover os obstáculos ou fontes de interferência, e fixará prazo para seu cumprimento, que, em qualquer hipótese, não poderá exceder a cento e oitenta dias.

Art. 77. A existência de direitos de terceiros, reais ou não, que afetem o bem que constitui obstáculo ou ao prédio onde se encontre instalado, não obstaculizarão a remoção do obstáculo.

Art. 78. A pessoa que desrespeitar as disposições sobre zonas de proteção está obrigada a reparar os danos causados.

CAPÍTULO XII

DA ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA

Seção I

Da Competência do Ministério

Art. 79. O Ministério terá as seguintes competências:

I – planejar, formular e estabelecer políticas e programas para o desenvolvimento dos aeroportos;

II – construir, administrar, operar e explorar infraestrutura aeroportuária e prestar os serviços, nas situações de relevante interesse público;

II - elaborar estudos e projeções relativos aos aeroportos e a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de eixos e fluxos de produção em articulação com os demais órgãos governamentais competentes, com atenção às exigências de mobilidade urbana e acessibilidade;

III - formular e implementar o planejamento estratégico do setor aeroportuário, definindo prioridades dos programas de investimentos;

IV - elaborar e aprovar os planos de outorgas para exploração da infraestrutura aeroportuária;

V - propor ao Presidente da República a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão aeroportuária, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;

VI - administrar recursos e programas de desenvolvimento dos aeroportos;

VII - coordenar os órgãos e entidades dos aeroportos, em articulação com o Ministério da Defesa, no que couber;

VIII - delegar a empresas públicas ou sociedades de economia mista ou aos Estados, Distrito Federal e Municípios a exploração de aeroportos, direta ou indiretamente.

IV - dispor sobre a desativação total ou parcial de infraestrutura aeroportuária por se tornar desnecessário ou quando não reunir as condições de segurança mínimas para comportar operações aéreas;

V - interpretar a presente Lei e seus regulamentos para efeitos administrativos;

VIII - promover a elaboração, implementação e revisão do Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo;

VI – estabelecer os aeroportos coordenados e os órgãos e entidades que poderão participar do comitê de coordenação de cada aeroporto coordenado;

VII - promover a coordenação do exercício das competências dos órgãos e entidades nos aeroportos por intermédio do coordenador aeroportuário;

VII - expedir normas sobre o funcionamento do comitê de coordenação e o comitê consultivo, bem como monitorar e orientar suas atividades;

VIII - avaliar e deliberar sobre as propostas encaminhadas pelo coordenador aeroportuário;

IX - promover, com a cooperação dos órgãos e entidades participantes do comitê de coordenação e respeitadas as competências de cada um deles, alterações, aperfeiçoamentos ou revisões de atos normativos, procedimentos e rotinas de trabalho que possam tornar mais eficiente o fluxo de pessoas e bens e a ocupação dos espaços físicos nos aeroportos, bem como aumentar a qualidade, a segurança e a celeridade dos processos operacionais;

X - estabelecer, com a cooperação dos órgãos e entidades participantes do comitê de coordenação, parâmetros de desempenho e padrões mínimos para órgãos e entidades públicos nos aeroportos, para o exercício das respectivas competências, e revisá-los periodicamente;

XI- propor a cada um dos órgãos ou entidades competentes medidas adequadas para implementar os padrões e práticas internacionais relativas à facilitação do transporte aéreo, observados os acordos, tratados e convenções internacionais em que seja parte a República Federativa do Brasil, bem como acompanhar a sua execução;

XII - propor e promover medidas que:

a) possibilitem o aperfeiçoamento do fluxo de informações e o despacho por meio eletrônico;

b) promovam a adequação e qualificação dos recursos humanos para o desempenho de suas atividades nos aeroportos;

c) padronizem as ações de cada um dos integrantes do comitê de coordenação nos aeroportos coordenados, conforme os parâmetros de desempenho; e

d) adequem os procedimentos e equipamentos necessários para atender aos requisitos de segurança, qualidade e celeridade recomendáveis às atividades públicas exercidas nos aeroportos.

Art. 80. Os órgãos públicos que atuarem no aeroporto coordenado contarão com áreas e instalações apropriadas fornecidas pelo explorador aeroportuário.

Parágrafo Único. No exercício de suas funções, os órgãos públicos deverão programar e realizar suas atividades de forma tal que não impeçam a eficiência geral da operação aeroportuária na prestação dos serviços e deverão contar com pessoal capacitado e suficiente, conforme os horários, número de passageiros e operações aéreas.

Art. 81. Caberá ao Poder Público Federal ou entidade pública ou privada por ele outorgada, a prestação de serviços de controle de tráfego aéreo, auxílio à navegação aérea em rota, telecomunicações e informações aeronáuticas.

Seção II

Da Coordenação Aeroportuária

Art. 82. A coordenação do aeroporto é exercida por pessoa física designada pelo explorador aeroportuário, que representará o Ministério na condição de coordenador aeroportuário.

Art. 83. Caberá ao coordenador aeroportuário, com a cooperação dos órgãos e entidades participantes do comitê de coordenação:

I - coordenar e implementar de forma integrada as ações e o compartilhamento de informações e sistemas de interesse, procedimentos e rotinas de trabalho para otimizar o fluxo de pessoas e bens e a ocupação do espaço físico no aeroporto, bem como garantir níveis adequados de segurança, qualidade e celeridade das atividades

cotidianas do aeroporto coordenado;

II - coordenar a solução de questões emergenciais e excepcionais, inclusive em períodos de alta demanda;

III - registrar o desempenho das operações aeroportuárias, por meio de indicadores quantitativos e qualitativos, com o auxílio das demais entidades públicas e privadas que exercem atividades no aeroporto coordenado;

IV - coordenar, no que tange às suas atribuições, a comunicação social dos órgãos e entidades que integram o comitê de coordenação;

V - sugerir ao explorador aeroportuário a adequação de infraestrutura, instalações e equipamentos aos requisitos de segurança, qualidade e celeridade recomendáveis às atividades exercidas no aeroporto coordenado;

VI - implementar e acompanhar o cumprimento de metas definidas pelo Ministério;

VII - atualizar os dados quanto ao atendimento dos parâmetros e metas no sistema informatizado de acompanhamento do Ministério;

VIII - sugerir ao Ministério medidas a serem implementadas em períodos de alta demanda;

IX - sugerir ao Ministério revisões dos atos normativos que possam aumentar a qualidade, a segurança e a celeridade dos processos operacionais; e

X - proporcionar a informação estatística requerida pelas autoridades competentes.

Art. 84. Em cada aeroporto coordenado, o coordenador aeroportuário deverá constituir uma comissão consultiva, formada, entre outros, com representantes do governo estadual e municipal, assim como das câmaras de comércio, turismo e indústria da região e representantes das empresas aéreas, de serviços auxiliares e que exercem outras atividades econômicas.

§ 1º. O comitê consultivo poderá emitir recomendações em relação aos aspectos que afetem a atividade urbana e turística, assim como o equilíbrio ecológico da zona de proteção. Para tanto, o coordenador aeroportuário poderá informar ao comitê sobre o plano diretor de desenvolvimento do aeroporto e suas modificações, assim como os principais projetos de investimento para expansão e modernização do aeroporto coordenado.

§ 2º. A organização e o funcionamento do comitê de coordenação e do comitê consultivo serão estabelecidos em regulamento.

CAPÍTULO XIII

Da segurança

Art. 85. A vigilância interna nos aeródromos civis será de responsabilidade do concessionário ou do autorizatário e se prestará conforme às disposições conforme as disposições legais aplicáveis à matéria e aos delineamentos que a efeito estabeleça a Autoridade de Aviação Civil, ao qual poderá contar com um corpo encarregado de verificar que a segurança e vigilância nos mesmos se leve a cabo conforme às disposições estabelecidas.

Parágrafo único. Em situações de emergência ou quando se ponha em perigo a paz nacional ou a segurança nacional, as autoridades federais competentes prestarão de forma direta a vigilância para preservar a segurança das aeronaves, passageiros, carga, correio, instalações e equipamentos.

Art. 86. Os concessionários e autorizatários deverão pôr em prática programas de emergência e contingência, colaborar nos dispositivos de segurança aplicáveis às operações aeroportuárias, e manter os equipamentos de resgate e extinção de incêndio em ótimas condições operacionais. Assim mesmo, deverá levar ao conhecimento da autoridade aeroportuária qualquer situação técnica e operativa, relevante ou emergente, em matéria de segurança.

Art. 87. Em nível nacional deverá existir um comitê de segurança aeroportuária integrado de conformidade com o regramento respectivo, que será o encarregado de emitir o programa nacional de segurança aeroportuária conforme os delineamentos que definam a Autoridade de Aviação Civil.

Parágrafo único. Nos aeroportos deverão funcionar comitês locais de segurança, presididos por representante do Ministério, que emitirão os programas de segurança correspondentes, previa opinião do comitê de segurança aeroportuária. Estes deverão autorizar-se pelo Ministério para sua entrada em vigor.

CAPÍTULO XIV

Da Proteção ao Ambiente

Art. 88. Nos aeroportos os concessionários e autorizatários deverão observar as disposições aplicáveis em matéria de proteção ao ambiente; particularmente no que se relaciona à atenuação do ruído e ao controle da contaminação do ar, água e solo, tanto com relação a suas instalações quanto em sua zona de proteção.

Art. 89. A atividade de prestação de serviços aeroportuários, bem como os riscos potenciais que afetam o meio ambiente, sujeita-se ao marco da legislação ambiental federal, estadual e local, sem prejuízo das disposições internacionais aplicáveis à matéria.

CAPÍTULO XIV

Da Certificação e do Registro Aeroportuário Brasileiro

Art. 90. Serão inscritos no Registro Aeroportuário Brasileiro:

I - os aeroportos sem fim econômicos;

II - os documentos aquisição, transmissão, cessão ou de atos que modifiquem, gravem ou extingam a propriedade e demais direitos reais sobre aeroportos;

III - as delegações, outorgas e suas alterações;

IV - os auxílios à navegação aérea;

V - as apólices de seguro.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil determinará os requisitos a que deverão sujeitar-se as inscrições, cancelamentos e certificações que devam ser expedidas.

Art. 91. Nenhum aeroporto poderá ser utilizado sem estar devidamente registrado pela autoridade de aviação civil.

§ 1º Os aeroportos abertos ao tráfego internacional deverão ser certificados pela autoridade de aviação civil, a qual estabelecerá padrões mínimos de segurança operacional para a respectiva operação, podendo, complementarmente, editar recomendações e boas práticas.

§ 2º A certificação para voos regulares é obrigatória a aeroportos que processem anualmente 2.500 passageiros embarcados, provenientes de voos regulares.

§ 3º A partir do limite operacional previsto no §2º, a exigência para certificação contemplará gradação conforme o nível de risco operacional no funcionamento da infraestrutura aeroportuária, em termos de probabilidade e severidade.

§ 4º Os aeroportos sem finalidade econômica somente poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário ou operador e sem que haja qualquer tipo de remuneração em contraprestação à operação de transporte de passageiros ou carga, resguardado o direito de explorar outras atividades relacionadas com a aviação.

§ 5º Serão excluídos das publicações aeronáuticas aeroportos que apresentarem risco operacional intolerável ou inaceitável nos termos de regulamentos editados pelas autoridades de aviação civil e aeronáutica.

CAPÍTULO XV

Dos seguros

Art. 92. Os exploradores de aeroportos, assim como os prestadores de serviços serão responsáveis pelos danos ocasionados que resultem por causas que lhes sejam imputáveis, pelo que deverão contar com seguro que cubra as indenizações correspondentes por suas operações.

Parágrafo único. O contrato de seguro deverá ser registrado perante a autoridade de aviação civil e estar vigente pelos prazos de duração das delegações, outorgas e suas prorrogações.

CAPÍTULO XVI

Da Requisição

Art. 93. Em caso de desastre natural, guerra, grave alteração da ordem pública ou perigo iminente para a segurança nacional ou para a economia nacional, o Governo Federal poderá requisitar aeroportos, serviços aeroportuários e auxiliares, bens móveis e imóveis e dispor de toda a infraestrutura conveniente.

§ 1º O Governo Federal poderá igualmente utilizar pessoal que a serviço da exploradora aeroportuária caso considere necessário.

§ 2º A requisição perdurará enquanto subsistirem as condições que a motivaram.

Art. 94. Na hipótese do artigo anterior, o Governo Federal indenizará aos interessados, pagando as respectivas perdas e danos pelo valor a ser apurado pelo explorador do aeroporto.

Parágrafo único. Caso não haja acordo sobre o montante da indenização, esta será fixada por perito ser nomeado pelas partes, que arcarão com os todos os custos em partes iguais.

CAPÍTULO XVII

Das Sanções

Art. 95. As infrações ao disposto nesta Lei serão aplicadas pela autoridade de aviação civil nas seguintes hipóteses:

I - não cumprir com as condições de construção e exploração do aeroporto;

II - construir ou explorar aeroporto sem delegação, outorga ou registro;

III - ceder os direitos e deveres de delegação ou outorga em violação aos termos, restrições e condições dispostos nesta Lei e ou no instrumento respectivo;

IV - não tornar de conhecimento da autoridade de aviação civil os acidentes ou incidentes ocorridos no aeroporto, relativos a segurança de suas operações, salvo caso de força maior;

V - negar aterrissagem de aeronave compatível com a capacidade do aeroporto;

VI - aplicar tarifas que excedam aos valores regulados permitidos pela autoridade de aviação civil;

VII - não dar ao Ministério ciência da modificação dos estatutos e da composição societária;

VIII - recusar-se a apoiar operações de busca e salvamento de aeronaves;

IX - inundar ou permitir que se inunde o aeroporto;

X - desacatar as disposições em matéria de segurança nos aeroportos;

XI - interromper, total ou parcialmente, a operação do aeroporto a prestação dos serviços aeroportuários ou auxiliares sem causa justificada;

XII - descumprir as obrigações de conservação e manutenção do aeroporto;

XIII - não cobrir oportunamente as indenizações por danos causados em razão da prestação dos serviços aeroportuários;

XIV - executar ou omitir atos que impeçam ou tendam a impedir a atuação legítima de outros prestadores de serviços, assim como das autoridades que exerçam atribuições dentro do aeroporto;

Art. 96. Caso se verifique a construção ou a operação de aeroporto sem o devido consentimento da autoridade de aviação civil, esta poderá solicitar às autoridades competentes a imediata interrupção da construção e a demolição das obras.

Art. 97. As sanções previstas neste capítulo serão aplicadas sem prejuízo da responsabilidade civil ou penal.

CAPÍTULO XVIII

Art. 98. Revogam-se:

I - Os arts. 26 a 46 da Lei nº 7.565, de 1986;

II - A Lei nº 6.009, de 1973.

Art. 99. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Sala das sessões,

O Direito Aeronáutico é um ramo do direito cuja espinha dorsal é o chamado “contrato de transporte aéreo”, que trata das relações jurídicas daí decorrentes e que envolvem passageiros, transportadores, aeroportos e entes públicos de fiscalização e de segurança do transporte aéreo.

Porém, o Direito Aeronáutico desenvolveu-se em um contexto no qual o aeroporto era visto como uma infraestrutura cuja finalidade seria dar apoio ao transporte de carga e de passageiros pelas empresas aéreas.

Todavia, a visão atual do aeroporto mudou radicalmente ao longo dos anos e o Direito Aeronáutico não se mostrou capaz de atender a tantas demandas advindas dos novos conceitos econômicos e jurídicos dos aeroportos, que vão muito além de uma infraestrutura de serviço de apoio ao transporte aéreo. O aeroporto hoje é visto como um grande complexo de atividades que não mais se limita à operação aeroportuária *stricto sensu*, mas sim a um multiplicador de oportunidades de negócios de diferentes matizes e catalizador de desenvolvimento, trazendo a reboque novas relações jurídicas que nascem sem que o Direito Aeronáutico consiga capturá-las.

Relegado a simples “infraestrutura aeronáutica”, que corresponderia a um conjunto de instalações e facilidades voltadas para o desenvolvimento do transporte aéreo, porém cujas normas, na sua maioria limitada a aspectos de ordem técnica (segurança, engenharia etc.), não alcançam a complexidade das relações jurídicas que envolvem o Estado, empresas aéreas, empresas de serviços auxiliares, concessionários de espaços comerciais, passageiros, visitantes, órgãos de governo e os operadores em

torno dos aeroportos.

O Direito Aeronáutico, fortemente influenciado pela ideia de universalização do transporte aéreo, pouco aborda o serviço aeroportuário e o negócio aeroportuário. Basicamente, o que se vê quando se menciona aeroportos é o estabelecimento de regras de uso da infraestrutura aeroportuária pelas empresas aéreas.

A Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944), que tratou de diversas questões relacionadas à expansão do tráfego aéreo entre os países signatários e o estabelecimento de direitos e deveres, assim como previu a criação da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI / ICAO, na sigla em inglês), relega aeroportos a “instrumento a serviço da aviação civil”.

É o que se verifica em diversos artigos do referido diploma, tal como o dever de cada Estado contratante de conceder igualdade de uso de instalações aeroportuárias e serviços de navegação aérea (art. 15); de adotar todas as medidas possíveis para facilitar e agilizar a navegação das aeronaves entre os Estados contratantes, no que diz respeito a tripulações, passageiros e carga, especialmente no que pertine a questões de imigração, sanitárias, aduaneiras e de despacho nos aeroportos (art. 22); de prover em seu território aeroportos, serviços de rádio, meteorológicos e outras instalações e serviços a fim de facilitar a navegação aérea internacional (art. 28) e a designação da OACI para estabelecer uniformidade de normas, métodos recomendados e procedimentos internacionais que tratem das características dos aeroportos e suas áreas de pouso (art. 37).

O Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (Lei 7.565/1986), por seu turno, trata de aeroportos basicamente em apenas 12 artigos (arts. 26 a 37). Na maior parte, alonga-se na criação de classificações óbvias ou listas com pouca ou nenhuma relevância de ordem prática e que poderiam até mesmo ser criadas por meio de ato infralegal.

De acordo com o CBA, o sistema aeroportuário é composto pelos aeródromos brasileiros, incluindo, basicamente pistas, pátio e terminal (de carga e de passageiros), assim como as respectivas facilidades (art. 26), que compõem uma ampla lista exemplificativa (art. 26, § único).

De outra banda, o CBA estabelece a figura geral de “aeródromo” como “toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves” (art. 27). Em seguida, divide-o entre “aeródromos civis” e “aeródromos militares” (art. 28). Quanto ao primeiro, divide-o entre “públicos” e “privados”.

Segue o CBA, após tantas classificações, definindo aeroportos como os “aeródromos civis públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas (art. 31, I), ou seja, aeroportos são, na prática, todos os aeródromos que *denotam de fato alguma relevância para a regulação*, daí por que fica o estranhamento de se insistir nesta relação gênero x espécie.

Melhor seria, em nossa opinião e por ordem de relevância para a normatização jurídica e para a sociedade, que o gênero fosse “aeroporto” e daí adviesse alguma espécie de “aeroporto sem finalidade econômica”, “aeroporto sem facilidades”, “aeroporto desaparelhado” ou algo do tipo.

Vale notar que até mesmo o próprio CBA em diversas passagens também abandona o uso do termo “aeródromo”, preferindo mencionar simplesmente “aeroporto”, tamanha a sua desimportância.

O Direito Aeroportuário difere do Direito Aeronáutico na medida em que a aeronave, o contrato de transporte aéreo e as políticas públicas de aviação civil, apesar de considerados em dadas oportunidades, não constituem o núcleo central, mas sim o aeroporto, os serviços aeroportuários e as políticas públicas específicas voltadas para o desenvolvimento do setor aeroportuário que são objeto do regime jurídico em tela.

Com isso, ante a insuficiência do Direito Aeronáutico para regular os problemas e os efeitos das relações surgidas com a expansão do serviço e do negócio aeroportuário, resulta o surgimento de marcos jurídicos próprios os quais se têm identificado e classificado ao redor do mundo como *Airport Law* ou *Derecho Aeroportuario*.

Em termos de políticas públicas, o desenvolvimento dos serviços aeroportuários e o interesse público aeroportuário possuem enfoque próprio dentro das ações governamentais, não estão meramente inseridos no interesse público do transporte aéreo. Sua importância é crescente e, com isso, as relações que envolvem aeroportos tornaram-se mais evidentes.

A infraestrutura e os serviços aeroportuários não mais se limitam ao desenvolvimento do transporte aéreo, mas ao desenvolvimento da economia em sentido mais amplo. Aeroportos também possuem efeitos multiplicadores de crescimento das regiões onde exercem influência, de abertura de novos negócios, de criação de zonas industriais em seu entorno, abertura de vias terrestres, intermodalidade com outros meios de transporte, expansão do setor de serviços e de comércio, desenvolvimento imobiliário e hoteleiro, entre outros.

Tais ideias tendem a convergir para que aeroportos também possam ser administrados por empresas sob controle privado, cujo enfoque é o da criação de oportunidades que gerem resultados econômicos a partir da realização de diversos negócios e parcerias, tanto com as próprias empresas aéreas ou com outras empresas que consideram aeroportos como oportunidade de agregação de valor aos seus negócios e não como mero custo operacional.

Dessa maneira, no campo jurídico, procuramos definir novos conceitos, tal como o de “empresa aeroportuária”¹, ou consolidar como figura central e mais dinâmica o “aeroporto”, em detrimento do antigo termo “aeródromo”, além de ensejar uma aproximação da linguagem da lei com a linguagem social. Na reforma do Código de Navegação Italiano (alterações corretivas realizadas pelo Decreto Legislativo 151/2006), por exemplo, deixou-se para trás a vetusta classificação de “aeródromo” para se adotar o conceito principal e moderno de “aeroporto”, no qual se verifica “o desenvolvimento de toda classe de atividades comerciais e industriais, estejam ou não relacionadas com a aviação civil”.

Dessa forma, vemos que o Brasil pode se alinhar com a vanguarda do tema juntamente com outras nações, tais como Estados Unidos, Reino Unido, Austrália e México, e assim tornar efetiva uma oportunidade de promulgar a sua própria lei de aeroportos.

Abaixo estão:

- A primeira minuta para discussão elaborada pela ABEAR.
- O texto da primeira minuta elaborada pela ABEAR com as alterações propostas pelo Brigadeiro Gustavo.

¹ Reforma do Código de Navegação Italiano de 1942 pela Lei 265, de 09.09.2004.

- A segunda minuta para discussão elaborada pela ABEAR.
- Análise e sugestões Prof. Rui Stoco.

PRIMEIRA MINUTA PARA DISCUSSÃO DA PROPOSTA ELABORADA PELA ABEAR. VERSÃO DE 28 DE AGOSTO DE 2015.

TÍTULO III

Da Infra-Estrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 25. Constitui infraestrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

I - o sistema aeroportuário;

II - o sistema de proteção ao voo;;

III - o sistema de segurança de voo;

IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro;

V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo;

VII - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica;

VIII - o sistema de indústria aeronáutica;

IX - o sistema de serviços auxiliares.

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura civil aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão de autorização prévia da autoridade de aviação civil ou aeronáutica competente, que os fiscalizará, respeitadas as esferas de competência das demais autoridades ou agências governamentais federais.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, fiscalização e orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

CAPÍTULO II

Do Sistema Aeroportuário

Seção I

Definições

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros.

Art 27. Para os fins desta Lei, considera-se:

I – aeródromo: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

II – aeródromo civil: o destinado ao uso de aeronaves civis;

III - aeródromo militar: o destinado ao uso de aeronaves militares.

IV – aeródromo civil público: o destinado ao uso público;

V – aeródromo civil privado de uso público: o construído e explorado pelo proprietário e aberto ao uso público;

VI – aeródromo civil privado de uso privativo: o construído e explorado pelo seu proprietário e destinado à prestação de serviços conexos à navegação aérea;

VII – aeródromo civil privado de uso particular: o construído e operado pelo seu proprietário ou quem ele permitir, vedada a exploração comercial;

IX – heliponto: aeródromo o construído e operado pelo seu proprietário e destinado exclusivamente a helicópteros;

X - heliporto: heliponto de uso público, dotado de instalações e equipamentos para apoio a operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de cargas;

XI – aeroporto: aeródromo civil de uso público ou aeródromo civil privado de uso público, dotado de instalações e equipamentos para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias;

XII – área do aeroporto: área delimitada pela autoridade de aviação civil que comprehende toda a sua infraestrutura de apoio à navegação aérea e de proteção ao voo;

XIII – zona de proteção do aeródromo: áreas vizinhas ao aeródromo, delimitadas e especificadas pela autoridade de aviação civil e sujeitas a restrições administrativas quanto a edificações e ao exercício de determinadas atividades que possam prejudicar a operação de aeronave ou causar risco para a segurança da aviação civil;

XIV – concessão: cessão onerosa do aeródromo civil público, com vistas à sua construção, administração e exploração por tempo determinado;

XV – delegação: transferência, mediante convênio, da construção, administração ou exploração de aeroporto ou heliporto para o Estado, Distrito Federal, Município a administração federal indireta, ou para consórcio público organizado na forma da lei;

XVI – autorização: outorga de direito de construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo ou particular;

XVII – autorização vinculada: a outorga de direito à exploração de aeródromo civil privado de uso público, formalizada mediante contrato de adesão;

XVIII – instalação aeroportuária: instalação destinada à prestação de serviços de apoio a operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias;

XIX – concessão de uso: contrato administrativo pelo qual a administração do aeroporto atribui a utilização exclusiva de uma área ou instalação aeroportuária para um terceiro, para que o explore segundo sua destinação específica;

XX – cessão de uso: transferência, pela administração do aeroporto, da posse de área ou instalação aeroportuária, para órgão ou entidade da administração pública;

XXI – infraestrutura aeroportuária: o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro da área do aeródromo;

XXII – autoridade de aviação civil: a agência governamental federal com competência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica;

XXIII – autoridade aeronáutica: a agência ou órgão governamental com competência para controlar o uso do espaço aéreo e das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota e em área de controle de aproximação de aeródromo;

XXIV – autoridade aeroportuária: a administração do aeroporto concedido, ou autorizado mediante contrato de adesão.

§ 1º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica, em ato conjunto.

§ 2º Nos aeródromos civis que forem sede de unidade aérea militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamento do Poder Executivo;

§ 3º Os aeroportos e helipostos serão classificados pela autoridade de aviação civil, que fixará as características de cada classe.

§ 4º Os aeródromos civis destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.

Seção II

Da Construção e Exploração de Aeródromos Civis

Art. 28. Nenhum aeródromo civil poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização do poder concedente.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade de aviação civil.

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos civis públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.

§ 3º A autoridade aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

Art. 29. Os aeródromos civis de uso público poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Seção III

Da Exploração de Aeródromos Civis

Art. 30. A exploração de aeródromos civis será realizada de acordo com as seguintes categorias de aeródromos:

I – destinados ao uso público;

II – destinados à prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica à navegação aérea, abrangendo as atividades de transporte aéreo não-regular de passageiros e carga, doméstico e internacional, aviação geral, serviços aéreos especializados, formação e treinamento de pessoal à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica; montagem, manutenção e hangaragem de aeronaves ou outras atividades de interesse da aviação civil ou conexas à navegação aérea;

III – destinados ao uso particular do proprietário ou de terceiros com permissão do proprietário, vedada a exploração comercial.

Subseção I

Da Concessão de Aeródromo Civil de Uso Público

Art. 31. A construção, administração e exploração de aeródromo civil de uso público será realizada mediante concessão, precedida de licitação.

Parágrafo único. A concessão reger-se-á por esta Lei, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos e demais normas legais pertinentes e pelas cláusulas do correspondente contrato.

Art. 32. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo do contrato, que não poderá exceder a 25 (vinte e cinco) anos;

II - ao modo, forma e condições da exploração;

III - 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;

IV - ao valor do contrato;

V - aos valores das tarifas e preços específicos praticados e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

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

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - 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;

X - à cessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias;

XI - 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;

XII - às garantias para adequada execução do contrato;

XIII - à responsabilidade da concessionária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIV - às hipóteses de extinção do contrato;

XV - 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 que com competência para fiscalizar as atividades aeroportuárias;

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

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

XVIII - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas, quando for o caso;

XIX - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XX - ao foro e ao modo amigável de solução de divergências contratuais.

Parágrafo único. Findo o prazo da concessão, os bens vinculados reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 33. Na licitação do contrato de concessão será considerado para o julgamento, de forma isolada ou combinada, qualquer dos critérios previstos na lei de concessão de serviço público.

§ 1º A licitação de que trata este artigo poderá ser realizada na modalidade leilão.

§ 2º Compete à autoridade de aviação civil, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá

Subseção II

Da Autorização de Aeródromo Civil Privado de Uso Público

Art. 34. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso público será objeto de autorização, formalizada mediante contrato de adesão.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis, pelas cláusulas do correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos.

Art. 35. A autorização será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 32 desta Lei, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

Parágrafo único. A autorização terá prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que a atividade de prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária seja

mantida de forma adequada.

Art. 36. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

I - o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo;

II - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente, os estudos preliminares de viabilidade técnica e econômico-financeira do empreendimento e os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização.

III - outros documentos previstos em regulamento.

§ 2º Recebido o requerimento, a autoridade de aviação civil deverá, imediatamente:

I – dar ampla divulgação ao extrato do requerimento, disponibilizando a documentação a qualquer interessado;

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização na mesma região e com características semelhantes.

Art. 37. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, a autoridade de aviação civil deverá analisar a viabilidade do requerimento e sua adequação às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil.

§ 1º Observado o disposto em regulamento, a autorização poderá ser diretamente outorgada quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado;

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a autoridade de aviação civil deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, imparcialidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a menor tarifa e a maior capacidade de movimentação de passageiros e carga, sem prejuízo da escolha fundamentada de outros critérios que melhor atendam o interesse público.

§ 4º Atendidas as normas legais e regulamentares pertinentes, a autorização será formalizada mediante contrato de adesão.

Art. 38 Os aeródromos civis privados destinados ao uso público poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização, exceto se houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos, por motivo operacional ou de segurança, vedada a discriminação de usuários.

Art. 39. 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.

Parágrafo único. Em caso de restrição da capacidade de tráfego aéreo, os aeródromos explorados diretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, por empresas da administração indireta ou suas subsidiárias, ou por concessionárias terão prioridade de tráfego sobre os aeródromos explorados por meio de autorização

Subseção III

Da Autorização de Aeródromo Civil Privado de Uso Privativo

Art. 40. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo será objeto de autorização, formalizada mediante contrato de adesão.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis, pelas cláusulas do correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos.

Art. 41. A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas nos incisos II, III, V, VII, XI, XV, XIX, XX e XXI do caput do art. 32 desta Lei.

§ 1º A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I - renúncia, ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;

II - cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;

III - caducidade, em caso de descumprimento reiterado de compromissos assumidos ou de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares por parte do autorizatário;

IV - anulação da autorização, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável da autorização.

§ 2º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

§ 3º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 4º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

§ 5º A extinção da autorização por revogação, cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 6º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.

§ 7º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 42. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

I - o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo;

II - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente, os estudos preliminares de viabilidade técnica e econômico-financeira do empreendimento e os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização;

III - outros documentos previstos em regulamento.

Subseção IV

Da Autorização de Aeródromo Civil Privado de Uso Particular

Art. 43. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado destinado ao uso particular do proprietário ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de autorização, vedada a exploração comercial.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á por esta Lei e pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis.

Art. 44. A autorização será formalizada por meio de ato administrativo e não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I - renúncia, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;

II – revogação, por interesse público devidamente motivado;

III - cassação, no caso de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares,

§ 1º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 6º No caso de cassação, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.

§ 7º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 45. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

Parágrafo único. O requerimento conterá, obrigatoriamente, o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo.

Art. 46. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional

ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Seção IV

Do Patrimônio Aeroportuário

Art. 47. Os aeródromos civis destinados ao uso público constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica.

§ 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeródromos civis de uso público, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União, por qualquer razão, vier a desativar o aeródromo, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

MATÉRIAS PENDENTES

ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA

AUTORIDADE AEROPORTUÁRIA (COMPETÊNCIA)

CONSELHO DE AUTORIDADE AEROPORTUÁRIA (COMPETÊNCIA)

REGIME DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DOS PREÇOS ESPECÍFICOS

CONCESSÃO DE USO DE ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

CESSÃO DE USO ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

BENS PÚBLICOS FEDERAIS (AFETAÇÃO)

MONITORAMENTO DE PREÇOS (MONOPOLIO NATURAL)

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ADEQUADOS (CONTROLE)

EFICIÊNCIA (QUALIDADE E GANHOS DE PRODUTIVIDADE)

ZONAS DE PROTEÇÃO

PRIMEIRA MINUTA PARA DISCUSSÃO DA PROPOSTA ELABORADA PELA ABEAR. VERSÃO DE 28 DE AGOSTO DE 2015. COM AS SUGESTÕES DO **BRIGADEIRO GUSTAVO.**

TÍTULO III Da **Infra-Estrutura** - CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 25. Constituem as infraestruturas aeronáutica e de aviação civil o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência.

Art. 26. A infraestrutura aeronáutica comprehende:

- I - o sistema de controle do espaço aéreo;
- II - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;
- III - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica;

Art.27. A infraestrutura de aviação civil comprehende:

- I - o sistema aeroportuário;
- II - o sistema de segurança de voo;
- III - o sistema de registro de aviação civil brasileiro;
- IV - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo;
- V - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à aviação civil;
- VI - o sistema de indústria aeronáutica;
- VII - o sistema de serviços auxiliares.

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura civil aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão de autorização prévia da autoridade de aviação civil ou aeronáutica competente, que os fiscalizará, respeitadas as esferas de competência das demais autoridades ou agências governamentais federais.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, fiscalização e

orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

Art. 28. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros.

Art 29. Para os fins desta Lei, considera-se:

- I – aeródromo: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.
- II – aeródromo civil: o destinado ao uso de aeronaves civis;
- III - aeródromo militar: o destinado ao uso de aeronaves militares.
- IV – aeródromo civil público: o destinado ao uso público;
- V – aeródromo civil privado de uso público: o construído e explorado pelo proprietário e aberto ao uso público;
- VI – aeródromo civil privado de uso privativo: o construído e explorado pelo seu proprietário e destinado à prestação de serviços conexos à navegação aérea;
- VII – aeródromo civil privado de uso particular: o construído e operado pelo seu proprietário ou quem ele permitir, vedada a exploração comercial;
- IX – heliponto: aeródromo o construído e operado pelo seu proprietário e destinado exclusivamente a helicópteros;
- X - heliporto: heliponto de uso público, dotado de instalações e equipamentos para apoio a operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de cargas;
- XI – aeroporto: aeródromo civil de uso público ou aeródromo civil privado de uso público, dotado de instalações e equipamentos para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias;
- XII – área do aeroporto: área delimitada pela autoridade de aviação civil que comprehende toda a sua infraestrutura de apoio à navegação aérea e de proteção ao voo;
- XIII – zona de proteção de aeródromo: áreas vizinhas ao aeródromo, delimitadas e especificadas pela [autoridade aeronáutica](#) e sujeitas a restrições administrativas quanto a edificações e ao exercício de determinadas atividades que possam prejudicar a operação de aeronave ou causar risco para a segurança da aviação civil;
- XIV – concessão: cessão onerosa do aeródromo civil público, com vistas à sua construção, administração e exploração por tempo determinado;
- XV – delegação: transferência, mediante convênio, da construção, administração ou exploração de aeroporto ou heliporto para o Estado, Distrito Federal, Município a administração federal indireta, ou para consórcio público organizado na forma da lei;
- XVI – autorização: outorga de direito de construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo ou particular;
- XVII – autorização vinculada: a outorga de direito à exploração de aeródromo civil privado de uso público, formalizada mediante contrato de adesão;
- XVIII – instalação aeroportuária: instalação destinada à prestação de serviços de apoio a operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias;
- XIX – concessão de uso: contrato administrativo pelo qual a administração do aeroporto atribui a utilização exclusiva de uma área ou instalação aeroportuária para um terceiro, para que o explore segundo sua destinação específica;
- XX – cessão de uso: transferência, pela administração do aeroporto, da posse de área ou instalação aeroportuária, para órgão ou entidade da administração pública;
- XXI – infraestrutura aeroportuária: o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro da área do aeródromo;
- XXII – autoridade de aviação civil: a agência governamental federal com competência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica;
- XXIII – autoridade aeronáutica: a agência ou órgão governamental com competência para controlar o uso do espaço aéreo, das telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea

em rota e em área de controle de aproximação de aeródromo;

XXIV – autoridade aeroportuária : a administração do aeroporto concedido, ou autorizado mediante contrato de adesão.

§ 1º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica, em ato conjunto .

§ 2º Nos aeródromos civis que forem sede de unidade aérea militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamento do Poder Executivo ;

§ 3º Os aeroportos e heliportos serão classificados pela autoridade de aviação civil, que fixará as características de cada classe.

§ 4º Os aeródromos civis destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção II Da Construção e Exploração de Aeródromos Civis

Art. 28. Nenhum aeródromo civil poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização do poder concedente.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade competente .

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos civis públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.

§ 3º A administração aeroportuária local, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

Art. 30. Os aeródromos civis de uso público poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Civis

Art. 31. A exploração de aeródromos civis será realizada de acordo com as seguintes categorias de aeródromos:

I – destinados ao uso público;

II – destinados à prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica à navegação aérea, abrangendo as atividades de transporte aéreo não-regular de passageiros e carga, doméstico e internacional, aviação geral, serviços aéreos especializados, formação e treinamento de pessoal à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica; montagem, manutenção e hangaragem de aeronaves ou outras atividades de interesse da aviação civil ou conexas à navegação aérea;

III – destinados ao uso particular do proprietário ou de terceiros com permissão do proprietário, vedada a exploração comercial.

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Civis - Subseção I Da Concessão de Aeródromo Civil de Uso Público

Art. 32. A construção, administração e exploração de aeródromo civil de uso público será realizada mediante concessão, precedida de licitação.

Parágrafo único. A concessão reger-se-á por esta Lei, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos e demais normas legais pertinentes e pelas cláusulas do correspondente contrato.

Art. 33. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas:

- I - ao objeto, à área e ao prazo do contrato, que não poderá exceder a 25 (vinte e cinco) anos;
- II - ao modo, forma e condições da exploração;
- III - 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;
- IV - ao valor do contrato;
- V - aos valores das tarifas e preços específicos praticados e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;
- V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;
- VI - aos direitos e deveres dos usuários para a obtenção dos serviços, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;
- VII - às responsabilidades das partes;
- VIII - à reversão de bens;
- IX - 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;
- X - à cessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias;
- XI - 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;
- XII - às garantias para adequada execução do contrato;
- XIII - à responsabilidade da concessionária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;
- XIV - às hipóteses de extinção do contrato;
- XV - 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 que tenham competência para fiscalizar as atividades aeroportuárias;
- XVI - aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações eventualmente devidas à concessionária;
- XVII - à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária em órgão da imprensa oficial;
- XVIII - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas, quando for o caso;
- XIX - às penalidades e sua forma de aplicação; e
- XX - ao foro e ao modo amigável de solução de divergências contratuais.

Parágrafo único. Findo o prazo da concessão, os bens vinculados reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 34. Na licitação do contrato de concessão será considerado para o julgamento, de forma isolada ou combinada, qualquer dos critérios previstos na lei de concessão de serviço público.

§ 1º A licitação de que trata este artigo poderá ser realizada na modalidade leilão.

§ 2º Compete à autoridade de aviação civil, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Civis - Subseção II Da Autorização de Aeródromo Civil Privado de Uso Público

Art. 35. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso público será objeto de autorização, formalizada mediante contrato de adesão.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis, pelas cláusulas do correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos.

Art. 36. A autorização será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 32 desta Lei, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

Parágrafo único. A autorização terá prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que a atividade de prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária seja mantida de forma adequada.

Art. 37. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

I - o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo;

II - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente, os estudos preliminares de viabilidade técnica e econômico-financeira do empreendimento e os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização.

III - outros documentos previstos em regulamento.

§ 2º Recebido o requerimento, a autoridade de aviação civil deverá, imediatamente:

I – dar ampla divulgação ao extrato do requerimento, disponibilizando a documentação a qualquer interessado;

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização na mesma região e com características semelhantes.

Art. 38. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, a autoridade de aviação civil deverá analisar a viabilidade do requerimento e sua adequação às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil.

§ 1º Observado o disposto em regulamento, a autorização poderá ser diretamente outorgada quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado;

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a autoridade de aviação civil deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, imparcialidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a menor tarifa e a maior capacidade de movimentação de passageiros e carga, sem prejuízo da escolha fundamentada de outros critérios que melhor atendam o interesse público.

§ 4º Atendidas as normas legais e regulamentares pertinentes, a autorização será formalizada mediante contrato de adesão.

Art. 39. Os aeródromos civis privados destinados ao uso público poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização, exceto se houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos, por motivo operacional ou de segurança, vedada a discriminação de usuários.

Art. 40. 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.

Parágrafo único. Em caso de restrição da capacidade de tráfego aéreo, os aeródromos explorados diretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, por empresas da administração indireta ou suas subsidiárias, ou por concessionárias terão prioridade de tráfego sobre os aeródromos explorados por meio de autorização.

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Civis - Subseção III Da Autorização de Aeródromo Civil Privado de Uso Privativo

Art. 41. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo será objeto de autorização, formalizada mediante contrato de adesão.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis, pelas cláusulas do correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos.

Art. 42. A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas nos incisos II, III, V, VII, XI, XV, XIX, XX e XXI do caput do art. 32 desta Lei.

§ 1º A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I - renúncia, ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;

II - cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;

III - caducidade, em caso de descumprimento reiterado de compromissos assumidos ou de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares por parte do autorizatário;

IV - anulação da autorização, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável da autorização.

§ 2º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

§ 3º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 4º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

§ 5º A extinção da autorização por revogação, cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 6º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.

§ 7º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 43. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

I - o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo;

II - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente, os estudos preliminares de viabilidade técnica e econômico-financeira do empreendimento e os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização;

III - outros documentos previstos em regulamento.

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Civis - Subseção IV Da Autorização de Aeródromo Civil Privado de Uso Particular

Art. 44. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado destinado ao uso particular do proprietário ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de autorização, vedada a exploração comercial.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á por esta Lei e pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis.

Art. 45. A autorização será formalizada por meio de ato administrativo e não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I - renúncia, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;

II - revogação, por interesse público devidamente motivado;

III - cassação, no caso de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares,

§ 1º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 2º No caso de cassação, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.

§ 3º Não sanados os inadimplimentos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 46. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

Parágrafo único. O requerimento conterá, obrigatoriamente, o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo.

TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Civis - Seção IV Do Patrimônio Aeroportuário

Art. 47. Os aeródromos civis destinados ao uso público constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica.

§ 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeródromos civis de uso público, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União, por qualquer razão, vier a desativar o aeródromo, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

SEGUNDA MINUTA PARA DISCUSSÃO DA PROPOSTA ELABORADA PELA ABEAR. PROPOSTA AMPLA 19 DE OUTUBRO DE 2015.

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica

O Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I Introdução

CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos tratados, convenções e atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

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

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

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

§ 4º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, regulamentos de execução e demais normas sobre matéria aeronáutica.

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades de aviação civil e autoridade aeronáutica as competentes no âmbito das atribuições que lhes forem conferidas em lei.

CAPÍTULO II

Disposições de Direito Internacional Privado

Art. 3º Consideram-se situadas no território do Estado de sua nacionalidade:

I - as aeronaves militares, bem como as civis de propriedade ou a serviço do Estado, por este diretamente utilizadas;

II - as aeronaves de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado.

Parágrafo único. Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, na forma indicada no item I deste artigo, não prevalece a extraterritorialidade em relação

à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontre.

Art. 4º Os atos que, originados de aeronave, produzirem efeito no Brasil, regem-se por suas leis, ainda que iniciados no território estrangeiro.

Art. 5º Os atos que, provenientes da aeronave, tiverem início no território nacional, regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzirem efeito.

Art. 6º Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade, respeitados as normas dos tratados, convenções e atos Internacionais de que o Brasil seja parte.

Art. 7º As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

Art. 8º As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro.

Art. 9º A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem.

Parágrafo único. Quando pelo menos uma das aeronaves envolvidas for brasileira, aplica-se a lei do Brasil à assistência, salvamento e abalroamento ocorridos em região não submetida a qualquer Estado.

Art. 10. Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que:

I - excluam a competência de foro do lugar de destino;

II - visem à exoneração de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admite;

III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código

TÍTULO II
Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos

CAPÍTULO I
Do Espaço Aéreo Brasileiro

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

Art. 12. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em VOO no espaço aéreo ou em pouso no território brasileiro, quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico, de tráfego aéreo ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações, coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.

CAPÍTULO II
Do Tráfego Aéreo

Seção I
Disposições Gerais

Art. 13. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos tratados, convenções e atos internacionais de que o Brasil seja parte, neste Código e na legislação complementar.

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

§ 2º É livre o tráfego de aeronave não dedicada a serviços aéreos públicos, mediante informações prévias sobre o VOO planejado.

§ 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, da aeronave dedicada a serviços aéreos públicos, dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilateral.

§ 4º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao VOO e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.

Art. 14. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo,

estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave.

Parágrafo único. A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os VOOs de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade competente.

Art. 15 Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobreVOO de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.

§ 1º No caso de pouso de emergência ou forçado, o proprietário ou possuidor do solo não poderá opor-se à retirada ou partida da aeronave, desde que lhe seja dada garantia de reparação do dano.

§ 2º A falta de garantia autoriza o sequestro da aeronave e a sua retenção até que aquela se efetive.

§ 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de permissão prévia da autoridade competente, salvo em caso de emergência, situação na qual o Comandante deve registrar a ocorrência no diário de bordo, na forma e para os fins previstos em regulamento.

§ 4º O prejuízo decorrente do sobreVOO, do pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.

Art. 16. Salvo prévia autorização da autoridade de aviação civil, é proibido efetuar, com qualquer aeronave, VOOs de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.

Art. 17. O Comandante de aeronave que receber de órgão controlador de VOO ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

§ 1º Se razões técnicas, a critério do Comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão controlador a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.

§ 2º No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a autoridade competente poderá requisitar os meios necessários para interceptar ou deter a aeronave.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, efetuado o pouso, será autuada a tripulação e apreendida a aeronave.

§ 4º A autoridade que, excedendo suas atribuições e sem motivos relevantes, expedir a ordem de que trata o caput deste artigo, responderá pelo excesso cometido, sendo-lhe aplicada a pena de suspensão por prazo que variará de 30 (trinta) a 90 (noventa) dias, conversíveis em multa.

Art. 18. Salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.

Parágrafo único. Os poucos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.

Art. 19. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

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

II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do VOO, pouso e decolagem;

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. Pode a autoridade de aviação civil, mediante regulamento, estabelecer as condições para VOOs experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os VOOs de translado.

Art. 20. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

Seção II

Da Utilização do Espaço Aéreo e Controle do Tráfego Aéreo

Art. 21. A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas pela autoridade competente,

assim como aos ônus decorrentes dos serviços prestados para tornar segura a navegação aérea, ficando sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea:

I - uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos VOOs em rota;

II - uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aproximação: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação.

§ 1º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave e serão fixadas pela autoridade competente, para aplicação geral em todo o território nacional.

§ 2º Ficam isentas do pagamento das tarifas aeronáuticas:

I - aeronaves militares e aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;

II - aeronaves em voo de experiência ou de instrução;

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

IV - aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

Art. 22. Na regulação da prestação de serviços de controle do tráfego aéreo a autoridade competente deve:

I - promover a modernização e a expansão de capacidade das infraestruturas física e operacional existentes, asseverando, quais são, em determinado momento, a quantidade e qualidade ótimas de bens e serviços a serem disponibilizados;

III - estabelecer regime tarifário que assegure eficiência na alocação e uso dos recursos arrecadados;

III - investir em inovação e adaptação de produtos e serviços, ao menor preço (tarifa) possível, isto é, com o preço igual ao custo marginal de longo prazo;

IV - induzir o repasse dos ganhos de produtividade para os usuários do sistema de controle do tráfego aéreo.

V- evitar que o ambiente de monopólio natural na prestação de serviços de controle de tráfego aéreo crie ineficiências estáticas e dinâmicas, de modo a assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais.

CAPÍTULO III Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 23. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade de aviação civil.

Art. 24. A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á às condições estabelecidas.

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

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de operação de busca, assistência e salvamento ou de voos por motivos sanitários ou humanitários.

Art. 25. Os aeroportos situados na linha fronteiriça do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infraestrutura aeronáutica, comuns ou compartilhados por eles.

TÍTULO III Da Infraestrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 26. Constitui infraestrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a

segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

- I - o sistema aeroportuário;
- II - o sistema de proteção ao voo;
- III - o sistema de segurança de voo;
- IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro;
- V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;
- VI – sistema de segurança da aviação civil;
- VII - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica;
- VIII - o sistema de indústria aeronáutica;
- IX - o sistema de serviços auxiliares de transporte aéreo

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura civil aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão de autorização prévia da autoridade de aviação civil, que os fiscalizará, respeitadas as esferas de competência das demais autoridades ou agências governamentais federais.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, controle, fiscalização e orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

CAPÍTULO II

Da Regulação da Infraestrutura Aeronáutica

Art. 27. Os regulamentos de execução baseados na competência normativa da autoridade de aviação civil ou da autoridade aeronáutica têm por finalidade assegurar o respeito aos valores, aos princípios e às normas constitucionais que informam a ordem econômica, aos tratados, convenções e atos Internacionais celebrados pela República Federal do Brasil, às disposições deste Código e das demais leis que regem as atividades da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica.

Art. 28. 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, qualidade e preços, 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 – o estímulo para investimentos em inovação e adaptação de produtos e processos aeronáuticos;
- VI – a prestação de serviço adequado;
- VII - a liberdade de exploração de quaisquer linhas aéreas;
- VIII - a liberdade tarifária na exploração de serviços aéreos, bem como de serviços de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica prestados nos aeródromos civis privados de uso público ou restrito;
- IX – o acesso prioritário das empresas de transporte aéreo público regular às áreas e instalações aeroportuárias localizadas em aeródromos civis públicos;

Art. 29. As iniciativas ou alterações de regulamentos de execução ou de outros atos normativos que impliquem em afetação de direitos ou obrigações de agentes econômicos ou de usuários da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica devem ser precedidas de audiência pública, convocada pelo

agente regulador por aviso publicado no *Diário Oficial da União*, com prazo mínimo de trinta dias de antecedência.

§ 1º O aviso publicado indicará a data, o horário e o local em que se realizará a audiência, bem como o local onde estará disponível o edital da proposta regulamentar, o texto da norma em discussão e uma nota técnica contendo a indicação da disposição legal que autoriza a expedição do regulamento de execução, as condições de fato, os motivos determinantes e as finalidades a serem atingidas, com descrição dos problemas e temas envolvidos e relato das informações disponíveis, especialmente as que vierem posteriormente a determinar o conteúdo da decisão.

§ 2º Sem prejuízo das disposições dos parágrafos anteriores, todas as informações sobre a audiência devem ser disponibilizadas no sitio da rede mundial de computadores do agente regulador.

§ 3º É assegurado aos interessados o direito de participação e manifestação oral na audiência, debatendo a matéria e apresentando, por escrito, informações, opiniões ou argumentos e sugestões.

§ 4º Os argumentos apresentados devem ser apreciados por uma autoridade que fundamente sua decisão ao acatá-los ou rejeitá-los, por meio de uma exposição formal dos motivos que a justifiquem.

§ 5º As audiências serão presididas por um dos Diretores da agência reguladora, designado pela Diretoria Colegiada.

§ 6º O processo de decisão do agente regulador deve observar os requisitos de razoabilidade, proporcionalidade e motivação, devendo demonstrar, de maneira fundamentada, de que modo a norma editada se relaciona, de um lado, com os dados obtidos na fase de audiência pública e, por outro, com a consecução dos objetivos estabelecidos em lei para o exercício da competência normativa.

§ 7º É facultado ao agente regulador instituir um processo de negociação anterior à fase de audiência pública, no qual os interessados são convidados a buscar uma proposta de consenso, a ser posteriormente submetida à audiência pública convocada e realizada nos termos e para os fins previstos neste artigo.

CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário

Seção I Definições

Art. 30. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros.

Art. 31. Para os fins desta Lei, considera-se:

I – aeródromo: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

II – aeródromo civil: o destinado ao uso de aeronaves civis;

III - aeródromo militar: o destinado ao uso de aeronaves militares.

IV – aeródromo civil público: o construído, administrado e explorado em regime público, diretamente pela União ou mediante concessão, inclusive na forma de parceria público-privada, para pessoa jurídica de direito privado ou, ainda, mediante convênio de delegação para pessoa jurídica de direito público interno, para consórcio público ou para entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal;

V – aeródromo civil privado de uso público: o construído, administrado e explorado, em regime privado, pelo seu proprietário, mediante autorização vinculada;

VI – aeródromo civil privado de uso restrito: o construído, administrado e explorado, em regime privado, pelo seu proprietário, não aberto ao uso público, mediante autorização vinculada;

VII – aeródromo civil privado de uso particular: o construído e operado pelo seu proprietário ou quem ele permitir, vedada exploração comercial;

IX – heliponto: o aeródromo destinado exclusivamente para apoio a operações de helicópteros;

X - heliporto: heliponto dotado de instalações e equipamentos para apoio a operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de cargas.

XI – aeroporto: o aeródromo civil referido nos incisos IV, V ou VI do *caput* deste artigo;

XII – aeroporto internacional: o aeródromo destinado às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não

regulares;

XIV – área do aeroporto: área delimitada pela autoridade de aviação civil, que compreende toda a sua infraestrutura de apoio à navegação aérea e de proteção ao VOO;

XV – zona de proteção do aeroporto: áreas vizinhas ao aeródromo, delimitadas e especificadas pela autoridade de aviação civil e sujeitas a restrições administrativas quanto a edificações e ao exercício de determinadas atividades que possam prejudicar a operação de aeronave ou causar risco para a segurança da aviação civil;

XVI – concessão: outorga da construção, administração e exploração de serviços de infraestrutura aeroportuária, por tempo determinado;

XVII – delegação: transferência, mediante lei ou convênio, da construção, administração e exploração de aeroporto para pessoa jurídica de direito público interno ou entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal;

XVIII – autorização vinculada: outorga da construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso público ou de uso privativo, por tempo indeterminado, mediante contrato de adesão;

XIX – autorização: outorga da construção e operação de aeródromo civil privado de uso particular;

XX – instalação aeroportuária: instalação destinada à prestação de serviços de apoio a operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias;

XXI – concessão de uso: contrato pelo qual a administração do aeródromo civil público atribui a utilização de uma área ou instalação aeroportuária para um terceiro, para que o explore segundo destinação específica;

XXII – cessão de uso: termo pelo qual a administração do aeródromo civil público transfere a posse de área ou instalação aeroportuária para órgão ou entidade da administração pública;

XXIII – infraestrutura aeroportuária: o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro da área do aeródromo;

XXIV – autoridade de aviação civil: a agência governamental federal com competência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de

infraestrutura aeroportuária e aeronáutica;

XXV – autoridade aeronáutica: a agência ou órgão governamental com competência para controlar os sistemas de proteção ao VOO e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

XXVI – autoridade aeroportuária: a administração do aeroporto concedido, delegado ou autorizado.

Art. 32. Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica, em ato conjunto.

Art. 33. Nos aeródromos civis que forem sede de unidade aérea militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamento do Poder Executivo.

Art. 34. Os aeroportos e heliportos serão classificados pela autoridade de aviação civil, que fixará as características de cada classe.

.Seção II
Dos Regimes de Exploração dos Aeródromos Civis

Art. 35. Os aeródromos civis serão explorados nos seguintes regimes:

I – público, os aeródromos civis públicos;

II –privado: os aeródromos civis privados de uso público e os aeródromos civis privados de uso restrito;

III – particular: os aeródromos construídos e operados pelo seu proprietário, vedada a exploração comercial.

Art. 36. Nenhum aeródromo civil poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização do poder concedente.

Art. 37. A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, a administração e a exploração de aeródromo civil sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade de aviação civil.

Art. 38. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos civis públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.

Art. 39. Os aeródromos civis de uso público poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Seção III
Do Aeródromo Civil Público

Subseção I
Da Concessão

Art. 40. A construção, administração e exploração de aeródromo civil público será realizada mediante concessão, precedida de licitação.

Parágrafo único. A concessão reger-se-á por esta Lei, pelas normas da Lei de Concessão da Prestação de Serviços Públicos e demais normas legais pertinentes e pelas cláusulas do correspondente contrato.

Art. 41. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas:

I - ao objeto e à área de exploração;

II - ao prazo do contrato, que não poderá exceder a 25 (vinte e cinco) anos;

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 preços específicos praticados 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 concessão e 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 fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas, quando for o caso;

XXI - às penalidades e sua forma de aplicação; e

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

Parágrafo único. Findo o prazo da concessão, os bens vinculados reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 42. Na licitação do contrato de concessão será considerado para o julgamento, de forma isolada ou combinada, qualquer dos critérios previstos na Lei de Concessão da Prestação de Serviços Públicos.

§ 1º A licitação de que trata este artigo poderá ser realizada na modalidade leilão.

§ 2º Compete à autoridade de aviação civil, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

Subseção II
Do Patrimônio do Aeródromo

Art. 43. Os aeródromos civis públicos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica.

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e as entidades da Administração Pública ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeródromos civis de uso público, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União, por qualquer razão, vier a desativar o aeródromo, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

Seção IV
Da Exploração do Aeródromo Civil Público

Subseção I
Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 44. Na regulação da exploração de aeródromos civis públicos a autoridade de aviação civil objetivará, em especial:

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;

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 – asseverar quais são, em determinado momento, a quantidade e qualidade ótimas de bens e serviços de infraestrutura aeroportuária a serem ofertados;

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

VI – estimular a administração aeroportuária a investir em inovação e adaptação de produtos e serviços, ao menor preço (tarifa) possível, isto é, com o preço igual ao custo marginal de longo prazo;

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

VIII – evitar que o ambiente de monopólio natural na prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária crie ineficiências estáticas e dinâmicas, de modo a assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais;

IX – assegurar igualdade de tratamento regulatório entre aeródromos civis públicos administrados por meio de concessão e aeródromos civis públicos administrados por meio de delegação a entidades sob controle estatal;

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

XI - assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos ilícitos;

XII - assegurar o cumprimento das normas do Regulamento de Exploração do Aeródromo e dos respectivos Planos de Básicos e Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zonas de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea;

Subseção II

Da Administração do Aeródromo

Art. 45. A administração do aeródromo civil público é exercida diretamente pela União ou, nos casos de concessão ou delegação, pela entidade concessionária ou delegatária da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária.

Art. 46. Compete à administração do aeródromo, denominada autoridade aeroportuária:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação aplicável e as cláusulas do contrato de concessão ou do convênio de delegação;

II – fixar o horário de funcionamento do aeroporto;

III – estabelecer e divulgar, de acordo com as normas expedidas pela autoridade de aviação civil, a capacidade operacional do aeroporto;

IV - elaborar e submeter à aprovação da autoridade de aviação civil, ouvido previamente o Conselho Consultivo do Aeroporto, o Regulamento de Exploração do Aeroporto e os Planos Básicos e Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zonas de Proteção do Aeroporto;

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 inoperacionais que possam prejudicar a adequada realização da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária ou de qualquer forma limitar as operações aeroportuárias ou por em risco a segurança da aviação civil;

X - autorizar o pouso e a decolagem de aeronaves;

XI - suspender operações aeroportuárias que possam prejudicar o bom funcionamento do aeroporto ou ponham em risco a segurança da aviação civil, ouvida, quando for o caso, a autoridade aeronáutica responsável pelo controle do espaço aéreo;

XII - reportar infrações à legislação aeronáutica e representar perante a autoridade de aviação civil visando à instauração de processo administrativo e

aplicação das penalidades previstas em lei;

XIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades públicas que atuam no aeroporto;

XIV - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho consultivo do aeroporto;

XV – prover a segurança da área do aeroporto e das instalações e equipamentos aeroportuários;

Parágrafo único. Compete, ainda, à autoridade aeroportuária:

I - sob coordenação da autoridade aeronáutica:

a) estabelecer 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;

b) delimitar as áreas destinadas a aeronaves militares e a aeronaves transportando cargas inflamáveis ou explosivas;

II – sob coordenação da autoridade aduaneira, delimitar as áreas para carga e descarga de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, com vistas ao alfandegamento de instalações aeroportuárias e a organização e a sinalização do fluxo de mercadorias, veículos, unidades de cargas e pessoas;

III – sob coordenação da autoridade de polícia federal, delimitar áreas para o embarque e desembarque de passageiros com destino ou originados do exterior;

IV – sob coordenação das autoridades de saúde e de sanidade animal e vegetal, delimitar as áreas para carga e descarga de produtos que requeiram prévia inspeção;

Art. 47. Decreto do Poder Executivo disporá sobre a autoridade federal que coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos que devam atuar nos aeroportos, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades.

Subseção III
Do Conselho Consultivo

Art. 48. Será instituído, em cada aeródromo civil público, um conselho consultivo da administração aeroportuária.

Parágrafo único. Decreto do Poder Executivo disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição do conselho, assegurando representação às autoridades que atuam no aeroporto, às empresas de transporte aéreo público, domésticas e internacionais, às empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo, à aviação geral e às empresas com estabelecimentos comerciais no aeroporto.

Subseção IV
Da Utilização de Áreas e Instalações Aeroportuárias

Art. 49. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

- I - à sua própria administração;
- II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
- III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;
- IV – às empresas de transporte aéreo público;
- V - aos terminais de carga aérea;
- VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;
- VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
- VIII - aos serviços auxiliares de transporte aéreo;
- IX - ao comércio apropriado para o aeroporto;
- X - ao público usuário.

Art. 50. A utilização de áreas e instalações aeroportuárias far-se-á mediante a formalização de termo de cessão de uso, quando destinadas a autoridades com competência para atuar no aeroporto, e de contrato de concessão de uso, nos demais casos.

§ 2º O prazo de vigência do contrato de concessão de uso não poderá ultrapassar o prazo da concessão ou da delegação para a exploração do aeródromo, exceto no caso da construção de benfeitorias permanentes, que deverá ter prazo que permita a amortização do capital investido.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área ou instalação antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não amortizado.

§ 4º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior.

Art. 51. É assegurado às empresas de transporte aéreo público regular prioridade na concessão de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às suas atividades de despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens, recebimento, armazenamento e despacho de carga e de bens transportados, carga e descarga de aeronaves, manutenção de aeronaves e serviços correlatos, abrigo de aeronaves, equipamentos de rampa e instalação de escritório administrativo.

Art. 52. No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal é inexigível a realização de licitação para a concessão da área ou instalação para empresa de transporte aéreo público, exceto no caso em que mais de uma empresa manifestar interesse pela mesma área ou instalação, hipótese na qual deverá ser realizado processo de seleção simplificado, observado os princípios constitucionais da impensoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência das operações aeroportuárias.

Parágrafo único. Nos demais casos, a concessão de áreas e instalações aeroportuárias será precedida de licitação.

Art. 53. À utilização de áreas e instalações aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações.

Subseção V
Do Regime Tarifário

Art. 54. A utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos e serviços de do aeródromo está sujeita ao pagamento referente aos preços que

incidirem sobre a parte utilizada.

Parágrafo único. Os preços de que trata este artigo são pagos à administração do aeroporto e representados:

- a) por tarifas aeroportuárias aprovadas pela autoridade de aviação civil;
- b) por preços específicos estabelecidos, para as áreas civis do aeródromo, pela autoridade aeroportuária;

Art. 55. As tarifas aeroportuárias a que se refere o artigo anterior são assim denominadas e caracterizadas:

I - tarifa de embarque: devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros, incidindo sobre o passageiro do transporte aéreo;

II - tarifa de conexão: devida pela utilização das instalações e serviços de desembarque e reembarque na Estação de Passageiros, incidindo sobre o passageiro em conexão;

III - tarifa de pouso: devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave e o uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aeródromo e demais serviços relacionados ao controle e informações de voo em área de aeródromo, incidindo sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

IV - tarifa de permanência: devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso, incidindo sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

V - tarifa de armazenagem: devida ao titular do terminal de carga aérea pelo armazenamento das mercadorias e fixada de acordo com a relação entre o peso e o volume da mercadoria, incidindo sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito;

VI – tarifa de capatazia: devida ao prestador de serviços de capatazia pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o inciso anterior e fixada de acordo com a relação entre o peso e o volume da mercadoria, incidindo sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito.

Art. 56. Os preços específicos são devidos exclusivamente pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços não

remunerados pelas tarifas aeroportuárias e incidem sobre o usuário ou concessionário dos mesmos.

Art. 57. Ficam isentos de pagamento:

I - da tarifa de embarque:

- a) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- b) os passageiros em trânsito;
- c) os passageiros de menos de dois anos de idade;
- d) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- e) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço;

II - da tarifa de conexão:

- a) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- b) passageiros com menos de 2 (dois) anos de idade;
- c) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço;

III - da tarifa de pouso:

- a) as aeronaves em VOO de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica;

b) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

III - da tarifa de permanência:

a) as aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

b) as demais aeronaves:

1 - por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento;

2 - em caso de acidente, pelo prazo que durar a investigação do acidente;

3 - em caso de estacionamento em área sob concessão de uso.

Seção V
Da Exploração do Aeródromo Civil Privado de Uso Público

Subseção I
Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 58. Na regulação da exploração de aeródromo civil privado de uso público a autoridade de aviação civil objetivará:

I – assegurar à administração do aeródromo liberdade na gestão da prestação dos serviços de infraestrutura aeroportuária;

II – assegurar à administração do aeródromo liberdade na fixação de tarifas e preços específicos pela utilização de áreas, instalações, equipamentos e serviços aeroportuários;

III - buscar 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;

IV – criar os incentivos para que a administração do aeródromo atenda a demanda de serviços de infraestrutura aeroportuária de forma eficiente;

V - assegurar o cumprimento das normas pertinentes ao meio ambiente; de forma a garantir o desenvolvimento sustentável da aviação civil;

VI - assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos ilícitos;

VII – zelar pelo cumprimento das normas do Regulamento de Exploração do Aeroporto e dos respectivos Planos Básicos e Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zonas de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea.

Subseção II
Da Construção, da Administração e da Exploração

Art. 59. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso público será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 41 desta Lei, com exceção daquelas previstas em seus incisos II, V, VI, X, XI, XII, XVIII e XIX.,

Parágrafo único, A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis, pelas cláusulas do correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da Lei de Concessão da Prestação de Serviços Públicos.

Art. 60. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I - renúncia, ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;

II - cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;

III - caducidade, em caso de descumprimento reiterado de compromissos assumidos ou de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares por parte do autorizatário;

IV - anulação da autorização, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável da autorização.

§ 1º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos

encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 3º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

§ 4º A extinção da autorização por cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 5º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.

§ 6º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 61. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

I - o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo;

II - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente, os estudos preliminares de viabilidade técnica e econômico-financeira do empreendimento e os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização.

III - outros documentos previstos em regulamento.

§ 2º Recebido o requerimento, a autoridade de aviação civil deverá, imediatamente:

I – dar ampla divulgação ao extrato do requerimento, disponibilizando a documentação a qualquer interessado;

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de

autorização na mesma região e com características semelhantes.

Art. 62. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, a autoridade de aviação civil deverá analisar a viabilidade do requerimento e sua adequação às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil.

§ 1º Observado o disposto em regulamento, a autorização poderá ser diretamente outorgada quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado;

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a autoridade de aviação civil deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento a maior capacidade de movimentação de passageiros e carga, sem prejuízo da escolha fundamentada de outros critérios que melhor atendam o interesse público.

§ 4º Atendidas as normas legais e regulamentares pertinentes, a autorização vinculada será formalizada mediante contrato de adesão.

Art. 63. Os aeródromos civis privados destinados ao uso público poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização, exceto se houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos, por motivo operacional ou de segurança, vedada a discriminação de usuários.

Art. 64. 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.

Parágrafo único. Em caso de restrição da capacidade de tráfego aéreo, os aeródromos civis de uso público terão prioridade de tráfego aéreo.

Seção VI

Da Construção, Administração e Exploração de Aeródromo Civil Privado de Uso Restrito

Art. 65. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas nos incisos I, III, IV, VII, IX, XIII, XVI, XVII, XX, XXI e XXII do *caput* do art. 41 desta Lei.

Parágrafo único. A exploração do aeródromo abrangerá a prestação de serviços às atividades de transporte aéreo não-regular de passageiros e carga, doméstico e internacional, aviação geral, serviços aéreos especializados, formação e treinamento de pessoal de aviação civil, montagem, manutenção e hangaragem de aeronaves e outras atividades de interesse da aviação civil.

Art. 66. A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis e pelas cláusulas do correspondente contrato.

Parágrafo único. Aplica-se ao aeródromo civil privado de uso restrito os princípios de regulação aplicáveis ao aeródromo civil privado de uso público.

Art. 67. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I - renúncia, ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;

II - cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;

III - caducidade, em caso de descumprimento reiterado de compromissos assumidos ou de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares por parte do autorizatário;

IV - anulação da autorização, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável da autorização.

§ 1º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 3º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

§ 4º A extinção da autorização por cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 5º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.

§ 6º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 68. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

I - o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo;

II - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente, os estudos preliminares de viabilidade técnica e econômico-financeira do empreendimento e os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização;

III - outros documentos previstos em regulamento.

Seção VII Da Construção e Operação de Aeródromo Civil Privado de Uso Particular

Art. 69. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado destinado ao uso particular do proprietário ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de autorização, vedada a exploração comercial.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á por esta Lei e pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis.

Art. 70. A autorização será formalizada por meio de ato administrativo e não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I - renúncia, ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;

II - cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;

III - caducidade, em caso de descumprimento reiterado de compromissos assumidos ou de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares por parte do autorizatário;

IV - anulação da autorização, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável da autorização.

§ 1º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 2º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.

§ 3º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 71. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

Parágrafo único. O requerimento conterá, obrigatoriamente, o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo.

Seção VIII Das Zonas de Proteção dos Aeródromos

Art. 72. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Art. 73. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

- I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;
- II - Plano de Zoneamento de Ruído;
- III - Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos e Heliportos;
- IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições que couberem, dos Planos Básicos.

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Heliportos e Heliportos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato da autoridade de aviação civil.

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato da autoridade de aviação civil e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.

§ 6º A responsabilidade pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos de sinalização de obstáculos será do proprietário, titular do domínio útil ou possuidor das propriedades a que se refere o art. 67 desta Lei.

§ 7º O descumprimento do disposto no § 6º implicará a cominação de multa diária por infração aos preceitos deste Código, sem prejuízo da instalação, manutenção ou reparo do equipamento de sinalização pela autoridade competente, às expensas do infrator.

Art. 74. A autoridade de aviação civil poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Art. 75. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização.

CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Voo

Seção I Das Várias Atividades de Proteção ao Voo

Art. 76. O Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:

- I - de controle de tráfego aéreo;
- II - de telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea;
- III - de meteorologia aeronáutica;
- IV - de cartografia e informações aeronáuticas;
- V - de busca e salvamento;
- VI - de inspeção em VOO;
- VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;

VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.

Seção II
Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento

Art. 77. As Atividades de Proteção ao Voo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.

Art. 78. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

Art. 79. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

Art. 80. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 81. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em VOO ou pronta para partir.

Art. 82. Na falta de outros recursos, o órgão encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em VOO ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

Art. 83. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.

Art. 84. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.

Art. 85. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito à remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

I - considerar-se-ão, em primeiro lugar:

- a) o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro;
- b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga;
- c) o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente.

II - em segundo lugar, o valor das coisas recuperadas.

§ 1º Não haverá remuneração:

- a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil;
- b) quando o socorro for prestado por aeronave pública.

§ 2º O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e convenções em vigor.

Art. 86. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.

Art. 87. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 88. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.

Art. 89. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.

§ 1º Os interessados devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contado do dia do socorro.

§ 2º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio.

§ 3º Os interessados que deixarem fluir o prazo estabelecido no § 1º sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 90. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 91. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave sem o consentimento do seu proprietário ou explorador.

Parágrafo único. Provada a negligência do proprietário ou explorador, estes responderão, solidariamente, pela remuneração.

Art. 92. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que:

I - os reclamantes concorreram voluntariamente ou por negligência para agravar a situação de pessoas ou bens a serem socorridos;

II - se, comprovadamente, furtaram ou tornaram-se cúmplices de furto, extravio ou atos fraudulentos.

Art. 93. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.

CAPÍTULO IV Do Sistema de Segurança de Voo

Seção I Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voo

Art. 94. Compete à autoridade de aviação civil promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e

II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, a vigorar a partir de sua publicação.

§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.

§ 3º É facultado à autoridade de aviação civil conceder uma isenção para um requisito **ou padrão mínimo de segurança** presente nos regulamentos previstos no § 1º deste artigo, se a mesma considerar que a isenção é do interesse público e que não há decréscimo no nível de segurança.

Art. 95. 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 **ou de aeronave com certificado de aeronavegabilidade**.

§ 1º Poderá a **autoridade de aviação civil**, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de voo..

§ 2º Considera-se aeronaves experimentais as fabricadas ou montadas por construtor amador **e aquelas com propósitos especiais, tais como pesquisa e desenvolvimento, demonstração de conformidade com requisito e pesquisa de mercado**, para as quais é permitido o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior.

§ 3º Compete à **autoridade de aviação civil** regulamentar a construção, **a montagem, a operação e a emissão de Certificado de Marca Experimental e de Certificado de Autorização de Voo Experimental** para as aeronaves construídas **ou montadas** por amadores ou seus prepostos.

Seção II Dos Certificados de Homologação

Art. 96. A autoridade de aviação civil emitirá certificado de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.

§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.

§ 2º A emissão de certificado de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, **exceto nas hipóteses previstas no §**

3º do art. 181 deste Código.

§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.

Art. 97. A autoridade de aviação civil emitirá um certificado para uma entidade de projeto ou para uma entidade de produção, que autorizará a entidade a certificar projetos de produtos aeronáuticos ou a certificar a conformidade das aeronaves, motores de aeronaves, hélices e equipamentos, quanto ao cumprimento de requisitos ou padrões mínimos de segurança exigidos.

§1º Ao receber um pedido para a certificação prevista neste artigo, a autoridade deve avaliar se o pedido está em conformidade com os regulamentos prescritos, de forma a determinar se a entidade tem um sistema de projeto e ou fabricação e controle que assegure o adequado cumprimento dos requisitos e padrões mínimos de segurança exigidos.

§2º A autoridade de aviação civil deverá aceitar, sem comprovações adicionais, a documentação fornecida pela entidade certificada para a emissão dos certificados previstos neste Código.

§3º Poderá a autoridade de aviação civil realizar, a qualquer momento, auditorias nos sistemas certificados sob este artigo, de forma a avaliar se os mesmos cumprem os requisitos e padrões mínimos de segurança exigidos e os processos aprovados no manual da entidade.

Art. 98. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de produção, na forma do respectivo regulamento.

Art. 99. A autoridade aeronáutica emitirá certificados **para entidades destinadas** à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e **demais** produtos aeronáuticos.

§ 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.

§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais produtos aeronáuticos, a fim de preservar as condições de segurança originais do projeto.

§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção.

§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina certificada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 170 deste Código, poderá ser executada por um mecânico licenciado pela autoridade de aviação civil.

Art. 100. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de VOO ou o interesse público o exigir e, quando aplicável, conforme estabelecido no art. 289 (do atual CBA) deste Código.

Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.

CAPÍTULO V Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro

Seção I Do Registro Aeronáutico Brasileiro

Art. 101. O Registro Aeronáutico Brasileiro é público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:

I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;

II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;

III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;

IV - promover o cadastramento geral.

§ 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro.

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pela autoridade de aviação civil..

Art. 102. Somente são admitidos a registro:

- I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros;
- II - documentos particulares, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas;

III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Supremo Tribunal Federal;

IV - cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.

Art. 103. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas:

I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver;

II - a inscrição:

- a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave;
- b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave;
- c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, seqüestro, penhora e apreensão de aeronave.

III - a averbação na matrícula e respectivo certificado das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia;

IV - a autenticação do Diário de Bordo de aeronave brasileira;

V - a anotação de usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons costumes.

Art. 104. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.

Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.

Art. 105. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com as normas expedidas pela autoridade de aviação civil.

Seção II Do Procedimento de Registro de Aeronaves

Art. 106. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo o número que lhes competir, observada a ordem de entrada.

Art. 107. O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta a preferência dos direitos dependentes do registro.

Art. 108. O título de natureza particular apresentado em via única será arquivado no Registro Aeronáutico Brasileiro, que fornecerá certidão do mesmo, ao interessado.

Art. 109. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob número de ordem mais baixo.

Art. 110. No Protocolo será anotada, à margem da prenotação, eventual exigência feita pela autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pela autoridade de aviação civil.

Art. 111. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 30 (trinta) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.

Art. 112. Em caso de permuta, serão feitas as inscrições nas matrículas correspondentes, sob um único número de ordem no Protocolo.

Art. 113. O Diário de Bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro de acordo com as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

Art. 114. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio, mediante prévia audiência pública e após manifestação do órgão jurídico da autoridade de aviação civil, costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei.

CAPÍTULO VI Do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos –

Seção I Disposições Gerais

Art. 115. O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER tem por finalidade o planejamento, a normatização, a orientação, a coordenação, a supervisão, o controle e a execução das atividades de investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas.

Art. 116. No âmbito da aviação civil, as atividades de prevenção de competência da autoridade de investigação SIPAER limitam-se às relacionadas com as investigações de ocorrências aeronáuticas e às relativas à gestão de sistemas de reporte voluntário, sendo as demais atividades de competência da autoridade de aviação civil.

Art. 117. São ocorrências aeronáuticas os acidentes, os incidentes e outros eventos definidos pela autoridade de investigação SIPAER, com base em critérios estabelecidos em norma própria.

Art. 118. Salvo quando expressamente mencionado, os dispositivos deste capítulo aplicam-se às aviações civil e militar.

Art. 119. A atividade de prevenção SIPAER abrange, mas não se limita, a políticas, planos, programas, práticas, processos, procedimentos e sistemas voltados à eliminação ou à mitigação de fatores de risco que afetem ou possam vir a afetar a segurança operacional de aeronaves, seus ocupantes e terceiros no solo, unicamente em proveito da preservação de recursos humanos e materiais.

Art. 120. Fica criado o Fundo SIPAER para o custeio das atividades da autoridade de investigação SIPAER, com os recursos oriundos da tarifa de

investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas.

Art. 121. Fica criada a tarifa SIPAER, a ser pago pelo proprietário ou operador da aeronave, no valor correspondente a **N%** do valor pago pelo seguro obrigatório de aeronave previsto no artigo **315 deste Código**. **(seguro no caso de custódia e guarda da aeronave – há antinomia com o art. 313 do atual CBA)**

§ 1º Os valores relativos à tarifa SIPAER serão recolhidos ao Fundo SIPAER e custearão as atividades da autoridade de investigação SIPAER previstas neste código.

§ 2º Considerando a importância da prevenção de acidentes na tutela da vida humana, os valores recolhidos ao Fundo SIPAER não estarão sujeitas a contingenciamento.

Art. 122. A investigação de ocorrências aeronáuticas conduzida nos termos deste Capítulo é chamada de Investigação SIPAER e é realizada em conformidade com a regulamentação específica.

Parágrafo único. A investigação de quaisquer outras ocorrências que não envolvam aeronaves não são objetos da investigação SIPAER.

Art. 123. A Investigação SIPAER é a atividade de prevenção na qual se busca identificar os fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, ou que possam ter contribuído para a consumação de uma ocorrência aeronáutica e, em função de tais fatores, são emitidas recomendações de segurança operacional.

§1º O único objetivo da Investigação SIPAER é a prevenção de novas ocorrências, não sendo seu propósito determinar culpa ou responsabilidade.

§2º As recomendações de segurança são baseadas no princípio da máxima eficácia preventiva, com caráter preventivo ou corretivo, oriundas de investigação SIPAER, ou de uma ação de prevenção, não constituindo ou enveredando sobre presunção de culpa ou responsabilização, seja no âmbito administrativo, civil ou penal.

Art. 124. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente aeronáutico ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunicá-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por

negligência, à autoridade de investigação SIPAER diretamente, ou por intermédio da autoridade aeronáutica militar ou da autoridade de aviação civil.

Art. 125. Todo operador de aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica em território nacional notificará, diretamente à autoridade de investigação SIPAER, as circunstâncias da ocorrência, de acordo com as normas estabelecidas por aquela autoridade.

Parágrafo único. Esta obrigação de notificação se aplica, ainda, aos operadores de aeronaves civis brasileiras nos casos de ocorrências aeronáuticas havidas fora do território nacional.

Art. 126. A investigação SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de atos, condições ou circunstâncias que, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de ocorrências aeronáuticas.

Parágrafo único. A investigação SIPAER poderá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências desta.

Art. 127. A autoridade encarregada da investigação SIPAER poderá decidir por não realizá-la ou interrompê-la, se já em andamento, quando:

I- as circunstâncias relacionadas à ocorrência aeronáutica indicarem que a investigação não trará proveito à prevenção de novas ocorrências; ou

II- as características do local em que se consumou a ocorrência aeronáutica, ou as circunstâncias a ela relacionadas expuserem os investigadores a risco não aceitável.

Art. 128. A investigação SIPAER deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.

Parágrafo único. A investigação SIPAER não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação.

Art. 129. Se, no curso de investigação SIPAER, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a

comunicação à autoridade policial competente.

Art. 130. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação SIPAER colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, desde que:

- I - não exista, no quadro de pessoal do órgão solicitante, técnico capacitado ou equipamento apropriado para os exames requeridos;
- II - a autoridade solicitante discrimine os exames a serem feitos;
- III - exista, no quadro de pessoal da autoridade de investigação SIPAER, técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos; e
- IV - a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação.

Parágrafo único. O pessoal colocado à disposição pela autoridade de investigação SIPAER não poderá ter participado da investigação SIPAER do mesmo acidente.

Art. 131. Ressalvado o disposto no artigo 96, a investigação SIPAER de acidentes aeronáuticos e de incidentes graves será necessariamente concluída com a emissão do relatório final, documento no qual são apresentados os fatores que tenham ou possam ter contribuído para a consumação da ocorrência aeronáutica e, quando pertinente, as recomendações de segurança.

Parágrafo único. O relatório final da investigação SIPAER será aprovado pela respectiva autoridade de investigação.

Art. 132. Fica instituída a autoridade de investigação SIPAER, a quem compete:

- I- normatizar a atividade de investigação de ocorrências aeronáuticas conduzidas pelo SIPAER;
- II- realizar a investigação de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves civis, nos termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e de seus anexos técnicos;
- III- emitir as licenças, os certificados de habilitação de investigadores e as credenciais de investigador de aviação civil para atuação no SIPAER;

IV- promover, diretamente ou por meio de instituições de ensino por ela certificadas, a capacitação de profissionais para atuação no sistema;

V- autuar as infrações cometidas em relação ao SIPAER;

§ 1º As investigações de ocorrências aeronáuticas de que trata o inciso II, com exceção dos acidentes e dos incidentes graves, poderão ser delegadas aos operadores ou provedores de serviço, que as realizarão na extensão estabelecida por aquela autoridade, e em conformidade com as normas de investigação do SIPAER.

§ 2º As licenças e os certificados de que trata o inciso III serão regulamentados por norma específica, que disporá, entre outros, sobre o programa de treinamento, os requisitos para a realização dos cursos de investigação, as áreas temáticas de treinamento, as habilitações resultantes do treinamento e sua validade.

§ 3º A certificação de que trata o inciso IV será regulamentada por norma específica, que disporá, entre outros, sobre requisitos mínimos de infraestrutura, qualificação mínima do corpo docente, currículo mínimo dos cursos e validade da certificação.

Art. 133. A investigação de ocorrência aeronáutica envolvendo exclusivamente aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes.

§ 1º Os procedimentos gerais de investigação de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronave de Força Armada serão estabelecidos pela autoridade de investigação SIPAER por meio de norma, cabendo a cada Comando Militar, por meio de seu Elo-SIPAER, estabelecer os procedimentos específicos relativos às peculiaridades de cada Força.

§ 2º Nos casos de ocorrência aeronáutica envolvendo exclusivamente aeronaves de mais de um Comando Militar, a investigação será realizada por comissão mista dos Comandos envolvidos, sob a direção da autoridade estabelecida em norma do SIPAER.

§ 3º A autoridade militar que conduz a investigação SIPAER requisitará aos órgãos competentes os relatórios das necropsias realizadas em vítimas de acidentes aeronáuticos.

Art. 134. A investigação SIPAER de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação SIPAER, por meio de um investigador habilitado e com credencial de investigador da aviação civil válida, designado como investigador-encarregado.

§ 1º A critério da autoridade de investigação SIPAER, e em face da complexidade da ocorrência a ser investigada, poderá ser composta uma comissão de investigação, cuja presidência caberá ao investigador-encarregado.

§ 2º A autoridade de investigação SIPAER requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação SIPAER.

§ 3º Ao investigador-encarregado, nos limites por ele estabelecidos, e aos membros da comissão de investigação, incluindo os representantes acreditados nos termos do Anexo 13 da OACI e seus assessores, ficará assegurado o acesso à aeronave accidentada, a seus destroços e a coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem.

§ 4º A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 2º e 3º deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime.

§ 5º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, aplicando-se a lei processual civil.

Art. 135. Em caso de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave civil, o investigador da autoridade de investigação SIPAER poderá requisitar o seu transporte em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público, assim como o de peças, equipamentos e componentes de aeronaves envolvidas em ocorrência aeronáutica investigada.

§ 1º A requisição de transporte de que trata o caput será feita mediante a apresentação da credencial de investigador da aviação civil ao representante da empresa requisitada no aeroporto de embarque.

§ 2º A empresa requisitada deverá disponibilizar o transporte do requisitante com a maior celeridade possível, diante da disponibilidade de assentos, inclusive na cabine de comando.

§ 3º Os elementos de investigação de pequeno porte, tais como os gravadores de VOO, a critério do investigador do SIPAER, poderão ser transportados como bagagem de mão, desde que não constituam em risco às pessoas embarcadas.

§ 4º Os materiais transportados como elementos de investigação que, na avaliação do investigador do SIPAER, puderem ser afetados quando submetidos aos procedimentos de segurança aeroportuária feitos por equipamentos emissores de ondas, tais como os raios-x, escâneres e outros, ficarão dispensados de

tais procedimentos sob a responsabilidade do investigador do SIPAER.

§ 5º O transporte dos materiais mencionados no caput não implicarão em cobrança de taxas previstas neste código e, em face de sua natureza como elementos de investigação, não se sujeitam aos trâmites alfandegários relativos à exportação e importação.

§ 6º Sobre o transporte realizado por requisição na forma deste artigo não incidirá a cobrança de taxas de embarque ou outras previstas neste código.

Art. 136. São fontes SIPAER:

- I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;
- II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;
- III - gravações das imagens na cabine de pilotagem;
- IV - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências e de condições de risco;
- V - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;
- VI - gravações dos dados de VOO e os parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;
- VII - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados;
- VIII – informações prestadas de forma voluntária e espontânea por pessoa física, com base na garantia legal de seu uso exclusivo para fins de prevenção;
- IX- dados e informações médicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;
- X – dados e informações bancárias das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;
- XI – dados e informações telefônicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;
- XII – dados e informações telemáticas e de informática das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;

XIII – dados e informações de hospedagem, estadia e consumo das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica; e

XIV - demais registros usados nas atividades SIPAER, incluindo os de investigação.

§ 1º Em proveito da investigação SIPAER, a autoridade de investigação SIPAER terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput.

§ 2º A fonte de informações de que trata o inciso IV, a identidade de pessoa física e as informações por ela prestadas a luz do inciso VIII, os gráficos produzidos pelo SIPAER a partir das gravações de dados de VOO, a identidade dos tripulantes envolvidos em ocorrência aeronáutica, as análises e as conclusões da investigação SIPAER, incluídos os relatórios finais, não serão utilizados para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos, e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 170 deste Código.

§ 3º Salvo em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do SIPAER revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto na lei processual penal e na lei processual civil.

§ 4º As fontes de informação elencadas nos incisos IX a XIII serão requisitadas diretamente pela autoridade de investigação SIPAER, e delimitar-se-ão ao objeto dessa investigação específica.

§ 5º Em razão da autonomia e independência da investigação realizada no âmbito do SIPAER, os dados e informações colhidas com fundamento nos incisos IX a XIII, em hipótese alguma serão fornecidas por essa autoridade de investigação para outras investigações, seja no âmbito particular, civil, penal ou administrativo.

Art. 137. As fontes e informações SIPAER que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual.

Art. 138. Para o uso das fontes SIPAER como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade SIPAER, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas.

Art. 139. A autoridade SIPAER, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações SIPAER em andamento e às respectivas fontes SIPAER.

Art. 140. A aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica poderá ser interditada pela autoridade de investigação SIPAER, com o propósito de

preservar evidências, observando-se que:

- I - o auto de interdição será assinado pela autoridade de investigação SIPAER e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante;
- II - mediante autorização da autoridade de investigação SIPAER, a aeronave interditada poderá funcionar para efeito de manutenção; e
- III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave.

Art. 141. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação SIPAER, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.

§1º A autoridade de investigação SIPAER deterá a guarda somente dos itens de interesse para a investigação, os quais, quando for possível em razão do grau de destruição provocado pelo impacto, serão devidamente inventariados, até a sua liberação nos termos desta lei.

§2º Os demais destroços, compreendidos como o amontoado de peças que não sejam de interesse da investigação SIPAER, ou coisas transportadas, ficarão sob a guarda da autoridade policial competente, para fins de construção e preservação da cadeia de custódia afeta à instrumentalização processual, identificação e restituição aos respectivos proprietários, observados os devidos trâmites legais.

Art. 142. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.

Art. 143. Em coordenação com a autoridade de investigação SIPAER, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação SIPAER.

Art. 144. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.

§ 1º Nos aeródromos públicos, caso o explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços após a liberação pela

autoridade de investigação SIPAER, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas.

§ 2º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.

§ 3º Será proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pela autoridade de investigação SIPAER e, se houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares.

§ 4º O dever de remoção de que trata o caput não dispensa a liberação prevista no artigo 110.

Art. 145. Os interessados na custódia dos itens retidos para a investigação SIPAER deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação SIPAER até 180 (cento e oitenta) dias após a data da ocorrência.

§ 1º Havendo mais de um interessado ou habilitado, a liberação dos itens retidos para a investigação SIPAER somente ocorrerá em consonância com decisão judicial transitada em julgado, que trate da posse ou titularidade dos itens vindicados.

§ 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá promovê-lo em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado, ou em consonância com determinação judicial que for exarada.

§ 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2º, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços.

§ 4º Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação SIPAER publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seus ônus e responsabilidade.

§ 5º Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1º a 4º, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou

destruídos pela autoridade de investigação SIPAER, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata.

§ 6º Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação SIPAER.

§ 7º A transferência da custódia sobre os destroços ocorrerá somente após a liberação por parte da autoridade de investigação SIPAER.

Seção II **Da Competência para a Investigação SIPAER**

Art. 146. A investigação de acidente com aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes

Art. 147. A investigação SIPAER de acidente com aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação SIPAER, a qual decidirá sobre a composição da comissão de investigação SIPAER, cuja presidência caberá a profissional habilitado e com credencial SIPAER válida.

§ 1º A autoridade de investigação SIPAER requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação SIPAER.

§ 2º À comissão de investigação SIPAER, nos limites estabelecidos pela autoridade de investigação SIPAER, ficará assegurado o acesso à aeronave acidentada, a seus destroços e a coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem.

§ 3º A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime

§ 4º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, na forma da lei processual civil.

§ 5º Em caso de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo com aeronave civil, a autoridade de investigação SIPAER terá prioridade no embarque em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público.

§ 6º No intuito de prover celeridade à investigação SIPAER, a prioridade prevista no § 5º deste artigo será exercida mediante a apresentação de credencial emitida pela autoridade de investigação SIPAER, no aeroporto de embarque, ao representante da empresa requisitada.

Art. 148. A investigação SIPAER de acidente aeronáutico será concluída com a emissão do relatório final, documento que representa o pronunciamento da autoridade de investigação SIPAER sobre os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea.

Parágrafo único. O relatório final de acidente com aeronave de Força Armada será aprovado pelo comandante do respectivo Comando Militar.

Seção III Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação

Art. 149. São fontes SIPAER:

- I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;
- II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;
- III - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências;
- IV - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições
- V - gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;
- VI - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e
- VII - demais registros usados nas atividades SIPAER, incluindo os de investigação.

§ 1º Em proveito da investigação SIPAER, a autoridade de investigação SIPAER terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput

deste artigo.

§ 2º A fonte de informações de que trata o inciso III do caput e as análises e conclusões da investigação SIPAER não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 151 deste Código.

§ 3º Toda informação prestada em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades afetas ao SIPAER será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção.

§ 4º Salvo em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do SIPAER revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto na lei processual penal e na lei processual civil.

Art. 150. As fontes e informações SIPAER que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual

Art. 151. Para o uso das fontes SIPAER como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade SIPAER, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas

Art. 152. A autoridade SIPAER, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações SIPAER em andamento e às respectivas fontes SIPAER.

Seção IV Do Acesso aos Destroços de Aeronave

Art. 153. A aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interditada pela autoridade de investigação SIPAER, observando-se que:

I - o auto de interdição será assinado pela autoridade de investigação SIPAER e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante;

II - mediante autorização da autoridade de investigação SIPAER, a aeronave interditada poderá funcionar para efeito de manutenção;

III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave.

Art. 154. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação SIPAER, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos deste Código.

Art. 155. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços, tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.

Art. 156. Em coordenação com a autoridade de investigação SIPAER, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuênciia da autoridade de investigação SIPAER.

Art. 157. O dever de remoção de aeronave envolvida em acidente, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.

§ 1º Nos aeródromos públicos, caso o explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas.

§ 2º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.

§ 3º Será proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pela autoridade de investigação SIPAER e, se houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares.

Art. 158. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação SIPAER, do início da investigação SIPAER até 90 (noventa) dias após a sua conclusão, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse.

§ 1º Caso mais de um interessado habilite-se na forma do caput, os destroços serão encaminhados àquele que primeiro se habilitou, sendo todos os juízos

habilitados notificados da decisão de custódia, por meio de comunicação oficial da autoridade de investigação SIPAER.

§ 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o transporte em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado.

§ 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2º, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços.

§ 4º Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação SIPAER publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seus ônus e responsabilidade.

§ 5º Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1º a 4º, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruídos pela autoridade de investigação SIPAER, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata.

§ 6º Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação SIPAER.

Art. 159. A correspondência transportada por aeronave acidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.

CAPÍTULO VII

Sistema de Segurança da Aviação Civil

Art. 160. O sistema de segurança da aviação civil tem por objetivo, sob coordenação da autoridade de aviação civil, estudar e aplicar as normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), bem como coordenar e implementar as normas e diretrizes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

CAPÍTULO VIII

Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal

Seção I Dos Aeroclubes

Art. 161. Aeroclube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

§ 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de:

- I - ensino e adestramento de pessoal de voo;
- II - ensino e adestramento de pessoal da infraestrutura aeronáutica;
- III - recreio e desportos.

§ 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.

Seção II Da Formação e Treinamento de Pessoal de Aviação Civil

Art. 162. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada, somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.

§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.

§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.

Art. 163. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização da autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. O Poder Executivo baixará regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.

Seção III Da Formação e Treinamento de Pessoal Destinado à Infraestrutura Aeronáutica

Art. 164. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infraestrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao voo..

Parágrafo único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica.

CAPÍTULO IX Sistema de Indústria Aeronáutica

Art. 165. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao voo depende de registro e homologação.

CAPÍTULO X Dos Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

Art. 166. São serviços auxiliares de transporte aéreo:

I - as atividades de apoio ao transporte aéreo de passageiros, carga e mala postal, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos, inclusive movimentação e armazenagem de mercadorias;

II – as demais atividades ou serviços conexos à navegação aérea ou à infraestrutura aeroportuária, fixados, em regulamento, pela autoridade de aviação civil.

Art. 167. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de conformidade com a legislação específica.

Art. 168. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.

TÍTULO IV
Das Aeronaves

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 169. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.

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

Art. 170. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares.

§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.

§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do poder público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.

§ 4º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial.

CAPÍTULO II
Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade

SEÇÃO I **Da Nacionalidade e Matrícula**

Art. 171. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.

Art. 172. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

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

§ 2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.

Art. 173. A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade; ou pelo explorador, mediante o expresso consentimento do titular do domínio.

Parágrafo único. O consentimento do proprietário pode ser manifestado, por meio de mandato especial, em cláusula do respectivo contrato de utilização de aeronave, ou em documento separado.

Art. 174 A matrícula será provisória quando:

I - feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha o expresso mandato ou consentimento do titular do domínio da aeronave;

II - o vendedor reserva, para si a propriedade da aeronave até o pagamento total do preço ou até o cumprimento de determinada condição, mas consente, expressamente, que o comprador faça a matrícula.

§ 1º A ocorrência da condição resolutiva, estabelecida no contrato, traz como consequência o cancelamento da matrícula, enquanto a quitação ou a ocorrência de condição suspensiva autoriza a matrícula definitiva.

§ 2º O contrato de compra e venda, a prazo, desde que o vendedor não reserve para si a propriedade, enseja a matrícula definitiva.

Art. 175. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:

I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal.

II – de ofício, quando matriculada em outro país;

III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.

Art. 176. As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

SEÇÃO II Do Certificado de Aeronavegabilidade

Art. 177. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas.

§ 1º São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cassação.

§ 2º Poderão ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente.

§ 3º Será expedido certificado de aeronavegabilidade especial para:

I - aeronave experimental;

II - aeronave com características especiais, destinada a missão policial de segurança pública, de defesa civil ou de fiscalização;

III - aeronave, ainda que abrangida pelo certificado de que trata o art. 92, que deve ter sua utilização limitada, por razões técnicas ou operacionais nos termos das normas aplicáveis.

§ 4º No caso do inciso II do § 3º deste artigo, o interessado na emissão do certificado de aeronavegabilidade especial deverá demonstrar à

autoridade de aviação civil a necessidade da aeronave com características especiais para o adequado cumprimento das operações pretendidas.

§ 5º Na hipótese do § 4º deste artigo, a emissão do certificado dependerá de manifestação favorável da autoridade aeronáutica.

§ 6º Na emissão de certificados de aeronavegabilidade especiais, a autoridade de aviação civil considerará o nível de segurança compatível com o tipo de operação pretendida e deverá indicar no certificado as operações permitidas, as restrições e limitações aplicáveis, observado o disposto no art. 39 da Convenção Sobre Aviação Civil, promulgada pelo Decreto no 21.713, de 27 de agosto de 1946, e vinculará a validade do certificado à destinação da aeronave às operações pretendidas.

CAPÍTULO III
Da Propriedade e Exploração da Aeronave

Seção I
Da Propriedade da Aeronave

Art. 178. Adquire-se a propriedade da aeronave:

- I - por construção;
- II - por usucapião;
- III - por direito hereditário;
- IV - por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro;
- V - por transferência legal.

§ 1º Na transferência da aeronave estão sempre compreendidos, salvo cláusula expressa em contrário, os motores, equipamentos e instalações internas.

§ 2º Os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio, senão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 179. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver:

- I - construído, por sua conta;
- II - mandado construir, mediante contrato;
- III - adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa-fé, sem interrupção nem oposição durante 5 (cinco) anos;
- IV - adquirido por direito hereditário;
- V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial.

§ 1º Deverá constar da inscrição e da matrícula o nome daquele a quem, no título de aquisição, for transferida a propriedade da aeronave.

§ 2º Caso a inscrição e a matrícula sejam efetuadas por possuidor que não seja titular da propriedade da aeronave, deverá delas constar o nome do proprietário e a averbação do seu expresso mandato ou consentimento.

Art. 180. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro:

- I - as arrematações e adjudicações em hasta pública;
- II - as sentenças de divórcio, de nulidade ou anulações de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves;
- III - as sentenças de extinção de condomínio;
- IV - as sentenças de dissolução ou liquidação de sociedades, em que haja aeronaves a partilhar;

V - as sentenças que, nos inventários, arrolamentos e partilhas, adjudicarem aeronaves em pagamento de dívidas da herança;

VI - as sentenças ou atos de adjudicação, assim como os formais ou certidões de partilha na sucessão legítima ou testamentária;

VII - as sentenças declaratórias de usucapião.

Art. 181. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado serão inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º No caso de hipoteca de aeronave em construção mediante contrato, far-se-ão, ao mesmo tempo, a inscrição do respectivo contrato de construção e a da hipoteca.

§ 2º No caso de hipoteca de aeronave em construção por conta do fabricante faz-se, no mesmo ato, a inscrição do projeto de construção e da respectiva hipoteca.

§ 3º Quando não houver hipoteca de aeronave em construção, far-se-á a inscrição do projeto construído por ocasião do pedido de matrícula.

Art. 182. As aeronaves em processo de certificação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de **certificados de marca experimental e de certificados de aeronavegabilidade especial**.

Art. 183. Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção previstas em lei.

§ 1º Ocorre o abandono da aeronave ou de parte dela quando não for possível determinar sua legítima origem ou quando manifestar-se o proprietário, de modo expresso, no sentido de abandoná-la.

§ 2º Considera-se perecida a aeronave quando verificada a impossibilidade de sua recuperação ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 3º Verificado, em inquérito administrativo, o abandono ou perecimento da aeronave, será cancelada de ofício a respectiva matrícula.

Art. 184. O contrato que objetive a transferência da propriedade de aeronave ou a constituição sobre ela de direito real poderá ser elaborado por instrumento público ou particular.

Parágrafo único. No caso de contrato realizado no exterior aplica-se o disposto no inciso III do art. 98 deste Código.

SEÇÃO II **Da Exploração e do Explorador de Aeronave**

Art. 185. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 186. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica titular da autorização para a prestação de serviços de transporte aéreo público ou para explorar serviços aéreos privados;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 187. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

CAPÍTULO IV **Dos Contratos sobre Aeronave**

Seção I
Do Contrato de Construção de Aeronave

Art. 188. O contrato de construção de aeronave deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Parágrafo único. O contrato referido no caput deste artigo deverá ser submetido à fiscalização da autoridade de aviação civil, que estabelecerá as normas e condições de construção.

Art. 189. O contratante que encomendou a construção da aeronave, uma vez inscrito o seu contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro, adquire, originariamente, a propriedade da aeronave, podendo dela dispor e reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua.

Seção II
Do Arrendamento

Art. 190. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.

Art. 191. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 192. O arrendador é obrigado:

I - a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar convencionados, com a documentação necessária para o voo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina, e a mantê-los nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;

II - a garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da aeronave ou do motor.

Parágrafo único. Pode o arrendador obrigar-se, também, a entregar a aeronave equipada e tripulada, desde que a direção e condução técnica fiquem a cargo do arrendatário.

Art. 193. O arrendatário é obrigado:

- I - a fazer uso da coisa arrendada para o destino convencionado e dela cuidar como se sua fosse;
- II - a pagar, pontualmente, o aluguel, nos prazos, lugar e condições acordadas;
- III - a restituir ao arrendador a coisa arrendada, no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular.

Art. 194. A cessão do arrendamento e o subarrendamento só poderão ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 195. A não inscrição do contrato de arrendamento ou de subarrendamento determina que o arrendador, o arrendatário e o subarrendatário, se houver, sejam responsáveis pelos danos e prejuízos causados pela aeronave.

Seção III Fretamento

Art. 196. Dá-se o fretamento quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante o pagamento por este, do frete, a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se ao fretador o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

Art. 197. O contrato será por instrumento público ou particular, sendo facultada a sua inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 198. O fretador é obrigado:

- I - a colocar à disposição do afretador aeronave equipada e tripulada, com os documentos necessários e em estado de aeronavegabilidade;
- II - a realizar as viagens acordadas ou a manter a aeronave à disposição do afretador, durante o tempo convencionado.

Art. 199. O afretador é obrigado:

I - a limitar o emprego da aeronave ao uso para o qual foi contratada e segundo as condições do contrato;

II - a pagar o frete no lugar, tempo e condições acordadas.

Seção IV
Do Arrendamento Mercantil de Aeronave

Art. 200. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante instrumento público ou particular com os seguintes elementos:

I - descrição da aeronave com o respectivo valor;

II - prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua determinação, data e local dos pagamentos;

III - cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do arrendatário;

IV - indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato.

§ 1º Quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, deve estar expresso o consentimento em que seja inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro com o cancelamento da matrícula primitiva, se houver.

§ 2º Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, as cláusulas e condições usuais nas operações de leasing internacional, desde que não contenha qualquer cláusula contrária à Constituição Brasileira ou às disposições deste Código.

CAPÍTULO V
Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave

Seção I
Da Hipoteca Convencional

Art. 201. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção.

§ 1º Não pode ser objeto de hipoteca, enquanto não se proceder à matrícula definitiva, a aeronave inscrita e matriculada provisoriamente, salvo se for para garantir o contrato, com base no qual se fez a matrícula provisória.

§ 2º A referência à aeronave, sem ressalva, compreende todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios, constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade.

§ 3º No caso de incidir sobre motores, deverão eles ser inscritos e individuados no Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição da hipoteca, produzindo esta os seus efeitos ainda que estejam equipando aeronave hipotecada a distinto credor, exceto no caso de haver nos respectivos contratos cláusula permitindo a rotatividade dos motores.

§ 4º Concluída a construção, a hipoteca estender-se-á à aeronave se recair sobre todos os componentes; mas continuará a gravar, apenas, os motores e equipamentos individuados, se somente sobre eles incidir a garantia.

§ 5º Durante o contrato, o credor poderá inspecionar o estado dos bens, objeto da hipoteca.

Art. 202. Só aquele que pode alienar a aeronave poderá hipotecá-la e só a aeronave que pode ser alienada poderá ser dada em hipoteca.

Art. 203. A aeronave comum a 2 (dois) ou mais proprietários só poderá ser dada em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 204. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 205. Do contrato de hipoteca deverão constar:

I - o nome e domicílio das partes contratantes;

II - a importância da dívida garantida, os respectivos juros e demais consectários legais, o termo e lugar de pagamento;

III - as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, assim como os números de série de suas partes componentes;

IV - os seguros que garantem o bem hipotecado.

§ 1º Quando a aeronave estiver em construção, do instrumento deverá constar a descrição de conformidade com o contrato, assim como a etapa da fabricação, se a hipoteca recair sobre todos os componentes; ou a individuação das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia.

§ 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações previstas no inciso III do art. 98 deste Código.

Art. 206. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de:

I - despesas judiciais, crédito trabalhista, tributário e proveniente de tarifas aeroportuárias;

II - despesas por socorro prestado; gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de suas funções, quando indispensáveis à continuação da viagem; e despesas efetuadas com a conservação da aeronave.

Parágrafo único. A preferência será exercida:

- a) no caso de perda ou avaria da aeronave, sobre o valor do seguro;
- b) no caso de destruição ou inutilização, sobre o valor dos materiais recuperados ou das indenizações recebidas de terceiros;
- c) no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.

Seção II
Da Hipoteca Legal

Art. 207. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

Art. 208. Os bens mencionados no artigo anterior serão adjudicados à União, se esta o requerer no juízo competente, comprovando:

I - a falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial, antes de concluído o pagamento do débito garantido pelo Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros;

II - a ocorrência dos fatos previstos no artigo 189, I e II (CBA/1986) deste Código.

Art. 209. O débito que tenha de ser pago pela União ou seus agentes financeiros, vencido ou vincendo, será cobrado do adquirente ou da massa falida pelos valores despendidos por ocasião do pagamento.

§ 1º A conversão da moeda estrangeira, se for o caso, será feita pelo câmbio do dia, observada a legislação complementar pertinente.

§ 2º O valor das aeronaves adjudicadas à União será o da data da referida adjudicação.

§ 3º Do valor do crédito previsto neste artigo será deduzido o valor das aeronaves adjudicadas à União, cobrando-se o saldo.

§ 4º Se o valor das aeronaves for maior do que as importâncias despendidas ou a despender, pela União ou seus agentes financeiros, poderá aquela vender em leilão as referidas aeronaves pelo valor da avaliação.

§ 5º Com o preço alcançado, pagar-se-ão as quantias despendidas ou a despender, e o saldo depositar-se-á, conforme o caso, em favor da massa falida ou liquidante.

§ 6º Se no primeiro leilão não alcançar lance superior ou igual à avaliação, far-se-á, no mesmo dia, novo leilão condicional pelo maior preço.

§ 7º Se o preço alcançado no leilão não for superior ao crédito da União, poderá esta optar pela adjudicação a seu favor.

Art. 210. Far-se-á de ofício a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I - da hipoteca legal;

II - da adjudicação de que tratam os artigos 208, 209, § 7º e **190 CBA/1986**) deste Código.

Parágrafo único. Os atos jurídicos, de que cuida o artigo, produzirão efeitos ainda que não levados a registro no tempo próprio.

Seção III Da Alienação Fiduciária

Art. 211. A alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da aeronave ou de seus equipamentos, independentemente da respectiva tradição, tornando-se o devedor o possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.

Art. 212. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterá:

I - o valor da dívida, a taxa de juros, as comissões, cuja cobrança seja permitida, a cláusula penal e a estipulação da correção monetária, se houver, com a indicação exata dos índices aplicáveis;

II - a data do vencimento e o local do pagamento

III - a descrição da aeronave ou de seus motores, com as indicações constantes do registro e dos respectivos certificados de matrícula e de aeronaveabilidade.

§ 1º No caso de alienação fiduciária de aeronave em construção ou de seus componentes, do instrumento constará a descrição conforme o respectivo contrato e a etapa em que se encontra.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, o domínio fiduciário transferir-se-á, no ato do registro, sobre as partes componentes, e estender-se-á à aeronave construída, independente de formalidade posterior.

Art. 213. A alienação fiduciária só tem validade e eficácia após a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 214. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros e aplicar o respectivo preço

no pagamento do seu crédito e das despesas decorrentes da cobrança, entregando ao devedor o saldo, se houver.

§ 1º Se o preço não bastar para pagar o crédito e despesas, o devedor continuará obrigado pelo pagamento do saldo.

§ 2º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.

§ 3º O proprietário fiduciário ou credor poderá proceder à busca e apreensão judicial do bem alienado fiduciariamente, diante da mora ou inadimplemento do credor.

Art. 215. No caso de falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial do adquirente ou importador, sem o pagamento do débito para com o vendedor, e de ter o Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros de pagá-lo, a União terá o direito de receber a quantia despendida com as respectivas despesas e consectários legais, deduzido o valor das aeronaves, peças e equipamentos, objeto da garantia, procedendo-se de conformidade com o disposto em relação à hipoteca legal.

CAPÍTULO VI
Do Sequestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave

Seção I
Do Sequestro da Aeronave

Art. 216. Nenhuma aeronave empregada em serviços aéreos públicos (artigo 175) poderá ser objeto de sequestro.

Parágrafo único. A proibição é extensiva à aeronave que opera serviço de transporte não regular, quando estiver pronta para partir e no curso de viagem da espécie.

Art. 217. Admite-se o sequestro:

I - em caso de desapossamento da aeronave por meio ilegal;

II - em caso de dano à propriedade privada provocado pela aeronave que nela fizer pouso forçado.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso II, não será admitido o sequestro se houver prestação de caução suficiente a cobrir o prejuízo causado.

Seção II
Da Penhora ou Apreensão da Aeronave

Art. 218. Toda vez que, sobre aeronave ou seus motores, recair penhora ou apreensão, esta deverá ser averbada no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º Em caso de penhora ou apreensão judicial ou administrativa de aeronaves, ou seus motores, destinados ao serviço público de transporte aéreo regular, a autoridade judicial ou administrativa determinará a medida, sem que se interrompa o serviço.

§ 2º A guarda ou depósito de aeronave penhorada ou de qualquer modo apreendida judicialmente far-se-á de conformidade com o disposto nos arts. 312 a 315 deste Código.

TÍTULO V
Da Tripulação

CAPÍTULO I
Da Tripulação

Art. 219. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

Art. 220. Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.

Art. 221. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e de certificados de capacidade física e psicológica e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.

CAPÍTULO II
Das Licenças e Certificados

Art. 222. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física e psicológica serão concedidos pela autoridade de aviação

civil, na forma de regulamentação específica.

Parágrafo único. A licença terá caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.

Art. 224. Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e o certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se a brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.

Art. 225. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física e psicológica, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.

Art. 226.. Sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas ou psicológicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.

Parágrafo único. Do resultado dos exames acima especificados caberá recurso dos interessados à comissão técnica especializada ou à junta médica.

Art. 227. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade de aviação civil se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença.

CAPÍTULO III Do Comandante de Aeronave

Art. 228. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

Art. 229. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador, condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

I - limite da jornada de trabalho;

II - limites de voo;

III - intervalos de repouso;

IV - fornecimento de alimentos.

Art. 230.. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 231. O comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas ou, se em voo, restringir a liberdade de qualquer pessoa, inclusive mediante imobilização, até o próximo pouso da aeronave, desde que as atitudes estejam comprometendo a boa ordem, a disciplina ou colocando em risco os demais passageiros, os tripulantes ou a segurança do voo, podendo para tanto determinar o auxílio dos demais tripulantes e solicitar a cooperação de outros passageiros;

II – tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;

III – alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo;

§ 1º para os efeitos previstos neste artigo, consideram-se condutas que podem por em risco a segurança do voo, especialmente:

- I - embarcar alcoolizado ou sob efeito de entorpecente;
- II - conduzir para o interior da aeronave explosivos, produtos químicos ou materiais perigosos aos demais passageiros ou à segurança da aeronave;
- III - conduzir arma de fogo durante o voo;
- IV - ameaçar, intimidar ou agredir membro da tripulação ou passageiro, ou cometer assédio sexual a membro da tripulação, a passageiro, ou molestar criança;
- V - levar bebida alcoólica para uso próprio ou de outrem para o interior da aeronave, ou ingerir bebida alcoólica fora dos períodos de refeições ou consumí-la em excesso durante o serviço de bordo;
- VI - fazer uso de substância tóxica no interior da aeronave;
- VII - fumar tabaco ou qualquer outra substância no interior da aeronave;
- VIII - causar prejuízos à aeronave ou impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da mesma;
- IX - impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da aeronave;
- X - subtrair ou destruir qualquer objeto do interior da aeronave, seja da própria aeronave ou de outro passageiro;
- XI - operar aparelho eletrônico cuja operação seja proibida a bordo;
- XII - causar tumulto, expressar-se em altos brados ou ferir o decoro dos demais passageiros, por atos ou expressões;
- XIII - não seguir a orientação dos tripulantes em relação à segurança do voo;
- XIV - não observar normas estabelecidos pela autoridade de aviação civil sobre deveres dos passageiros à bordo.

Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes de adoção das medidas

disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.

Art. 232.. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

Art. 233. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

Art. 234. As decisões tomadas pelo Comandante inclusive em caso de lançamento ou alijamento de coisas de bordo serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. No caso de estar a carga sujeita a controle aduaneiro, será o alijamento comunicado à autoridade fazendária mais próxima.

Art. 235. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infraestrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral e as medidas disciplinares que tiverem sido tomadas.

§ 1º O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo.

§ 2º O registro, no Diário de Bordo, de medida disciplinar tomada pelo Comandante da aeronave em decorrência de conduta que implique em contravenção penal ou crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, fica equiparado ao auto de prisão flagrante e à peça inicial do inquérito policial.

Art. 235. O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

Parágrafo único. Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas, o Comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

TÍTULO VI

Dos Serviços Aéreos

CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 236. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos públicos e os serviços aéreos privados.

Art. 237. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o explorador de serviços de transporte aéreo público rege-se pelas normas deste Código, pela legislação complementar e pelas condições da respectiva autorização.

§ 2º A relação jurídica entre o explorador dos serviços e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte aéreo público internacional, pelo disposto nos tratados e convenções pertinentes

Art. 238. O transporte aéreo público de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo público regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no parágrafo anterior, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.

CAPÍTULO II Dos Serviços de Transporte Aéreo Público

SEÇÃO I Da Autorização para a Exploração de Serviços de Transporte Aéreo Público

Art. 239. A exploração de serviços aéreos públicos será objeto de autorização, vinculada, formalizada mediante contrato de adesão.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis e pelas cláusulas do correspondente contrato.

Art. 240. São cláusulas essenciais do contrato de adesão as referentes::

I - ao objeto;

II - ao modo, forma e condições da exploração dos serviços;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade dos serviços;

IV - às hipóteses de extinção do contrato;

V - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de informações de interesse da autoridade de aviação civil;

VI - ao foro e ao modo amigável de solução de divergências contratuais.

Art. 241. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I - renúncia, ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;

II - cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;

III - caducidade, em caso de descumprimento reiterado de compromissos assumidos ou de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares por parte do autorizatário;

IV - anulação da autorização, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável da autorização.

§ 1º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 3º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

§ 4º A extinção da autorização por cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento administrativo prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 5º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo não inferior a cento e oitenta dias para que os mesmos sejam sanados.

§ 6º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 242. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

I - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente;

II – declaração do proponente de que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas e que fez os seguros obrigatórios;

III - outros documentos previstos em regulamento..

Art. 243. A autorização somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 3/4 (três quartos) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 49% (quarente e nove por cento) do capital votante, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

§ 4º O disposto neste artigo se aplica também às sociedades empresárias de responsabilidade limitada, devendo ser observada a maioria de sócios e o controle de brasileiros.

SEÇÃO II Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 244. Na regulação dos serviços aéreos, a atuação da autoridade de aviação civil visará especialmente a:

I - assegurar às empresas brasileiras de transporte aéreo regular a exploração de quaisquer linhas aéreas domésticas, observadas, exclusivamente, as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo, a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado;

II - manter, enquanto forem atendidas as exigências regulamentares de prestação de serviço adequado, os horários alocados às empresas de serviços aéreos para pouso e decolagem nos aeroportos;

III - assegurar a liberdade tarifária;

Art. 245. A autoridade de aviação civil acompanhará as atividades dos operadores estrangeiros que atuam no transporte aéreo internacional com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais ou concorrentiais abusivas, legislações e procedimentos adotados em outros países, que restrinjam ou conflitem com

regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil.

§ 1º Para os fins do disposto no **caput** deste artigo, a ANAC poderá solicitar esclarecimentos e informações aos agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise.

§ 2º Identificada a existência de legislação, procedimento ou prática prejudiciais aos interesses nacionais ou de empresas brasileiras, a ANAC instruirá o processo respectivo e proporá, ou aplicará, conforme o caso, sanções, na forma prevista na legislação brasileira e nos regulamentos e acordos internacionais.

Art. 246. As autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade de aviação civil.

SEÇÃO III Do Controle e Fiscalização dos Serviços de Transporte Aéreo Público

Art. 247. As empresas autorizatárias de serviços de transporte aéreo público devem dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade de aviação civil.

Art. 248. A implementação de acordos entre empresas de transporte aéreo público que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses ou a constituição de grupos societários serão permitidas, inclusive para o exercício de atividades de manutenção de aeronaves, formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico ou demais atividades de características comuns, .dependerão de prévia autorização da autoridade de aviação civil.

Art. 249. As empresas de transporte aéreo público, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se, cindir-se ou incorporar-se, mediante prévia autorização da autoridade de aviação civil...

Art. 250. A fiscalização das atividades de exploração de serviços aéreos públicos será exercida pela autoridade de aviação civil, nos termos de regulamento do Poder Executivo.

Art. 251. A autoridade de aviação poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos públicos e dos respectivos livros, registros e documentos.

CAPÍTULO III
Do Transporte Aéreo Público Regular

SEÇÃO I
Do Transporte Aéreo Público Regular Internacional

Art. 252. Os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desses serviços sujeitar-se-á:

- I - às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;
- II - na falta desses, ao disposto neste Código.

SUBSEÇÃO II
Da Designação de Empresas Brasileiras

Art. 253. O Governo Brasileiro designará as empresas para os serviços de transporte aéreo internacional.

Parágrafo único. Cabe à empresa ou empresas designadas providenciarem a autorização de funcionamento, junto aos países onde pretendem operar.

SUBSEÇÃO III
Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras

Art. 254. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

- I - ser designada pelo Governo do respectivo país;
- II - obter autorização de funcionamento no Brasil;

III - obter autorização para operar os serviços aéreos.

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.

SUBSEÇÃO IV Da Autorização para Funcionamento

Art. 255. O pedido de autorização para funcionamento no País será instruído com os seguintes documentos:

- I - prova de achar-se a empresa constituída conforme a lei de seu país;
- II - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;
- III - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização (artigo 207).

Art. 256. As condições que a autoridade de aviação civil achar conveniente estabelecer constarão de termo de aceitação assinado pela empresa requerente e integrarão o ato de autorização.

Parágrafo único. Um exemplar do órgão oficial que tiver feito a publicação do ato e dos documentos que o instruem será arquivado no Registro de Comércio da localidade onde vier a ser situado o estabelecimento principal da empresa, juntamente com a prova do depósito, em dinheiro, da parte do capital destinado às operações no Brasil.

Art. 257. As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a manter representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.

Parágrafo único. No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.

Art. 258. A autorização à empresa estrangeira para funcionar no Brasil poderá ser cassada:

- I - em caso de falência;
- II - se os serviços forem suspensos, pela própria empresa, por período excedente a 6 (seis) meses;
- III - nos casos previstos no ato de autorização ou no respectivo Acordo Bilateral;
- IV - nos casos previstos em lei.

Art. 259. A substituição da empresa estrangeira que deixar de funcionar no Brasil ficará na dependência de comprovação, perante a autoridade de aviação civil, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela nova empresa designada.

SUBSEÇÃO V Da Autorização para Operar

Art. 260. A empresa estrangeira, designada pelo governo de seu país e autorizada a funcionar no Brasil, deverá obter a autorização para iniciar, em caráter definitivo, os serviços aéreos internacionais, apresentando à autoridade de aviação civil os planos operacional e técnico e os horários que pretende observar, na forma de regulamento.

Art. 261. Toda modificação que envolva horário, frequência e escalas no território nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade de aviação civil, se não for estabelecido de modo diferente em acordo bilateral.

SUBSEÇÃO VI Da Autorização de Agência de Empresa Estrangeira que Não Opere Serviços Aéreos no Brasil

Art. 262. As empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil não poderão funcionar no território nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou escritório, salvo se possuírem autorização para a venda de bilhete de passagem ou de carga, concedida pela autoridade de aviação civil.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

§ 2º Não será outorgada autorização a empresa cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverá ter plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.

SEÇÃO II **Do Transporte Aéreo Público Regular Doméstico**

Art. 263. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Art. 264. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

CAPÍTULO IV **Dos Serviços de Transporte Aéreo Público Não-Regular**

Art. 265. Serviço de transporte aéreo público não regular de passageiro ou carga, doméstico ou internacional, é o explorado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização da autoridade de aviação civil, visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.

CAPÍTULO V **Dos Serviços Aéreos Privados**

Art. 266. Serviços aéreos privados são os realizados por pessoas físicas ou jurídicas, abrangendo as seguintes atividades econômicas::

I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

II - prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;

III - publicidade aérea de qualquer natureza;

IV - fomento ou proteção da agricultura em geral e do meio-ambiente;

V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

VI – formação ou treinamento de pessoal de voo ou destinados a serviços técnicos conexos á aviação civil;

VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;

VIII - qualquer outra modalidade remunerada de exploração de serviços aéreos, distinta do transporte aéreo público.

Art. 267. A exploração de serviços aéreos privados será objeto de autorização, formalizada mediante contrato de adesão.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis e pelas cláusulas do correspondente contrato.

Art. 268. São cláusulas essenciais do contrato de adesão as referentes:.

I - ao objeto;

II - ao modo, forma e condições da exploração dos serviços;

III - às hipóteses de extinção do contrato;

IV - ao foro e ao modo amigável de solução de divergências contratuais.

Art. 269. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

- I - renúncia, ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;
- II - cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;
- III - caducidade, em caso de descumprimento reiterado de compromissos assumidos ou de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares por parte do autorizatário;
- IV - anulação da autorização, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável da autorização.

§ 1º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 3º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

§ 4º A extinção da autorização por cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento administrativo prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 5º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo não inferior a cento e oitenta dias para que os mesmos sejam sanados.

§ 6º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 270. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

I - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente;

II – declaração do proponente de que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas e de que fez os seguros obrigatórios.

CAPÍTULO VI

Das Demais Atividades Aéreas

Art. 272. Os proprietários ou operadores de aeronaves sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas.

§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

Art. 273. A pessoa física ou jurídica que, em seu único e exclusivo benefício se dedique à formação ou treinamento de seu pessoal técnico, poderão fazê-lo mediante a anuência da autoridade de aviação civil.

TÍTULO VI

Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 274. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 275. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

Art. 276. Em caso de transporte combinado, aplica-se às aeronaves o disposto neste Código.

Art. 277. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

Art. 278. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

CAPÍTULO II
Do Contrato de Transporte de Passageiro

SEÇÃO I
Do Bilhete de Passagem

Análise e sugestões Prof. Rui Stoco.

ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES POR RUI STOCO

Redação Atual	Proposta	<i>Justificativa</i>
CAPÍTULO V Do Transporte Aéreo Regular SEÇÃO I Do Transporte Aéreo Regular	CAPÍTULO V Do Transporte Aéreo Regular SEÇÃO I Do Transporte Aéreo Regular	

Internacional	Internacional
<p>Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras</p> <p>Art. 205. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:</p> <p>I - ser designada pelo Governo do respectivo país;</p> <p>II - obter autorização de funcionamento no Brasil (artigos 206 a 211);</p> <p>III - obter autorização para operar os serviços aéreos (artigos 212 e 213).</p> <p>Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.</p>	<p>Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras</p> <p>Art. 205. Para funcionar e operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:</p> <p>I - ser designada pelo Governo do respectivo país;</p> <p>II - obter autorização junto à autoridade de aviação civil;</p>

§ 1º: A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto o pedido de autorização a que se referem o item II deste artigo é ato da própria empresa designada.

OK

§ 2º Ao requerimento de autorização para funcionamento e operação devem juntar-se:

I - prova de se achar a sociedade constituída conforme a lei de seu país, indicando nome, objeto, duração e sede da sociedade no estrangeiro;

II – Ato societário por meio do qual foram eleitos os administradores da sociedade;

III - cópia do ato societário

que autorizou o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território nacional;

IV - prova de nomeação do representante no Brasil, com poderes expressos para aceitar as condições exigidas para a autorização, resolver quaisquer questões relativas a empresa no Brasil e receber citação judicial pela sociedade.

V - os planos operacional e técnico bem como o horário que pretende observar, se o caso, na forma da regulamentação expedida pela autoridade de aviação civil;

§ 3º Os documentos indicados nos incisos I, II, III e IV do paragrafo segundo deste artigo serão autenticados, de conformidade com a lei nacional da sociedade requerente, legalizados no consulado brasileiro da respectiva sede e acompanhados de tradução em vernáculo.

Da Autorização para Funcionamento

Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País será instruído com os seguintes documentos:

I - prova de achar-se a empresa constituída conforme a lei de seu país;

II - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;

III - relação de acionistas ou detentores de seu capital, com a indicação, quando houver, do nome, profissão e domicílio de cada um e número de ações ou quotas de participação, conforme a natureza da sociedade;

IV - cópia da ata da assembléia ou do instrumento jurídico que deliberou sobre o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às

Art. 206. Aceitas as condições, expedirá a Autoridade de Aviação Civil a Portaria de Autorização, que será publicada no órgão oficial da União, cujo exemplar representará prova para fins de arquivamento junto ao órgão do registro das empresas mercantis competente.

§ 1º A Portaria de Autorização deverá ser expedida no prazo não superior a um (1) mês a contar da apresentação da documentação prevista no parágrafo segundo do artigo anterior.

§ 2º O requerimento para arquivamento dos atos societários da empresa aérea estrangeira perante o órgão do registro das empresas mercantis será instruído com exemplar da publicação exigida neste artigo, acompanhada de documento do depósito em dinheiro, em estabelecimento bancário oficial, do capital ali

<p>operações no território brasileiro;</p> <p>V - último balanço mercantil legalmente publicado no país de origem;</p> <p>VI - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização (artigo 207).</p>	<p>menção e declaração firmada pelo representante legal nomeado informando o endereço da sucursal ou filial da empresa designada no Brasil.</p> <p>§ 3º A sociedade autorizada poderá iniciar sua atividade antes de inscrita no registro próprio do lugar em que se deva estabelecer, em caso de autorização provisória a título precário a ser expedida pela autoridade de aviação civil.</p>	
<p>Art. 207. As condições que o Governo Federal achar conveniente estabelecer em defesa dos interesses nacionais constarão de termo de aceitação assinado pela empresa requerente e integrarão o decreto de autorização.</p> <p>Parágrafo único. Um exemplar do órgão oficial que tiver feito a publicação do decreto e de todos os documentos que o instruem será arquivado no Registro de Comércio da</p>	<p>Art. 207 - As empresas aéreas estrangeiras autorizadas a operar no país são dispensadas de reproduzir no órgão oficial da União, e do Estado as publicações de balanço patrimonial, de resultado econômico, bem como aos atos de sua administração, seja com relação à matriz, seja com relação às sucursais, filiais ou agências existentes no País.</p>	

<p>localidade onde vier a ser situado o estabelecimento principal da empresa, juntamente com a prova do depósito, em dinheiro, da parte do capital destinado às operações no Brasil.</p>		
<p>Art. 208. As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.</p> <p>Parágrafo único. No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do</p>	<p>Art. 208. A autorização para operar de que trata o artigo anterior poderá ser suspensa nas hipóteses previstas nesta lei e mediante requisição da empresa aérea autorizada, e não afetará a autorização de funcionamento.</p> <p>§ 1º. A empresa aérea designada que tenha requisitado a suspensão de sua autorização para operar poderá requerer à autoridade de aviação civil nova autorização para operar a qualquer tempo, mediante</p>	

<p>representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.</p>	<p>apresentação dos documentos indicados no inciso V do parágrafo 2º do art. 205 deste código.</p> <p>§ 2º Caso tenha havido substituição do representante legal deverá ser apresentada prova de nomeação de que trata o inciso IV do parágrafo 2º do mesmo artigo.</p>	
<p>Art. 209. Qualquer alteração que a empresa estrangeira fizer em seu estatuto ou atos constitutivos dependerá de aprovação do Governo Federal para produzir efeitos no Brasil.</p>	<p>Art. 209. Empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil poderão obter autorização para funcionamento para venda de bilhetes de transporte aéreo ou carga, devendo para tanto apresentar a documentação prevista nos incisos I, II, III, e IV do parágrafo segundo do art. 205, dispensada a designação.</p>	
<p>Art. 210. A autorização à empresa estrangeira para funcionar no Brasil, de que trata o artigo 206, poderá ser</p>		

<p>cassada:</p> <p>I - em caso de falência;</p> <p>II - se os serviços forem suspensos, pela própria empresa, por período excedente a 6 (seis) meses;</p> <p>III - nos casos previstos no decreto de autorização ou no respectivo Acordo Bilateral;</p> <p>IV - nos casos previstos em lei (artigo 298).</p>		
<p>Art. 211. A substituição da empresa estrangeira que deixar de funcionar no Brasil ficará na dependência de comprovação, perante a autoridade aeronáutica, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela nova empresa designada.</p>		
<p>Da Autorização para Operar</p> <p>Art. 212. A empresa estrangeira, designada pelo governo de seu país e autorizada a funcionar no Brasil, deverá obter a</p>		

autorização para iniciar, em caráter definitivo, os serviços aéreos internacionais, apresentando à autoridade aeronáutica:

- a) os planos operacional e técnico, na forma de regulamentação da espécie;
- b) as tarifas que pretende aplicar entre pontos de escala no Brasil e as demais escalas de seu serviço no exterior;
- c) o horário que pretende observar.

Art. 213. Toda modificação que envolva equipamento, horário, freqüência e escalas no Território Nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade aeronáutica, se não for estabelecido de modo diferente em Acordo Bilateral.

Parágrafo único. As modificações a que se refere este artigo serão submetidas à autoridade aeronáutica com a necessária antecedência.

Da Autorização de Agência de Empresa Estrangeira que Não Opere Serviços Aéreos no Brasil

Art. 214. As empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil não poderão funcionar no Território Nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou escritório, salvo se possuírem autorização para a venda de bilhete de passagem ou de carga, concedida por autoridade competente.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pelo Ministério da

<p>Aeronáutica.</p> <p>§ 2º Não será outorgada autorização a empresa cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.</p> <p>§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverá ter os mesmos poderes de que trata o artigo 208 deste Código.</p>		
<p>TÍTULO VII - Do Contrato de Transporte Aéreo</p> <p>CAPÍTULO I - Disposições Gerais</p> <p>Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.</p> <p>Parágrafo único. O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica,</p>	<p>TÍTULO VII – Do Contrato para Prestação de Serviços de Transporte Aéreo</p> <p>CAPÍTULO I - Disposições Gerais</p> <p>Art. ___. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a prestar serviço de transporte de passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.</p>	

proprietário ou explorador da aeronave

§ 1º O contrato de transporte aéreo será doméstico quando a origem e destino do transporte estejam situados no território nacional, ao passo que será internacional caso a origem e destino ou mesmo algum ponto intermediário estejam localizados em país distinto.

§ 2º Aos serviços de transporte aéreo doméstico são aplicáveis as normas previstas neste Código e aos serviços de transporte aéreo internacional são aplicáveis as normas previstas nos tratados internacionais firmados pelo Brasil.

§ 3º As normas previstas neste código e nos tratados firmados pelo Brasil constituem legislação especial aplicável aos serviços de transporte aéreo, e prevalecem sobre qualquer disposição contratual ou legal interna que as contrariem.

<p>Art. 223. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.</p> <p>Art. 224. Em caso de transporte combinado, aplica-se às aeronaves o disposto neste Código.</p> <p>Art. 225. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.</p>	<p>Art. _____. Os limites de responsabilidade de que tratam os arts. ____ e ____ deste Código poderão ser alterados pelo transportador, que poderá estipular no contrato de transporte aéreo limites em valores mais elevados, ou excluir qualquer forma de limitação de responsabilidade.</p> <p>§ 1º Cláusula estipulada no contrato de transporte aéreo que exonere o transportador de sua responsabilidade ou a fixe em limite inferior ao estabelecido no presente Código ou nos tratados internacionais firmados pelo país será nula de pleno direito, sem prejuízo da validade do contrato.</p> <p>Art. _____. A existência do contrato de transporte aéreo poderá ser comprovada por bilhete de passagem, conhecimento aéreo de carga ou documento equivalente,</p>
--	---

Art. 226. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

que poderão ser emitidos na forma eletrônica.

§ 1º O transporte aéreo efetuado por vários transportadores sucessivamente, seja com base em um único documento de transporte seja com base em múltiplos documentos desta natureza, constituirá um único contrato de transporte aéreo.

§ 2º Na hipótese prevista no parágrafo anterior, cada transportador será considerado como parte do contrato de transporte aéreo apenas com relação ao trecho em que tenha assumido a obrigação de prestar o serviço.

Art. _____. O transportador que for parte no contrato de transporte aéreo poderá substituir-se por outro transportador, que de fato executará os serviços em favor do passageiro ou expedidor da carga, encomenda ou mala postal.

§ 1º. Ao transportador que de fato

realizar o transporte em substituição ao transportador contratual e por ele autorizado não serão aplicáveis as normas relativas ao transporte sucessivo, previstas nos parágrafos 1º e 2º do artigo anterior.

§ 2º Na hipótese prevista neste artigo, o transportador que contratou o serviço e o transportador substituto que de fato realiza todo ou parte do transporte aéreo responderão solidariamente pelos danos causados durante a execução do contrato de transporte aéreo, na forma prevista neste Código e nos tratados firmados pelo Brasil, no caso de transporte aéreo internacional.

§ 3º Caso haja substituição do transportador contratual pelo transportador de fato, será obrigatória ciência previa ao passageiro.

Art. _____. Os serviços de transporte aéreo podem ser contratados de forma combinada, abrangendo a

consecução do modal aéreo e também outros meios de transporte.

§ 1º Na hipótese de contratação de transporte combinado, as disposições da presente Convenção se aplicarão unicamente ao modal transporte aéreo devendo ser observada quanto aos demais meios de transporte a legislação que lhes for pertinente.

Art. ____ Na prestação de serviços de transporte aéreo será observado o regime de liberdade tarifária, tanto no transporte de passageiros e bagagens, como também no transporte de cargas, encomendas e mala postal.

§ 1º As informações sobre o contrato de transporte aéreo de passageiros e bagagens e respectiva tarifa devem ser disponibilizadas pelo transportador de forma clara e precisa, antes da venda do bilhete de passagem,

<p>incluindo todas as condições para remarcação de voo, reserva, cancelamento e reembolso.</p> <p>§ 2º O transportador poderá franquear o transporte de bagagens dentro de limites de peso por ele pré-estabelecidos e oferecer tarifas para venda de bilhetes de acordo com a franquia oferecida, desde que previamente informado nas condições tarifárias.</p> <p>Art. ____ A autoridade de aviação civil buscará uniformidade entre a regulamentação por ela expedida e as regulamentações vigentes no exterior, de forma a propiciar um regime harmônico às normas aplicáveis ao transporte aéreo doméstico e internacional.</p>	
<p>CAPÍTULO II - Do Contrato de Transporte de Passageiro</p> <p>SEÇÃO I - Do Bilhete de</p>	<p>CAPÍTULO II - Do Contrato de Transporte de Passageiro e bagagens</p>

Passagem	SEÇÃO I - Do Bilhete de Passagem
Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.	Art. _____. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro inicia-se com o embarque, abrange todas as operações efetuadas a bordo da aeronave, e termina com o desembarque.
Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão.	§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.
Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.	§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de intersecção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.
Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 4 (quatro)	

horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. _____. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que poderá ser emitido na forma eletrônica e deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, a data e horário tanto de embarque como de partida, assim como o nome dos transportadores.

Art. _____. O bilhete de passagem terá a validade especificada nas condições de emissão previamente indicadas pelo transportador emissor.

§ 1º O transportador emissor do bilhete de passagem deverá indicar de forma clara e precisa a validade do bilhete sendo que na falta de especificação o bilhete terá validade de 1 (um) ano a contar da emissão.

<p>Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.</p>	<p>§ 2º O agente de viagens que proceder à emissão dos bilhetes de passagem deverá observar todas as condições de emissão conforme determinadas pelo transportador e as normas expedidas pela autoridade de aviação civil, excluída a responsabilidade do transportador.</p>	
<p>Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.</p> <p>§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou</p>	<p>Art. _____. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago pelo bilhete de passagem em caso de atraso ou cancelamento de voo ou preterição de embarque, na forma prevista em regulamento expedido pela autoridade de aviação civil.</p> <p>Art. _____. Caso o passageiro não utilize o bilhete de passagem ou efetue o seu cancelamento, total ou parcialmente, o transportador deverá realizar o reembolso do valor pago de acordo com o previsto nas condições da tarifa</p>	

com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de intersecção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

vigentes na data de emissão, observado o mesmo meio de pagamento utilizado, desde que dentro do respectivo prazo de validade.

§ 1º. No caso de bilhete de passagem doméstico, o saldo a ser reembolsado deverá ser o equivalente ao valor residual do percurso não utilizado, calculado com base no preço expresso na moeda corrente nacional, pago à empresa emissora na data da emissão do bilhete, deduzidas eventuais penalidades aplicadas de acordo com as condições da tarifa aplicáveis, desde que comunicadas ao passageiro previamente à aquisição.

§ 2º No caso de bilhete de passagem internacional, o saldo a ser reembolsado deverá ser o equivalente ao valor residual do percurso não utilizado, calculado de acordo com o preço expresso na

mesma moeda da aquisição, efetivamente pago pelo passageiro e convertido na moeda corrente nacional à taxa de câmbio vigente na data de emissão, deduzidas eventuais penalidades aplicadas de acordo com as condições da tarifa aplicáveis, desde que comunicadas ao passageiro previamente à aquisição.

§ 3º O passageiro terá o direito de receber o valor integral pago pelo bilhete de passagem, independentemente do pagamento de qualquer indenização, desde que o pedido de reembolso seja efetuado em até vinte e quatro (24) horas a contar da aquisição.

Art. _____. O passageiro não terá direito a receber reembolso pelo bilhete de passagem nas seguintes hipóteses:

I – se, por iniciativa do passageiro,

a viagem for interrompida em aeroporto de escala;

II – se o cancelamento do bilhete não for comunicado ao transportador com antecedência mínima de sete (7) dias a contar da data prevista para partida do voo;

III – se o passageiro não comparecer com a antecedência mencionada no art. ____ para realização dos procedimentos de embarque;

IV – se tiver adquirido bilhete de passagem com cláusula de não reembolso, desde que esta condição esteja prevista, de forma clara e precisa, na oferta e nas condições da tarifa aplicáveis.

§ 1º A interrupção da viagem, desistência ou não comparecimento

tempestivo para o embarque em qualquer dos voos contratados autoriza o transportador a cancelar a reserva de todos os voos subsequentes indicados do respectivo bilhete de passagem.

Art. _____. O passageiro com reserva confirmada deverá comparecer para providências de embarque (*check-in*) com a antecedência estabelecida pelo transportador nas condições gerais de transporte ou, no caso de ausência de especificação do transportador:

a) até 60 (sessenta) minutos antes da hora estabelecida para partida do voo no bilhete de passagem, para o transporte doméstico; e

b) até 120 (cento e vinte) minutos antes da hora estabelecida para partida do voo no bilhete de passagem, para o transporte

internacional.

Art. _____. Quando o passageiro solicitar alteração no itinerário, voo ou data original da viagem, antes ou após o seu início, o transportador poderá substituir o bilhete de passagem e realizar os ajustes de preços ou variações cambiais ocorridas no período de sua validade, no caso de transporte internacional, sujeito à disponibilidade de assentos e observadas as condições de venda aplicáveis ao bilhete originalmente adquirido.

Art. _____. O passageiro deve sujeitar-se às condições de transporte constantes do bilhete e disponibilizadas pelo transportador em meio físico ou eletrônico, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução

	normal do serviço.	
SEÇÃO II - Da Nota de Bagagem	<p>SEÇÃO II - Da Nota de Bagagem</p> <p>Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.</p> <p>§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.</p> <p>§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos</p>	<p>Art. ____ O transporte de bagagem é acessório ao contrato de transporte de passageiro sendo que sua execução inicia-se com a entrega da bagagem ao transportador para despacho, com emissão da nota de bagagem, e termina com o recebimento da bagagem no aeroporto de destino.</p> <p>§ 1º Deverão ser observadas as normas e condições previamente informadas pelo transportador acerca do peso, dimensões e natureza das bagagens a serem transportadas.</p> <p>Art. ____ Na ocasião do embarque, o transportador é obrigado a</p>

volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

entregar ao passageiro a nota de bagagem por cada volume despachado, indicando o peso da bagagem despachada, além do valor pago para transporte, caso o bilhete de passagem adquirido pelo passageiro não contemple franquia de bagagem ou na hipótese de excesso ao peso franqueado.

§ 1º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

Art. ____ Além da bagagem registrada é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão, observados os limites de peso, dimensões e de número de volumes constantes do contrato de transporte previamente informados pelo transportador.

§ 1º O transporte de bagagem de

	<p>mão será permitido desde que não comprometa a segurança do voo, o que sempre será determinado na ocasião do embarque, a critério exclusivo do transportador, de acordo com o estabelecido no programa de bagagem de mão aprovado em suas especificações operativas. Em caso de recusa, a bagagem deverá ser despachada e obedecerá às regras de bagagem despachada.</p> <p>§ 2º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.</p> <p>§ 3º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada no art. ___, relativo ao contrato de carga.</p>
CAPÍTULO III - Do Contrato de	CAPÍTULO III - Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga

Transporte Aéreo de Carga	
Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:	Art. _____. A execução do contrato de transporte de carga inicia-se com o recebimento desta pelo transportador e persiste durante todo o período em que se encontre sob sua guarda, e termina com a entrega respectiva ao destinatário indicado no documento de transporte ou seu representante legalmente constituído.
I - o lugar e data de emissão;	
II - os pontos de partida e destino;	
III - o nome e endereço do expedidor;	
IV - o nome e endereço do transportador;	
V - o nome e endereço do destinatário;	
VI - a natureza da carga;	
VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;	
VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;	
IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida	
	Parágrafo único. Os serviços de transporte aéreo podem abranger o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga.
	Art. _____. No transporte de cargas deverá ser expedido um conhecimento aéreo, que poderá ser emitido na forma eletrônica e deverá identificar o expedidor, o destinatário da carga e o transportador, além de indicar:

<p>contrapagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;</p> <p>X - o valor declarado, se houver;</p> <p>XI - o número das vias do conhecimento;</p> <p>XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;</p> <p>XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.</p> <p>Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em 3 (três) vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.</p> <p>§ 1º A 1ª via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor.</p> <p>§ 2º A 2ª via, com a indicação</p>	<p>I - o lugar e data de emissão,</p> <p>II - os pontos de partida e destino,</p> <p>III - o peso, quantidade e volume ou dimensões da carga</p> <p>IV - descriminação da mercadoria transportada.</p> <p>§ 1º O conhecimento aéreo ou documento equivalente constitui presunção, salvo prova em contrário, da celebração do contrato, da aceitação da carga e das condições de transporte que contenha.</p> <p>Art. _____. O conhecimento aéreo será emitido em 3 (três) vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.</p> <p>§ 1º A primeira via conterá a indicação "para o transportador", e será assinada pelo expedidor.</p> <p>§ 2º A segunda via conterá a indicação "para o destinatário", e será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará</p>
---	---

"do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3º A 3ª via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

Art. 237. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

Art. 238. Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.

Art. 239. Sem prejuízo da responsabilidade penal, o expedidor responde pela exatidão das indicações e

a carga.

§ 3º A terceira via será assinada pelo transportador e por este entregue ao expedidor, após a aceitação da carga.

§ 4º As assinaturas do transportador e do expedidor poderão ser impressas, substituídas por um carimbo ou eletrônicas, com o emprego de certificado digital emitido no âmbito da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP – Brasil, na forma da lei.

Art. _____. Se o transportador, a pedido do expedidor, emitir o conhecimento aéreo, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

Art. _____. As declarações contidas no conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário;

declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações ou indicações irregulares, inexatas ou incompletas, vier a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

Art. 240. O conhecimento faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

Art. 241. As declarações contidas no conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes à quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se este verificar

as referentes à quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se este verificar sua exatidão na ocasião do embarque, o que deverá constar do conhecimento aéreo.

Art. _____. O expedidor da carga obriga-se a entrega-la devidamente acondicionada, devendo informar no conhecimento aéreo eventuais condições especiais a serem observadas durante o transporte ou nos armazéns aeroportuários, antes ou após o transporte, observado o regulamento expedido pela autoridade de aviação civil.

§ 1º O expedidor é responsável pela exatidão das informações mencionadas no conhecimento aéreo ou documento equivalente e responderá perante o transportador e terceiros por todo dano de alguma forma causado por indicações e declarações irregulares, inexatas ou incompletas feitas por ele ou em seu nome.

§ 2º O transportador aéreo recebe

sua exatidão, o que deverá constar do conhecimento.

Art. 242. O transportador recusará a carga desacompanhada dos documentos exigidos ou cujo transporte e comercialização não sejam permitidos.

Art. 243. Ao chegar a carga ao lugar do destino, deverá o transportador avisar ao destinatário para que a retire no prazo de 15 (quinze) dias a contar do aviso, salvo se estabelecido outro prazo no conhecimento.

§ 1º Se o destinatário não for encontrado ou não retirar a carga no prazo constante do aviso, o transportador avisará ao expedidor para retirá-la no prazo de 15 (quinze) dias, a partir do aviso, sob pena de ser considerada abandonada.

a carga devidamente acondicionada e apenas poderá ser responsabilizado por perda ou avaria caso comprovado que o evento danoso se deu durante a execução do transporte aéreo.

Art. ____ O destinatário terá direito a receber a carga no destino, mediante o pagamento da importância devida, desde que cumpridas as condições de transporte.

§ 1º Salvo estipulação em contrário no conhecimento aéreo ou documento equivalente, o transportador deve avisar ao destinatário da chegada da carga, imediatamente após a atracação da aeronave.

§ 2º Se o transportador admite a perda da carga, ou caso a carga não tenha chegado após sete (7) dias a contar da data em que deveria ter chegado, a carga será considerada extraviada e o destinatário poderá exercer os direitos decorrentes do contrato de

§ 2º Transcorrido o prazo estipulado no último aviso, sem que a carga tenha sido retirada, o transportador a entregará ao depósito público por conta e risco do expedidor, ou, a seu critério, ao leiloeiro, para proceder à venda em leilão público e depositar o produto líquido no Banco do Brasil S/A., à disposição do proprietário, deduzidas as despesas de frete, seguro e encargos da venda.

§ 3º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, o alijamento a que se refere o § 1º deste artigo será comunicado imediatamente à autoridade fazendária que jurisdicione o aeroporto do destino da carga.

Art. 244. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário haja recebido sem protesto.

transporte.

§ 3º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, a perda deverá ser comunicada à autoridade aduaneira que jurisdicione o aeroporto do destino da carga.

Art. ___. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário ou o operador dos armazéns aeroportuários haja recebido sem protesto.

§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2º O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento da carga.

§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze)

§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2º O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento.

§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4º Em falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.

§ 5º Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis (artigos 259 e 266).

§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão

dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4º Em falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.

§ 5º Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis, nos termos do disposto neste Código.

§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica, sendo que a responsabilização do transportador pela autoridade aduaneira dependerá de prova de que o evento danoso ocorreu durante a execução do serviço de transporte aéreo.

apurados de acordo com a legislação específica (artigo 8º).

Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo da aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.

Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido feitos para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (artigo 263).

TÍTULO VIII - Da Responsabilidade Civil

TÍTULO VIII - Da Responsabilidade Civil

<p>CAPÍTULO I - Da Responsabilidade Contratual</p>	<p>CAPÍTULO I - Da Responsabilidade Contratual</p>
<p>SEÇÃO I - Disposições Gerais</p>	<p>SEÇÃO I - Disposições Gerais</p>
<p>Art. 246. A responsabilidade do transportador (artigos 123, 124 e 222, Parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (artigos 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (artigos 257, 260, 262, 269 e 277).</p>	<p>Art. _____. A responsabilidade do transportador, na forma disposta neste capítulo, por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte aéreo está sujeita aos limites estabelecidos neste Título.</p> <p>OK.</p>
<p>Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o</p>	

transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capítulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (artigo 10).

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

Art. ___. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Título, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará válido e regido por este Código.

OK

Art. ___. Os limites de indenização, previstos neste Título, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos, desde que atuando no exercício de suas funções.

§ 1º Para os efeitos deste artigo,

<p>§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.</p>	<p>ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.</p>
<p>§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.</p>	<p>§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.</p>
<p>§ 3º A sentença, no Juízo Criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.</p>	<p>Art. ____ O transportador será responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga, salvo se comprovar que foram adotadas todas as medidas razoavelmente necessárias para evitar o dano, ou que foi impossível adotar tais</p>
<p>Art. 249. Não serão computados nos limites</p>	

<p>estabelecidos neste Capítulo, honorários e despesas judiciais.</p>	<p>medidas, por motivo de caso fortuito ou força maior.</p>
<p>Art. 250. O responsável que pagar a indenização desonera-se em relação a quem a receber (artigos 253 e 281, parágrafo único).</p>	<p>§ 1º. Constituem caso fortuito ou força maior, para os efeitos do parágrafo anterior:</p>
<p>Parágrafo único. Fica ressalvada a discussão entre aquele que pagou e os demais responsáveis pelo pagamento.</p>	<p>I – ocorrências mecânicas com a aeronave, que impeçam o voo com as necessárias condições de segurança operacional; (salvo se comprovada negligência na manutenção...) ***</p> <p>II – limitações de voo decorrentes de condições climáticas;</p> <p>III – restrições ao voo, pouso ou decolagem impostas pelo Controle de Trafego Aéreo ou qualquer órgão da Administração Pública;</p> <p>IV – outras causas imprevisíveis, inevitáveis ou fora do controle do transportador.</p>
<p>Art. 251. Na fixação de responsabilidade do transportador por danos a pessoas, carga, equipamento ou instalações postos a bordo da</p>	<p>Art.____ - Não será devida qualquer assistência material prevista em regulamento expedido pela autoridade de aviação civil em caso</p>

<p>aeronave aplicam-se os limites dos dispositivos deste Capítulo, caso não existam no contrato outras limitações.</p>	<p>de atraso ou cancelamento de voo, ou ainda preterição de embarque, se o evento decorrer de caso fortuito ou força maior, elencadas no § 1 do art. ____ deste Código.</p>	
<p>SEÇÃO II - SEÇÃO II - Do Procedimento Extrajudicial</p>	<p>SEÇÃO II – A reorganizar</p>	
<p>SEÇÃO III - Da Responsabilidade por Dano a Passageiro</p>	<p>SEÇÃO III - Da Responsabilidade por Dano a Passageiro e Bagagem</p>	
<p>Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:</p> <p>I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e</p>	<p>Art. ____. O transportador responde pelo dano decorrente:</p> <p>I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das</p>	

<p>desembarque;</p> <p>II - de atraso do transporte aéreo contratado.</p> <p>§ 1º O transportador não será responsável:</p> <p>a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;</p>	<p>operações de embarque e desembarque;</p> <p>II - de atraso do transporte aéreo contratado.</p> <p>III - de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada, desde que a destruição, perda ou avaria haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador.</p> <p>§ 1º O transportador não será responsável:</p> <p>a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;</p> <p>b) no caso do item II, nas</p>
--	--

saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

hipóteses de caso fortuito ou força maior, conforme disposto no art. ____ deste código.

- c) No caso do item III, se o dano ~~se~~ decorrer da natureza, da fragilidade, do defeito ou um vício próprio do bem transportado como bagagem.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que

<p>§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:</p> <p>a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;</p> <p>b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.</p> <p>Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas)</p>	<p>viajarem por cortesia.</p> <p>Art. _____. A responsabilidade do transportador observará os seguintes limites indenizatórios:</p> <p>I - na hipótese prevista no inciso II do artigo anterior, limita-se ao equivalente a 4.150 Direitos Especiais de Saque (DES), no caso de atraso no transporte de passageiros e 1000 Direitos Especiais de Saque (DES), no caso de transporte de bagagens.</p> <p>II - na hipótese prevista no inciso III do artigo anterior, limita-se ao equivalente a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro.</p> <p>§ 1º Os limites de responsabilidade previstos no inciso II deste artigo não serão aplicáveis se o</p>
--	---

Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN.

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital par a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

passageiro fizer declaração especial de valor desta no momento do registro de embarque, pagando uma quantia suplementar, nos termos estabelecidos pelas condições gerais de transporte estipuladas pelo transportador.

§ 2º. Na hipótese do parágrafo anterior, o transportador estará obrigado a pagar o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real dos bens que constituem a bagagem entregue para transporte.

Art. ____ Tratando-se de transporte sucessivo previsto no art. ____ deste Código, será responsável pela reparação o transportador que tenha efetuado o transporte em que o dano se verificar, a não ser que por estipulação expressa, o primeiro transportador tenha assumido a responsabilidade por todos os trechos compreendidos no

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

transporte.

§ 1º Em se tratando de transporte de bagagem ou carga, o primeiro transportador será responsável pela reparação do dano em favor do passageiro ou expedidor da carga, e o último transportador será responsável perante o passageiro ou destinatário da carga, respondendo também o transportador que tenha efetuado o transporte durante o qual se produziu a destruição, perda, avaria ou atraso.

§ 2º. Na hipótese prevista no parágrafo anterior, os transportadores serão solidariamente responsáveis para com o passageiro, o expedidor ou o destinatário.

Art. 259. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao

<p>valor correspondente a 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.</p>		
<p>Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (artigos 262 a 266).</p>		
<p>SEÇÃO V - Da Responsabilidade por Danos à Carga</p> <p>Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a 3 (três)</p>	<p>SEÇÃO V - Da Responsabilidade por Dano à carga</p> <p>Art. ____ O transportador é responsável pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga, desde que comprovadamente verificado durante o transporte aéreo.</p> <p>§ 1º O transportador não será responsável se, comprovadamente, a destruição ou perda ou avaria da</p>	

<p>Obrigações do Tesouro Nacional - OTN por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (artigos 239, 241 e 244).</p> <p>Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado outro meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (artigo 245 e Parágrafo único).</p> <p>Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:</p> <p>I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do vôo, ou por fato necessário, cujos</p>	<p>carga se deve a um dos seguintes fatos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) natureza da carga, defeito ou vício que lhe é próprio; b) embalagem defeituosa da carga, c) ato de guerra ou conflito armado; d) ato de autoridade pública relativo ao transporte, entrada, saída ou o trânsito da carga. <p>§ 2º Tratando-se de transporte combinado, o dano se presumirá, salvo prova em contrário, como resultante de um fato ocorrido durante o transporte aéreo.</p> <p>Art. ____ A responsabilidade do transportador no transporte de cargas se limita a uma quantia equivalente a de dezessete (17) Direitos Especiais de Saque por quilograma.</p> <p>§ 1º Os limites de responsabilidade</p>
---	--

<p>efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;</p> <p>II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) natureza ou vício próprio da mercadoria; b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos; c) ato de guerra ou conflito armado; d) ato de autoridade pública referente à carga. <p>Art. 265. A não ser que o dano atinja o valor de todos os</p>	<p>previstos neste artigo não serão aplicáveis se o expedidor fizer uma declaração especial de valor de entrega no lugar de destino, na ocasião da entrega da carga para transportem, e tenha pago uma quantia suplementar, se exigido pelo transportador.</p> <p>§ 2º. Na hipótese do parágrafo anterior, o transportador deverá indenizar em valores não excedentes ao valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.</p> <p>§ 3º. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados.</p>
--	---

volumes, compreendidos pelo conhecimento de transporte aéreo, somente será considerado, para efeito de indenização, o peso dos volumes perdidos, destruídos, avariados ou entregues com atraso.

Art. 266. Poderá o expedidor propor ação contra o primeiro transportador e contra aquele que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, e o destinatário contra este e contra o último transportador.

Parágrafo único. Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário.

