

RELATÓRIO FINAL – CERCBA, 2016

**COMISSÃO DE ESPECIALISTAS DE REFORMA DO
CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA**

INTRODUÇÃO

A iniciativa de criação de uma Comissão de Especialistas para redigir uma minuta de projeto de lei que tivesse por objetivo modernizar o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) — tendo por base as conclusões do Relatório da Subcomissão Temporária Sobre a Aviação Civil (CISTAC), criada no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado Federal — partiu dos Senadores Vicentinho Alves e Vital do Rêgo, respectivamente Presidente e Relator da CISTAC, em 7 de agosto de 2013, o Ofício/GSVLV nº 313, transcrito abaixo:

OFÍCIO/GSVALV nº 313/2013

Brasília-DF, 07 de agosto de 2013

Excelentíssimo Senhor
Senador **RENAN CALHEIROS**
Presidente do Senado Federal

Realizado em 8.8.13
[Assinatura]
Luiz Fernando Bandeira de Mello
Chefe de Gabinete da
Presidência do Senado Federal

Senhor Presidente,

Solicitamos a Vossa Excelência a constituição de uma comissão, no âmbito do Senado Federal, formada por até 12 (doze) especialistas para, no prazo de até 120 (cento e vinte) dias, proceder revisão completa do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA com o intuito de oferecer anteprojeto de lei a ser posteriormente apreciado pela Casa.

A experiência recente do Senado Federal tem demonstrado que as comissões formadas por especialistas, convidados pela Presidência da Casa, podem prestar grande serviço à Nação, elaborando anteprojetos de códigos de alta complexidade, que posteriormente são analisados e votados pelos senadores.

A constituição de uma comissão de especialistas permitirá que o trabalho de revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica, principal recomendação da Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil (CISTAC) - criada e encerrada no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura - seja realizado com total transparência, aproveitando ao máximo o conhecimento e a experiência sobre o tema disponível na sociedade brasileira.

Colhemos do ensejo para reiterar-lhe votos de elevada estima e distinguido apreço.

[Assinatura de Vicentinho Alves]
Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)

[Assinatura de Vital do Rêgo]
Senador **VITAL DO RÊGO**
(PMDB-PB)

Atendendo ao pedido dos Senadores Vicentinho Alves e Vital do Rêgo, o Presidente do Senado Federal, Senador Renan Calheiros, por meio do Ato do Presidente nº 11, de 2015, instituiu a Comissão de Especialistas com a finalidade de apresentar, no prazo de 180 dias, anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986).

Sob a presidência de Georges de Moura Ferreira, Vice-Presidência de Doriêdo Luiz dos Prazeres e relatoria de Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, a comissão elaborou a minuta de regulamento para disciplinar os seus trabalhos, a qual foi encaminhada à da Mesa Diretora do Senado Federal.

A participação na Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica (CERCBA) não foi remunerada a nenhum título, constituindo serviço público relevante prestado ao Senado Federal.

As despesas necessárias ao funcionamento da Comissão constaram da mesma rubrica orçamentária destinada às comissões temporárias especiais, e se destinaram a gastos com transporte, hospedagem, organização de eventos, publicações e demais ações imprescindíveis ao funcionamento e objetivos da CERCBA.

A Secretaria-Geral da Mesa ficou encarregada de coordenar os trabalhos de Secretaria da Comissão. A participação popular ocorreu por meio de comentários e sugestões utilizando a plataforma *e-cidadania*, *e-mail* cercba2015@gmail.com, ou ainda pelo telefone 0800 do Alô Senado.

A Consultoria Legislativa do Senado Federal auxiliou os integrantes da Comissão com pesquisas e informações técnicas solicitadas no desenvolvimento dos trabalhos.

As reuniões da Comissão ocorreram exclusivamente em Brasília, nas dependências do Senado Federal.

INTEGRANTES

O Ato do Presidente nº 11, de 16 de junho de 2015, fixou em 17 o quantitativo de membros da Comissão Especial, indicando os especialistas Georges de Moura Ferreira, Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Dorieldo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tercio Ivan de Barros, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Claudio Jorge Pinto Alves para compor a Comissão, indicando também os especialistas Georges de Moura Ferreira e Maria Helena Fonseca de Souza Rolim para, respectivamente, ocuparem os cargos de Presidente e Relatora do Colegiado.

O Ato do Presidente nº 16, de 25 de junho de 2015, fixou em 24 o quantitativo de membros da Comissão Especial, indicando os Especialistas Eduardo Sanovicz, Milton Arantes Costa, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira, Ricardo Bernardi, Fernando Silva Alves de Camargo e Carlos Ebner para compor a Comissão.

Em 17/08/2015, o Sr. Milton Arantes Costa deixou de compor a comissão (Mem. 12/2015-CERCBA).

O Ato do Presidente nº 25, de 21 de agosto de 2015, designou o Sr. Geraldo Vieira para compor o Colegiado.

O Ato do Presidente nº 27, de 1º de setembro de 2015, designou o Sr. Enio Paes de Oliveira para compor o Colegiado.

O Ato do Presidente nº 30, de 14 de setembro de 2015, fixou em 25 o quantitativo de membros da Comissão Especial, indicando o Especialista Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira para compor o Colegiado.

Especialistas membros da CERCBA

Georges de Moura Ferreira (Presidente)

Dorieldo Luiz dos Prazeres (Vice-Presidente)

Maria Helena Fonseca de Souza Rolim (Relatora)

Antônio Ivaldo Machado de Andrade

Carlos Ebner

Celso Faria de Souza

Claudio Jorge Pinto Alves

Donizeti de Andrade

Enio Paes de Oliveira

Fernando Silva Alves de Camargo

Geraldo Ribeiro Vieira

Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira

Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira

José Adriano Castanho Ferreira

Kerlington Pimentel de Freitas

Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira

Respício Antônio do Espírito Santo Júnior

Ricardo Bernardi

Ricardo Bisinotto Catanant

Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva

Ricardo Nogueira da Silva

Roberto José Silveira Honorato

Ronei Saggioro Glanzmann

Tercio Ivan de Barros

Thiago Pereira Pedroso

SÍNTESE DAS ATIVIDADES

A reunião de instalação da Comissão ocorreu no dia 16 de junho de 2015. Na ocasião, foi eleito, por aclamação, o Sr. Doriêdo Luiz dos Prazeres como Vice-Presidente da Comissão. A partir de então, as reuniões seguiram numa base praticamente semanal, até a 16ª reunião, em 26/10/2015.

Ao longo desse período, ocorreram quatro audiências públicas, durante as quais representantes de entidades diretamente ligadas ao setor aéreo trouxeram suas contribuições e esclarecimentos.

A partir da segunda reunião, foram formados quatro grupos temáticos: Navegação Aérea, Sistema de Aviação Civil, Transporte Aéreo, e Outros Assuntos. Os assuntos tratados nos 19 anexos técnicos da Convenção de Chicago, da Organização Internacional de Aviação Civil – OACI, foram divididos entre os quatro grupos. A divisão buscou concentrar as contribuições e discussões preliminares sobre os temas.

Em 2016, os trabalhos foram retomados em 15/03/2016, quando ocorreu a 17ª reunião da Comissão. Na ocasião, ocorreram vários debates e questionamentos sobre a minuta de anteprojeto do novo Código Brasileiro de Aeronáutica apresentada pela relatora, Sra. Maria Helena Rolim. O texto apresentado pela relatora consolidou cerca de 1.500 sugestões enviadas pelos membros da Comissão, setores ligados ao tema e cidadãos, de um modo geral.

Foi aberto o prazo até o dia 27/03 para que os membros apresentassem suas emendas à minuta de anteprojeto do novo Código.

Em 14 de abril de 2016, a Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica se reuniu em sua 18ª e última sessão com a finalidade de votar o texto base apresentado pela relatora, Sra. Maria Helena Rolim. O texto votado consistia na nova redação encontrada pela relatora após o recebimento de 479 emendas apresentadas pelos membros da Comissão.

Dessa forma, a minuta apresentada pela Sra. Maria Helena Rolim foi aprovada por ampla maioria. Encerrando os trabalhos presenciais, nos dias 14 e 15 de abril de 2016, foram analisadas e votadas 27 emendas, bem como 177 destaques, pelos membros da Comissão. Dessa forma chegou-se à redação final do anteprojeto de lei, apresentado em conjunto com este Relatório Final.

O ANEXO I apresenta o quadro-resumo com a relação de todas as reuniões da Comissão, pautas, participantes e resultados.

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Primeira Audiência Pública (10ª reunião da CERCBA)

A primeira audiência pública da Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica ocorreu em 14 de setembro de 2015, no Plenário nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do Sr. Georges de Moura Ferreira e com a presença dos membros: Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tércio Ivan de Barros, Kerlington Pimentel de Freitas, Ricardo Bisinotto Catanant, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, José Adriano Castanho Ferreira, Ricardo Bernardi, Ricardo Nogueira da Silva e Fernando Silva Alves de Camargo.

Na oportunidade, foi realizada audiência com o Sr. Daniel Alves da Cunha, Especialista em Regulação de Aviação Civil da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), e com o Sr. Fernando Soares Vieira, representante da Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Foram realizadas apresentações e debates sobre áreas aeroportuárias e acerca da responsabilidade civil no transporte aéreo.

A reunião foi suspensa às 13h01, retomada às 14h42, novamente suspensa às 16h07 e retomada às 16h59.

A audiência foi realizada de forma interativa. As pessoas que desejassem participar com comentários ou perguntas poderiam fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, pelo número 0800-612211.

Segunda Audiência Pública (11ª reunião da CERCBA)

A segunda audiência pública da Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica ocorreu no dia 21 de setembro de 2015, às 10 horas e 42 minutos, no Plenário nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do Sr. Georges de Moura Ferreira e com a presença dos membros: Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Celso Faria de Souza, Tércio Ivan de Barros, Ronei Saggioro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira.

Na oportunidade, foi realizada audiência com o Sr. Luiz Alberto Esteves, representante do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), e foram realizadas apresentações e debates sobre classificação de aeródromos e Vant's.

A reunião foi suspensa às 12h35 e retomada às 14h04.

A audiência foi realizada de forma interativa. As pessoas que desejassem participar com comentários ou perguntas poderiam fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, pelo número 0800-612211.

Terceira Audiência Pública (15ª reunião da CERCBA)

A terceira audiência pública da Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica ocorreu no dia 20 de outubro de 2015, às 10 horas e 17 minutos, no Plenário nº 13 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do Sr. Georges de Moura Ferreira e com a presença dos membros: Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggioro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, Fernando Silva Alves de Camargo, Ricardo Bernardi, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira.

Na oportunidade, ocorreram debates sobre a formação do Relatório da Comissão e políticas de tarifas, com a participação dos consultores legislativos Cícero Crispim e Tiago Ivo.

Em seguida, foi realizada Audiência Pública com a presença dos seguintes convidados: José Barreto de Andrade Neto e Viviane Franco Moser, representantes da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac; Elismar Gonçalves Lopes e Clayton Resende de Faria, representantes da Infraero; e José Carlos Arelhano Pontes, representante do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – Decea.

A reunião foi suspensa às 12h07 e retomada às 14h18.

A audiência foi realizada de forma interativa. As pessoas que desejassem participar com comentários ou perguntas poderiam fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, pelo número 0800-612211.

Quarta Audiência Pública (16ª reunião da CERCBA)

A quarta audiência pública da Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica ocorreu em 26 de outubro de 2015, às 10 horas e 55 minutos, no Plenário nº 3 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do Sr. Georges de Moura Ferreira e com a presença dos membros: Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Tércio Ivan de Barros, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggioro Glanzmann, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Fernando Silva Alves de Camargo, Ricardo Bernardi e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira.

Na oportunidade, ocorreram duas audiências públicas, sendo a primeira com a presença do Sr. Flávio Santos Tojal de Araújo – representante da Petrobras, e do Sr. Paulus Figueiredo, e a segunda com a presença do Sr. Ricardo Miguel – representante da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo (Abesata), e do Dr. Augusto Fonseca da Costa – representante da Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos (Abrapavaa).

Houve, ainda, debate sobre o cronograma dos trabalhos da Comissão.

A reunião foi suspensa às 12h47 e retomada às 14h35.

A audiência foi realizada de forma interativa. As pessoas que desejassem participar com comentários ou perguntas poderiam fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, pelo número 0800-612211.

RESULTADOS DO TRABALHO

Com a certeza de que o texto representa um avanço considerável em relação à legislação hoje em vigor, mas plenamente ciente de que a minuta proposta ainda será aperfeiçoada em sua tramitação pelo Congresso Nacional, a Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica conclui seus trabalhos com a sensação de dever cumprido.

Centenas de horas de trabalho em reuniões da CERCBA e outras tantas em atividades realizadas com o fito de analisar, classificar e consolidar milhares de propostas e contribuições recebidas deram origem à minuta de Projeto de Lei a seguir no Anexo II.

Os membros da CERCBA fazem votos de que o Projeto de Lei que dará origem ao futuro novo Código Brasileiro de Aeronáutica, ao usar como base o texto apresentado, aponte para políticas públicas mais liberais para o setor de aviação civil. Dessa forma, serão atendidos os anseios e necessidades da sociedade brasileira, colocando o Brasil junto aos seus pares mais avançados no modo de transporte aéreo.

Sala da Comissão, em 15 de abril de 2016

Georges de Moura Ferreira, Presidente

Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Relatora

ANEXO I

O quadro abaixo apresenta a data de realização, os membros presentes, os ausentes, a pauta e o resultado de cada uma das reuniões realizadas no âmbito da Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Todos documentos de trabalho, atas e notas taquigráficas das reuniões estão disponíveis no sítio eletrônico do senado: <http://legis.senado.leg.br/comissoes/comissao?1&codcol=1930>

	Data	Membros presentes	Membros que não compareceram	Pauta	Resultado
1ª reunião	16/06/2015	Georges de Moura Ferreira, Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêlto Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tercio Ivan de Barros, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggioro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso e Cláudio Jorge Pinto Alves	Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira e Roberto José Silveira Honorato	Instalação da Comissão e eleição do seu Vice-Presidente	Instalada a Comissão e eleito Vice-Presidente o Sr. Doriêlto Luiz dos Prazeres.
2ª reunião	22/06/2015	Georges de Moura Ferreira, Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêlto Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo, Celso Faria de Souza, Tercio Ivan de Barros, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggioro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato e Cláudio Jorge Pinto Alves	Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira e Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira	Apreciação do Regulamento Interno da Comissão	Primeiramente, o Consultor Legislativo Tiago Ivo proferiu palestra sobre aspectos do Processo Legislativo aplicáveis às atividades da Comissão. Depois, foi aprovada a Minuta do Regulamento Interno da Comissão. Por fim, foi discutido o Plano de Trabalho da Comissão, que foi aprovado com modificações.
3ª reunião	29/06/2015	Georges de Moura Ferreira,, Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêlto Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tercio Ivan de Barros,	Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Cláudio Jorge Pinto Alves, Eduardo Sanovicz,	Reunião de trabalho	A Comissão organizou a divisão dos membros de acordo com os Anexos da Convenção de Chicago e definiu as relatorias setoriais.

		Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Milton Arantes Costa, José Adriano Castanho Ferreira e Fernando Silva Alves de Camargo	Ricardo Nogueira da Silva, Ricardo Bernardi e Carlos Ebner		
4ª reunião	06/07/2015	Georges de Moura Ferreira, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Milton Arantes Costa, Ricardo Nogueira da Silva, Ricardo Bernardi e Fernando Silva Alves de Camargo	Donizeti de Andrade, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Cláudio Jorge Pinto Alves, Eduardo Sanovicz, José Adriano Castanho Ferreira e Carlos Ebner	Reunião de trabalho	Foram realizadas apresentações pelas relatorias setoriais.
5ª reunião	13/07/2015	Georges de Moura Ferreira, Donizeti de Andrade, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Cláudio Jorge Pinto Alves, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Milton Arantes Costa, José Adriano Castanho Ferreira, Ricardo Bernardi e Fernando Silva Alves de Camargo	Celso Faria de Souza, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Eduardo Sanovicz, Ricardo Nogueira da Silva e Carlos Ebner	Reunião de trabalho	Foram realizadas apresentações pelas relatorias setoriais e definido cronograma para próximas reuniões
6ª reunião	03/08/2015	Georges de Moura Ferreira, Donizeti de Andrade, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira, Ricardo Bernardi, Fernando Silva Alves de Camargo e Carlos Ebner	Celso Faria de Souza, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Kerlington Pimentel de Freitas, Cláudio Jorge Pinto Alves, Eduardo Sanovicz e Milton Arantes Costa	Reunião de trabalho	Foram realizadas apresentações pelas relatorias setoriais.
7ª reunião	17/08/2015	Georges de Moura Ferreira, Donizeti de Andrade, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Kerlington Pimentel de Freitas, Cláudio Jorge Pinto Alves, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira	Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Eduardo	Debates e encaminhamentos sobre: 1) Atribuições de autoridades aeronáuticas (grupo 1); 2) Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – Sipaer (grupo 2); 3) Sistema aeroportuário brasileiro e participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas (grupo 3);	Ocorreram debates sobre atribuições de autoridades aeronáuticas, Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – Sipaer, Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB, participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas, sistema aeroportuário brasileiro, disponibilidade de áreas

		Honorato, José Adriano Castanho Ferreira, Ricardo Bernardi, Fernando Silva Alves de Camargo e Carlos Ebner	Sanovicz, Milton Arantes Costa e Ricardo Nogueira da Silva	4) Cadastro, registro e homologação de infraestrutura aeroportuária; e 5) Disponibilidade de áreas em aeroportos para serviços essenciais ao transporte aéreo.	em aeroportos para serviços essenciais ao transporte aéreo e cadastro, registro e homologação de infraestrutura aeroportuária.
8ª reunião	24/08/2015	Georges de Moura Ferreira, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Dorieldo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, José Adriano Castanho Ferreira e Carlos Ebner	Donizeti de Andrade, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Celso Faria de Souza, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Thiago Pereira Pedroso, Ricardo Nogueira da Silva, Ricardo Bernardi e Fernando Silva Alves de Camargo	Conclusão de assuntos pendentes da reunião anterior e discussões acerca dos seguintes temas: 1) Sistema aeroportuário e classificação dos aeródromos quanto à sua certificação e modalidade de exploração (Grupo 3); 2) Registro Aeronáutico Brasileiro e competência da autoridade aeronáutica para promover a segurança de voo (Grupo 2).	Ocorreram debates sobre sistema aeroportuário; classificação dos aeródromos quanto à sua certificação; modalidade de exploração; formação e adestramento de pessoal; busca e salvamento; certificação de aeronaves; competência da autoridade aeronáutica para promover a segurança de voo; e perigo baloeiro.
9ª reunião	31/08/2015	Georges de Moura Ferreira, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Dorieldo Luiz dos Prazeres, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Celso Faria de Souza, Saggiaro Glanzmann, Roberto José Silveira Honorato, Thiago Pereira Pedroso, Cláudio Jorge Pinto Alves e Geraldo Ribeiro Vieira	Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Ricardo Bisinotto Catanant, José Adriano Castanho Ferreira, Carlos Ebner, Donizeti de Andrade, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Ricardo Nogueira da Silva, Ricardo Bernardi e Fernando Silva Alves de Camargo	1) Debates e encaminhamentos sobre: a) Capítulo do sistema do controle do espaço aéreo brasileiro – Grupo 1 – Brigadeiro Gustavo b) Sistema de formação e qualificação de pessoal – Grupo 2 – Apresentação Sr. Kerlington; c) Aeródromos públicos e privados, continuidade quanto às formas de certificação e/ou homologação e na natureza de utilização – Grupo 3 – Apreciação e aprimoramento das propostas em análise; d) Aeronavegabilidade: definições, padrões mínimos para o desempenho, manutenção reparos, projetos e manutenção de aeronaves – Grupo 3 – Apresentação a cargo do Sr. Honorato; 2) Atualização do cronograma elaborado pelo Sr. Antônio Ivaldo; 3) Chamamento para apresentação no âmbito da CERCBA de profissionais para apresentação dos assuntos “capital estrangeiro” e especialistas da Anac quanto a isenção de normas para novos aeroportos.	Houve debates e encaminhamentos sobre: i) sistema do controle do espaço aéreo brasileiro; ii) sistema de formação e qualificação de pessoal; iii) Registro Aeronáutico Brasileiro; iv) Aeródromos públicos e privados, continuidade quanto às formas de certificação e/ou homologação e à natureza de utilização. Foi aprovado o Requerimento n. 3 de 2015, que trata do convite a especialista da Federal Aviation Administration, a fim de esclarecer questões regulatórias relativas ao uso de drones e Unmanned Aerial Systems (UAL).
10ª reunião	14/09/2015	Georges de Moura Ferreira, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Dorieldo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tércio Ivan de Barros, Kerlington Pimentel de Freitas, Ricardo Bisinotto Catanant, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira,	Donizeti de Andrade, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Ronei Saggiaro Glanzmann, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José	1ª parte: Audiência Pública com: Sr. Fernando Soares Vieira (representante da CVM) Daniel Alves da Cunha - Especialista em Regulação de Aviação Civil. (representante da ANAC) 2ª parte: 1. Atualização da programação da contribuição dos grupos; e	1ª parte: Audiência pública realizada 2ª parte: Foram realizadas apresentações e debates sobre áreas aeroportuárias e responsabilidade civil no transporte aéreo.

		José Adriano Castanho Ferreira, Ricardo Bernardi, Ricardo Nogueira da Silva e Fernando Silva Alves de Camargo	Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves e Carlos Ebner	2. Considerações da relatoria.	
11ª reunião	21/09/2015	Georges de Moura Ferreira, Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Celso Faria de Souza, Tércio Ivan de Barros, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira	Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ricardo Bernardi, Fernando Silva Alves de Camargo e Carlos Ebner	1ª parte: 1) Apresentações do grupo de transporte aéreo: - Aeronavegabilidade: Vant's e aviação experimental; - Aeroportos: outorgas de aeródromos. 2) Atualização da tabela de contribuições; 3) Considerações da relatoria. 2ª parte: Audiência Pública com membro do CADE.	1ª parte: Foram realizadas apresentações e debates sobre classificação de aeródromos e Vant's. 2ª parte: foi realizada a audiência pública com o Sr. Luiz Alberto Esteves - Economista-Chefe do CADE
12ª reunião	28/09/2015	Georges de Moura Ferreira Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tércio Ivan de Barros, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira, Fernando Silva Alves de Camargo, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira	Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato e Ricardo Bernardi	1) Apresentações e debates sobre os seguintes assuntos do grupo de transporte aéreo: - Aeronavegabilidade; - Título V do CBA (arts. 156 a 173), tripulação e afins; - Delegações; 2) Atualização da tabela de contribuições 3) Considerações Gerais.	Ocorreram debates sobre delegações, Título V do atual Código Brasileiro de Aeronáutica, classificação de aeródromos e outorgas.
13ª reunião	05/10/2015	Georges de Moura Ferreira Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Fernando Silva Alves de Camargo, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira	Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Ricardo Bisinotto Catanant, Cláudio Jorge Pinto Alves, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira e Ricardo Bernardi	- Apresentações e debates sobre os seguintes temas: 1) Serviços aéreos; 2) Aviação experimental; 3) Infraestrutura; 4) Relato voluntário; 5) Passageiro indisciplinado. - Considerações da relatoria; - Atualização da tabela de contribuições.	Ocorreram apresentações e debates sobre aviação experimental, infraestrutura aeroportuária, relato voluntário e passageiro indisciplinado. Foram, também, aprovados os seguintes requerimentos: 4/2015 – autoria: Enio Paes de Oliveira – propõe o convite do Sr. Aldemir Bendine, Presidente da Petrobras, para discutir o aumento abusivo dos preços do combustível para aviação; 5/2015 – autoria: Georges de Moura Ferreira – requer o convite do Sr. Paulus Figueiredo, especialista em combustível e consultor dessa área, para realizar apresentação na Comissão; 6/2015 – autoria: Georges de Moura Ferreira – requer o convite do Sr. Eduardo Braga, Ministro de Estado de Minas e Energia, para participar de debate na

					Comissão sobre os preços dos combustíveis para aviação; 7/2015 – autoria: Geraldo Vieira – requer o convite de representantes da Anac, do Decea/MD e da Infraero para proferirem palestras na Comissão.
14ª reunião	19/10/2015	Georges de Moura Ferreira Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Dorieldo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggioro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, Fernando Silva Alves de Camargo, Ricardo Bernardi, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira	Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva e José Adriano Castanho Ferreira	– Apresentações e debates sobre os seguintes temas: 1) Serviços aéreos; 2) Proposta de texto sobre responsabilidade civil e apresentação de tratativas sobre a Convenção da Cidade do Cabo; 3) Definição de serviço público e propostas de redação para a reforma do CBA; – Atualização da tabela e fechamento do envio das contribuições para a reforma do CBA; – Considerações da relatoria.	Ocorreram debates sobre os seguintes temas: serviços aéreos, responsabilidade civil e tratativas sobre a Convenção da Cidade do Cabo, definição de serviço público e propostas de redação para a reforma do CBA. Ainda, foram aprovados os seguintes Requerimentos: 8/2015 – autoria: Dorieldo Luiz dos Prazeres – requer que seja convidado representante da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon) do Ministério da Justiça para emitir opinião qualificada sobre direitos dos passageiros de transporte aéreo; 9/2015 – autoria: Georges de Moura Ferreira – requer a realização de Audiência Pública com Abesata - Associação Brasileira de Empresas Auxiliares de Transporte Aéreo e Abrapavaa - Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos.
15ª reunião	20/10/2015	Georges de Moura Ferreira Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Dorieldo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggioro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, Fernando Silva Alves de Camargo, Ricardo Bernardi, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira	Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Thiago Pereira Pedroso e José Adriano Castanho Ferreira	1ª parte: Continuação dos assuntos pendentes da 14ª Reunião 2ª parte: Audiência Pública: Apresentação dos indicados pela Anac/Infraero/Decea sobre a quantificação do tarifário praticado aos usuários do sistema. Participantes: José Barreto de Andrade Neto (representante da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac) Viviane Franco Moser (representante da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac) Elismar Gonçalves Lopes Superintendente de Gestão Financeira e Orçamentária (representante da Infraero) Clayton Resende de Faria (representante da Infraero) José Carlos Arelhano Pontes (representante do	1ª parte: Realizadas discussões sobre a metodologia de trabalho e sobre tarifas aeroportuárias. 2ª parte: Audiência realizada

				Departamento de Controle do Espaço Aéreo - Decea)	
16ª reunião	26/10/2015	Georges de Moura Ferreira Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Tércio Ivan de Barros, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Fernando Silva Alves de Camargo, Ricardo Bernardi e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira	Donizeti de Andrade, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Antonio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira e Carlos Ebner	1ª parte: Realizar Audiência Pública com os convidados listados pelos Requerimentos nº 004 e 005/2015 Participantes: Flávio Santos Tojal de Araújo (representante da Petrobras) Paulus Figueiredo 2ª parte: Considerações da Mesa e apresentação da consolidação das propostas enviadas pelos membros da Comissão. 3ª parte: Realizar Audiência Pública com os representantes das entidades listadas no Requerimento nº009/2015 Participantes: Dr. Augusto Fonseca da Costa (representante da Associação Brasileira de Parentes e Amigos Vítimas de Acidentes Aéreos - Abrapavaa) Sr. Ricardo Miguel (representante da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo - Abesata)	1ª parte: Audiência realizada 2ª parte: Foi discutido o cronograma de trabalho da Comissão. 3ª parte: Audiência realizada
17ª reunião	15/03/2016	Georges de Moura Ferreira Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Antonio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tércio Ivan de Barros, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira, Ricardo Bernardi, Fernando Silva Alves de Camargo, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira	Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato e Cláudio Jorge Pinto Alves	Leitura e apreciação da minuta do anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica	Foi aberto prazo para apresentação de emendas à minuta do anteprojeto até o dia 27 de março de 2016 e foram realizadas discussões sobre o anteprojeto.
18ª reunião	14/04/2016 e 15/04/2016	Georges de Moura Ferreira Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Antonio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, José	Donizeti de Andrade, Doriêdo Luiz dos Prazeres e Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva	Deliberação do relatório final	Deliberação do Relatório Final concluída, com a aprovação do texto-base e emendas.

		Adriano Castanho Ferreira, Ricardo Bernardi, Fernando Silva Alves de Camargo, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira			
--	--	--	--	--	--

ANEXO II

Minuta do Novo
Código Brasileiro de Aeronáutica

Minuta

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2016

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

TÍTULO I **Introdução**

CAPÍTULO I **Disposições Gerais**

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, 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 e publicação do decreto de promulgação no Diário Oficial da União.

§ 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 em que a República Federativa do Brasil seja parte, 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.

§ 5º As normas previstas neste Código e nos tratados firmados pela República Federativa do Brasil constituem legislação especial aplicável aos serviços de transporte aéreo, prevalecendo sobre qualquer disposição contratual ou legal interna que as contrariem.

Art. 2º Ressalvadas as atribuições previstas neste Código e na legislação complementar, compete:

I – à autoridade de aviação civil: regular e fiscalizar a aviação civil, a infraestrutura aeronáutica e a infraestrutura aeroportuária, incluindo as emissões de poluentes e os planos de zoneamento de ruídos;

II – à autoridade aeronáutica: regular e fiscalizar a navegação aérea, as atividades de controle do tráfego aéreo e as respectivas infraestruturas, incluindo os planos de zona de proteção de aeródromos e as atividades de auxílios à navegação aérea;

III – à autoridade de investigação SIPAER: investigar e expedir recomendações de segurança para a prevenção de ocorrências aeronáuticas.

IV – à autoridade aeroportuária: exercer a administração do aeroporto.

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 inciso I do *caput* 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 firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 7º A lei aplicável aos contratos de compra e venda internacional, aos contratos com garantia internacional e aos contratos de subordinação internacional pode ser acordada entre as partes contratantes, desde que não contrarie norma da Constituição Federal ou de Tratados, Convenção ou Ato Internacional firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 8º As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

Art. 9º As avarias regulam-se pelas normas dos Tratados, Convenções e Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil ou, na inexistência destas ou na omissão, pelas partes contratantes quanto à lei aplicável, regem-se as mesmas pela lei brasileira quando a carga se destina ao Brasil ou for transportada sob regime aduaneiro.

Art. 10. 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. 11. 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. 12. A República Federativa do Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial, bem como jurisdição sobre o espaço aéreo acima da zona econômica exclusiva.

Art. 13. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo ou no solo, neste caso em operação conjunta com a autoridade pública competente, 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 do espaço aéreo, a ordem pública ou a paz interna ou externa.

CAPÍTULO II

Do Tráfego Aéreo

SEÇÃO I

Disposições Gerais

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observar-se-ão as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, 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 no espaço aéreo brasileiro de aeronave não dedicada a serviço aéreo público, mediante informações prévias sobre o voo planejado.

§ 3º O tráfego, no espaço aéreo brasileiro, da aeronave dedicada a serviços aéreos públicos, depende de autorização, ainda que previsto em acordo bilateral.

§ 4º O tráfego de aeronave militar ou de policiamento ficará sujeita às disposições sobre o controle do espaço aéreo relativas às aeronaves civis, salvo quando se encontrar em operação real, desde o tempo de normalidade, missão de guerra ou treinamento em área específica.

Art. 15. É facultado à autoridade aeronáutica, seja por motivo de segurança da navegação aérea ou por interesse público, 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 certas atividades ou serviços aéreos.

Parágrafo único. As práticas aerodesportivas e os voos de treinamento far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

Art. 16. É vedada a prática de balonismo com a utilização de balões sem dirigibilidade ou controle de azimuth ou de altitude.

§ 1º Entende-se por balão qualquer artefato inflado com ar quente ou gás, com ou sem chama.

§ 2º Excetuam-se do disposto neste artigo as práticas de balonismo destinadas a pesquisa científica, previsão meteorológica, proteção do meio-ambiente ou a outras finalidades de interesse público, que obedeçam às normas específicas da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo sujeitará o infrator à sanção penal prevista no art. 357, sem prejuízo da responsabilidade civil por danos causados a terceiros.

Art. 17. 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, quando for o caso, 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 aeronáutica, salvo em caso de emergência, situação na qual o Comandante deve informar ao órgão de controle do espaço aéreo, assim que possível, e 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 ou alijamento de objetos poderá ensejar responsabilidade.

Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão do controle de tráfego aéreo 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, o impedirem de pousar no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão de controle de tráfego aéreo autorização para pouso em aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.

§ 2º No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a autoridade aeronáutica poderá requisitar os meios necessários para interceptar ou deter a aeronave.

§ 3º Na hipótese do § 2º, efetuado o pouso, será autuada a tripulação e apreendida a aeronave.

Art. 19. Salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.

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.

Art. 20. Salvo autorização especial, para voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, todas as aeronaves devem possuir marcas de nacionalidade e matrícula válida, situação regular de aeronavegabilidade, tripulação e equipamentos, conforme estabelecido em regulamento expedido pela autoridade de aviação civil.

Art. 21. A autoridade de aviação civil estabelecerá condições para o uso de aeronaves experimentais pelo fabricante da aeronave, assim como para voos de traslado e demais propósitos previstos nos certificados aplicáveis, emitidos pela autoridade de aviação civil.

Art. 22. O transporte de explosivos, munições, arma de fogo, material bélico ou de quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, a própria aeronave ou seus ocupantes deverá ser realizado de acordo com os regulamentos da autoridade de aviação civil e das demais autoridades competentes.

CAPÍTULO III

Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

SEÇÃO I

Disposições Gerais

Art. 23. Toda aeronave proveniente de território estrangeiro ou a ele destinada 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.

Parágrafo único. A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada.

Art. 25. 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 voos por motivos sanitários ou humanitários.

SEÇÃO II

Da Utilização do Espaço Aéreo

Art. 26. 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 monitorar e tornar segura a navegação aérea, ficando sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea:

I – tarifa de 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 – tarifa de 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.

III – tarifa de uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aeródromo: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao monitoramento e controle de aeródromo e informações de voo em aeródromo.

§ 1º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave e serão fixadas pela autoridade aeronáutica, após aprovação do Ministro de Estado da Defesa e manifestação da autoridade de aviação civil, para aplicação geral em todo o território nacional.

§ 2º Ficam isentas do pagamento das tarifas de navegação aérea:

I – aeronaves militares e aeronaves civis públicas brasileiras;

II – aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou outros decorrentes de caso fortuito ou força-maior;

III – aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

§ 3º As tarifas de que trata este artigo serão pagas ao Comando da Aeronáutica ou à entidade pública ou privada, responsável pela prestação dos serviços.

§ 4º O atraso no pagamento das tarifas de navegação aérea, depois de efetuada a cobrança, acarretará aplicação cumulativa, de:

I – após trinta dias, juros de mora de um por cento ao mês e atualização monetária sobre o valor devido;

II – após cento e vinte dias, suspensão *ex officio* das autorizações de voo (planos de voos);

III – após cento e oitenta dias, cancelamento das autorizações de voo (planos de voos).

§ 5º As tarifas previstas neste artigo serão cobradas com base nos princípios da não discriminação, transparência e baseados nos custos e por meio de um prévio processo de consulta com os usuários.

Art. 27. Na regulação da prestação dos serviços de controle do tráfego aéreo a autoridade aeronáutica, em coordenação com a autoridade de aviação civil, operadores aeroportuários e demais usuários do espaço aéreo, 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;

II – estabelecer regime tarifário que assegure eficiência na alocação e uso dos recursos arrecadados, assegurada a modicidade tarifária;

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;

Parágrafo único. Para os efeitos previstos neste artigo, a autoridade aeronáutica deverá disponibilizar, no seu endereço na rede mundial de computadores, para amplo acesso público, relatório anual sobre suas atividades.

TÍTULO III

Da Regulação da Infraestrutura Aeronáutica e dos Serviços Aéreos

CAPÍTULO I

Dos Princípios Fundamentais

Art. 28. A competência normativa da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica para expedir regulamentos de execução observará os princípios, direitos e garantias constitucionais fundamentais, os princípios gerais constitucionais que informam a ordem econômica, os Tratados, Convenções e Atos Internacionais firmados pela República Federal do Brasil, as disposições deste Código e das demais leis e decretos que dispõem sobre matéria aeronáutica.

Art. 29. No exercício do seu poder de regulação e de fiscalização, cabe ao agente regulador atuar para maximizar a eficiência do mercado, assegurando que a interação entre prestadores de serviços e usuários seja eficiente, tendo como resultado níveis adequados de quantidade e qualidade, garantindo, especialmente:

I – a diversidade de serviços;

II – o atendimento da demanda de forma eficiente;

III – a livre concorrência;

IV – o respeito aos direitos dos usuários;

V – a preservação do meio-ambiente;

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

VII – a prestação de serviço adequado;

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

Parágrafo único. Em caso de exercício de atividade econômica aeronáutica não prevista neste Código, a autoridade de aviação civil poderá exigir, a seu critério, autorização conforme os termos dispostos neste Código.

Art. 30. Pessoas, físicas ou jurídicas, poderão ser credenciadas 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 credenciada terá o mesmo efeito que teria caso fosse diretamente executada pelos agentes da autoridade de aviação civil.

§2º Os requisitos para o credenciamento serão definidos em regulamento que estabelecerá, exclusivamente, critérios técnicos, vinculando o credenciado ao cumprimento de tais requisitos.

CAPÍTULO II

Da Elaboração e Expedição de Atos Normativos

Art. 31. As iniciativas ou alterações de atos normativos que impliquem em afetação de direitos, interesses ou obrigações de agentes econômicos, trabalhadores do setor ou usuários da infraestrutura aeronáutica ou de serviços aéreos devem ser precedidas de audiência pública, convocada pelo agente regulador mediante 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.

§ 2º Todas as informações sobre a audiência devem ser disponibilizadas no sítio da rede mundial de computadores do agente regulador, abrangendo:

I – o texto da norma em discussão;

II – uma nota técnica contendo a indicação da disposição legal que autoriza a expedição do regulamento de execução;

III – as condições de fato e os motivos determinantes da proposta;

IV – o estudo do impacto regulatório;

V – as finalidades a serem atingidas;

VI – descrição dos problemas e temas envolvidos e relato das informações disponíveis.

§ 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 de motivos.

§ 5º É facultado ao agente regulador instituir um processo de consulta 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.

§ 6º O processo de decisão do agente regulador deve demonstrar, de maneira fundamentada, de que modo a norma a ser editada se relaciona, de um lado, com os dados obtidos na fase de audiência pública e, por outro, com a observância dos requisitos da legalidade, razoabilidade, proporcionalidade, segurança jurídica, motivação, eficiência e demais princípios e objetivos estabelecidos em lei para o exercício da competência normativa.

§ 7º Os atos normativos do agente regulador não podem contrariar ou produzir efeitos que restrinjam direitos, deveres ou obrigações decorrentes de normas de nível constitucional ou legal, nem prevalecer contra a superveniência destas, hipótese na qual devem ser imediatamente revogados pelo agente regulador.

§ 8º A expedição de ato normativo é privativa do órgão máximo da estrutura do agente regulador, vedada a delegação de competência, sob pena de nulidade do ato.

§ 9º A elaboração, a redação, a alteração e a consolidação de atos normativos de iniciativa da autoridade de aviação civil sujeitam-se às normas da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

TÍTULO IV

Da Infraestrutura da Aviação Civil

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 32. Constitui infraestrutura da aviação civil o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

I – o Sistema Aeroportuário;

II – o Sistema de Gerenciamento do Espaço Aéreo;

III – o Sistema de Segurança de Voo;

IV – o sistema de Registro de Aviação Civil Brasileiro (RAB);

V – o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);

VI – o Sistema de Segurança da Aviação Civil;

VII – o Sistema de Indústria Aeronáutica;

IX – o Sistema de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo;

X – o Sistema de Formação e Treinamento de Pessoal.

Parágrafo único. 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

Do Sistema Aeroportuário

SEÇÃO I

Disposições gerais

Art. 33. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros.

Art. 34. Para os fins deste Código, considera-se:

I – aeródromo: área definida no solo ou na água, incluindo quaisquer edificações, instalações e equipamentos, destinados, no todo ou em parte, ao pouso, decolagem e movimentação de aeronaves;

II – aeródromo civil: o aeródromo destinado ao uso de aeronaves civis;

III – aeródromo militar: o aeródromo destinado ao uso de aeronaves militares;

IV – aeródromo de uso compartilhado: o aeródromo destinado ao uso compartilhado de aeronaves civis e aeronaves militares, com área civil sob administração da respectiva autoridade aeroportuária e área militar sob responsabilidade da organização militar nele instalada;

V – aeródromo civil explorado em regime público: o aeródromo civil 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;

VI – aeródromo civil explorado em regime privado: o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime privado pelo seu proprietário, mediante autorização vinculada;

VII – aeródromo civil de uso particular: o aeródromo civil construído e utilizado exclusivamente pelo seu proprietário ou quem ele permitir, vedada exploração comercial;

VIII – aeroporto: o aeródromo civil enquadrado nos incisos V e VI deste artigo e dotado de edificações, instalações e equipamentos para embarque e desembarque de pessoas e cargas, onde sejam prestados os respectivos serviços aeroportuários;

IX – aeroporto internacional: o aeródromo civil destinado às aeronaves nacionais e estrangeiras, na realização de operações aéreas domésticas e internacionais;

X – heliponto: o aeródromo destinado exclusivamente para apoio a operações de helicópteros;

XI – heliporto: heliponto de uso público dotado de edificações, instalações e equipamentos para embarque e desembarque de pessoas e cargas;

XII – área do aeródromo: área delimitada pela autoridade competente, que compreende 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 competente 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;

XIV – administração aeroportuária: órgão, entidade, empresa ou consórcio responsável pela exploração de um ou mais aeródromos, com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão do aeródromo, correspondente à autoridade aeroportuária;

XV – concessão: procedimento, nos termos da Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004, para a outorga da construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime público, por tempo determinado;

XVI – 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, municipal ou de consórcios públicos;

XVII – autorização vinculada: outorga de direitos para a construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime privado, por tempo indeterminado, por meio de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão;

XVIII – registro: ato por meio do qual a autoridade de aviação civil inclui em cadastro específico e abre ao tráfego aéreo os aeródromos civis de uso particular;

XIX – instalação aeroportuária: instalação destinada à prestação de serviços de apoio a operações de aeronaves, de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias;

XX – concessão de uso: contrato pelo qual a administração do aeródromo civil explorado em regime público atribui a utilização de uma área ou instalação aeroportuária para um terceiro, para que a explore segundo destinação específica e com observância às regras regulamentares expedidas pela autoridade de aviação civil;

XXI – concessionária de uso: pessoa física ou jurídica que, mediante contrato de concessão de uso celebrado com a administração do aeródromo civil explorado em regime público, explora instalações ou áreas aeroportuárias;

XXII – cessão de uso: termo pelo qual a administração do aeródromo civil explorado em regime público transfere a posse de área ou

instalação aeroportuária para o uso de órgão ou entidade da administração pública;

XXIII – cessionário de uso: entidade ou órgão público que, mediante termo de cessão de uso formalizado com a administração aeroportuária, utiliza instalações ou áreas aeroportuárias para o exercício de suas competências;

XXIV – infraestrutura aeroportuária: o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro da área do aeródromo;

XXV – área de segurança aeroportuária (ASA): área circular do território de um ou mais municípios, definida a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo ou do aeródromo militar, com 20 km (vinte quilômetros) de raio, cujos uso e ocupação estão sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna;

XXVI – exploração: engloba a construção, ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica do aeródromo;

XXVII – atribuição: modalidade de outorga da União à empresa pública especializada da Administração Pública Federal, ou suas subsidiárias;

Art. 35. 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. 36. Nos aeródromos compartilhados, as esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamento.

Art. 37. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos civis serão abertos ao tráfego por meio de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º Os operadores de aeródromos civis deverão realizar e manter atualizado o cadastro da infraestrutura aeroportuária junto à autoridade de aviação civil.

§ 3º 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. 38. Os aeródromos civis serão explorados em regime público ou em regime privado.

Art. 39. Nenhum aeródromo civil poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização, conforme o caso.

Art. 40. 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. 41. Os aeródromos civis poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, em razão da outorga ou por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso para determinados tipos de aeronaves ou de serviços aéreos.

SEÇÃO III

Do Aeródromo Civil Explorado em Regime Público

SUBSEÇÃO I

Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 42. Na regulação dos aeródromos civis explorados em regime público 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, estabelecendo critérios objetivos para alocação das áreas aeroportuárias em caso de escassez da infraestrutura;

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

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

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

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

VII – evitar que o ambiente de monopólio natural na prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária crie ineficiências estáticas ou dinâmicas, de modo a assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais de longo prazo;

VIII – assegurar igualdade de tratamento regulatório, no que diz respeito à qualidade e eficiência na prestação de serviços entre aeródromos civis explorados sob regime público;

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

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

SUBSEÇÃO II

Da Concessão

Art. 43. A construção, administração e exploração de aeródromos civis em regime público será realizada diretamente pela União ou mediante concessão, 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.

Parágrafo único. A concessão reger-se-á por esta Lei e, no que for aplicável, pela Lei que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e legislação complementar.

Art. 44. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas:

I – ao objeto e à área de exploração;

II – ao prazo do contrato;

III – ao modo, forma e condições da exploração;

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

V – ao valor do contrato;

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

VII – aos investimentos de responsabilidade do contratado;

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

IX – às responsabilidades das partes;

X – à reversão de bens;

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

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

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

XIV – às garantias para adequada execução do contrato;

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

XVI – às hipóteses de extinção do contrato;

XVII- à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica e das demais autoridades com competência para fiscalizar as atividades aeroportuárias;

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

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

XX – à adoção e ao cumprimento das medidas de controle e gerenciamento ambientais determinadas pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais celebrados por delegação do Poder Executivo, e aprovados pelo Congresso Nacional;

XXI – às penalidades e sua forma de aplicação; e

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

SUBSEÇÃO III

Do Patrimônio do Aeródromo

Art. 45. Os aeródromos civis 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 Os Estados, o Distrito Federal, os Municípios, 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 vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no § 1º será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

SUBSEÇÃO IV

Da Administração do Aeródromo

Art. 46. A administração do aeródromo civil explorado em regime 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. 47. Cabe à administração do aeródromo, denominada autoridade aeroportuária:

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

II – fixar o horário de funcionamento do aeroporto;

III – estabelecer e divulgar, de acordo com as normas expedidas pela autoridade de aviação civil, a capacidade operacional do aeroporto;

IV – elaborar e submeter à aprovação das autoridades de aviação civil e de aeronáutica, no âmbito das respectivas competências, ouvido previamente o Conselho de Administração Aeroportuária, o Regulamento de Exploração do Aeroporto e os Planos Básicos e Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zonas de Proteção do Aeródromo;

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

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

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

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

IX – remover aeronaves ou cascos de aeronaves e demais veículos, equipamentos ou outros bens inoperantes que possam prejudicar a adequada realização da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária ou de qualquer forma limitar as operações aeroportuárias ou pôr em risco a segurança da aviação, observado o disposto nos arts. 136, 138 e 139 deste Código;

X – autorizar os horários planejados de pouso e decolagem de aeronaves;

XI – reportar à autoridade de aviação civil as infrações cometidas pelos usuários do aeródromo às normas legais e regulamentares de direito aeronáutico, visando a instauração de processo administrativo;

XII – prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Administração Aeroportuária;

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

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

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

Parágrafo único. Compete, ainda, à administração do aeródromo:

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, quando necessários;

b) delimitar as áreas destinadas a aeronaves militares e a aeronaves transportando cargas inflamáveis ou explosivas;

II – com apoio 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 – com apoio da autoridade de polícia federal: delimitar áreas para o embarque e desembarque de passageiros com destino ou originados do exterior;

IV – com apoio das autoridades de saúde, de sanidade animal e vegetal e de polícia ambiental: delimitar as áreas para carga e descarga de produtos que requeiram prévia inspeção ou sujeitas a restrição ambiental;

V – sob coordenação da autoridade de investigação SIPAER: apoiar as investigações de ocorrências aeronáuticas havidas na zona de proteção do aeródromo.

Art. 48. Decreto do Poder Executivo disporá sobre a autoridade federal que coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos que devam atuar nos aeródromos, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades.

SUBSEÇÃO V

Do Conselho de Administração Aeroportuária

Art. 49. Será instituído, em cada aeródromo civil explorado em regime público, um Conselho de 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.

Art. 50. O Conselho de Administração Aeroportuária instituirá uma Câmara de Conciliação e Arbitragem, assegurando representação à empresa concessionária do aeroporto e às empresas concessionárias do uso de áreas e instalações aeroportuárias, para a solução de conflitos decorrentes da utilização da infraestrutura aeroportuária.

SUBSEÇÃO VI

Da Utilização de Áreas e Instalações Aeroportuárias

Art. 51. Os aeródromos civis explorados em regime público compreendem áreas destinadas, especialmente:

- 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 – à armazenagem de combustíveis.

Art. 52. 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.

§ 1º O prazo de vigência do contrato de concessão de uso não poderá ultrapassar o prazo da outorga para a exploração do aeródromo, salvo nos casos em que o prazo remanescente da outorga não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, mediante prévia e expressa anuência da respectiva autoridade de aviação civil outorgante.

§ 2º A anuência prevista no §1º deste artigo fica condicionada à análise de conveniência e oportunidade da respectiva autoridade de aviação civil outorgante, sendo que os contratos cujos prazos ultrapassem o prazo da outorga deverão prever remuneração periódica em parcelas iguais durante toda sua vigência, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo da outorga.

§ 3º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização.

Art. 53. É assegurada prioridade às empresas de transporte aéreo público regular 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, armazenagem de combustíveis para uso próprio, equipamentos de rampa e instalação de escritório administrativo.

Art. 54. No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal será dispensada 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 impessoalidade, 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. 55. À utilização de áreas e instalações aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações.

SUBSEÇÃO VII

Do Regime Tarifário

Art. 56. A utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos e serviços do aeródromo estará sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

§ 1º Os preços de que trata este artigo são pagos à administração do aeroporto e representados:

I – por tarifas aeroportuárias aprovadas pela autoridade de aviação civil;

II – por preços específicos estabelecidos pela autoridade aeroportuária para as áreas civis do aeródromo.

§ 2º Cabe à autoridade de aviação civil, sempre que constatar abusos, regular os preços de que trata o inciso II do parágrafo anterior.

Art. 57. As tarifas aeroportuárias a que se refere o art. 56 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, até três horas após o pouso, 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 operador 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. 58. 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 destes serviços.

Parágrafo único. Os preços específicos deverão ser módicos e se pautar pelos critérios da razoabilidade, da transparência e da não discriminação, devendo basear-se nos custos e levar em conta o aeroporto onde as áreas se localizam, a localização das áreas no respectivo sítio aeroportuário, as suas características e se são edificadas ou não.

Art. 59. 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, nacionais;

e) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

f) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço, inclusive os tripulantes extras ou passe de tripulante em voos domésticos;

g) os investigadores da autoridade de investigação SIPAER, quando a serviço de investigação SIPAER;

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 dois anos de idade;

c) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço, inclusive os tripulantes extras ou passes de tripulantes em voos domésticos;

d) os investigadores da autoridade da autoridade de investigação SIPAER, quando a serviço de investigação SIPAER;

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, nacionais;

c) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

IV – da tarifa de permanência:

a) as aeronaves militares ou públicas, nacionais;

b) as aeronaves militares ou públicas, estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

c) as demais aeronaves:

1 – por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento;

2 – em caso de acidente aeronáutico, até a liberação da aeronave pela investigação SIPAER ou decisão judicial;

3 – em caso de estacionamento em área sob concessão de uso.

SEÇÃO IV

Da Exploração do Aeródromo Civil em Regime Privado

SUBSEÇÃO I

Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 60. Na regulação da exploração de aeródromo civil em regime privado 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 à 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 requisitos de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

VII – assegurar o cumprimento das normas do regulamento de exploração do aeródromo e dos respectivos planos de zoneamento de ruído, de zona de proteção de aeródromo e de zona de proteção de auxílios à navegação aérea.

SUBSEÇÃO II

Da Autorização

Art. 61. A construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime privado será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no art. 44 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. 62. A outorga da autorização, observada a prevalência do interesse público, poderá restringir, fundamentadamente, a utilização do aeródromo para a prestação de serviços de transporte aéreo público regular ou por motivo de manifesta limitação operacional ou segurança da aviação civil.

Art. 63. 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. 64. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil em qualquer tempo.

§ 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, no prazo de noventa dias, promover a abertura de processo de chamamento público, com prazo de trinta dias, para que outros eventuais interessados manifestem interesse na obtenção de autorização na mesma região e com características semelhantes.

Art. 65. Encerrado o processo de chamamento público, a autoridade de aviação civil, no prazo de cento e oitenta dias, 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 chamamento público seja concluído com a participação de um único interessado;

II – havendo mais de uma proposta e caso 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 conjunta, a autoridade de aviação civil deverá, no prazo de noventa dias, 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. 66. Sem prejuízo do disposto no art. 62 deste Código, os aeródromos civis explorados em regime privado poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização.

Art. 67. 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.

SEÇÃO V

Da Construção e Utilização de Aeródromo Civil de Uso Particular

Art. 68. A construção e a operação de aeródromo civil destinado ao uso particular do proprietário, isoladamente ou em condomínio com outros proprietários, ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de registro junto à autoridade de aviação civil, formalizado por meio de ato administrativo próprio.

SEÇÃO VI

Das Zonas de Proteção dos Aeródromos

Art. 69. As propriedades vizinhas dos aeródromos, das instalações de auxílio à navegação aérea e de rotas de voo visual ou por instrumentos estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades, tais como:

- I – edificações;
- II – instalações, inclusive que possam atrair a fauna;
- III – culturas agrícolas, temporárias ou permanentes;
- IV – objetos de natureza permanente ou temporária, fixos ou móveis;
- V – instalações de fabricação ou armazenamento de material explosivo ou inflamável, que possam causar explosões, irradiações, fumaça ou emanações;
- VI – quaisquer outras edificações, instalações ou atividades que possam embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à navegação aérea ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Art. 70. As restrições de que trata o art. 69 deste Código são as especificadas pelos planos de zona de proteção e de zoneamento de ruído, pelas áreas de segurança aeroportuária e pelo programa nacional de gerenciamento de risco da fauna.

§ 1º Os planos de zonas de proteção serão elaborados pela autoridade aeroportuária do respectivo aeródromo e aprovados por ato da autoridade aeronáutica.

§ 2º Os planos de zoneamento de ruído serão elaborados pela autoridade aeroportuária do respectivo aeródromo com base nas curvas de ruído aprovadas por ato da autoridade de aviação civil.

§ 3º Cabe ao agente público municipal compatibilizar o uso do solo das áreas delimitadas pelas curvas de ruído às restrições de uso aplicáveis, a fim de garantir o desenvolvimento harmônico do aeroporto e do seu entorno.

§ 4º As administrações públicas municipais deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo nas áreas vizinhas aos aeródromos às restrições especiais constantes dos planos de zona de proteção, de zoneamento de ruído e de área de segurança dos aeródromos, às restrições e recomendações constantes do Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.

§ 5º As restrições especiais que forem estabelecidas aplicar-se-ão a quaisquer bens, quer privados ou públicos, em área urbana ou rural, até o limite da área de segurança do aeródromo, no que concerne ao controle de focos atrativos que contribuam para a presença de fauna.

§ 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. 69 deste Código.

§ 7º A omissão do agente público municipal em aplicar as restrições dos planos de zonas de proteção, do plano de zoneamento de ruído e do Programa Nacional de Gerenciamento do Risco de Fauna, 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.

Art. 71. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os planos de zona de proteção de cada aeródromo, 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.

Parágrafo único. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos planos de zonas de proteção, o proprietário terá direito à indenização.

Art. 72. A autoridade aeronáutica poderá impor multa diária para obtenção do cumprimento das restrições especiais ou medidas a que se refere esta Seção, em valor suficiente ou compatível com a obrigação, fixando-lhe prazo razoável para o cumprimento do preceito.

CAPÍTULO III

Do Sistema de Gerenciamento do Espaço Aéreo

SEÇÃO I

Das Atividades de Gerenciamento do Espaço Aéreo

Art. 73. O Sistema de Gerenciamento do Espaço Aéreo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:

- I – vigilância do espaço aéreo;
- II – telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea;
- III – gerenciamento do tráfego aéreo;
- IV – meteorologia aeronáutica;
- V – cartografia aeronáutica;
- VI – informações aeronáuticas;
- VII – regulação e fiscalização dos planos de proteção aos aeródromos;
- VIII – busca e salvamento;
- IX – inspeção em voo;
- X – coordenação e fiscalização do ensino técnico específico.

§ 1º O serviço de telecomunicações aeronáuticas classifica-se em:

- I – fixo aeronáutico;
- II – móvel aeronáutico;
- III – de radionavegação aeronáutica;
- IV – de radiodifusão aeronáutica;
- V – móvel aeronáutico por satélite;
- VI – de radionavegação aeronáutica por satélite.

§ 2º O serviço de telecomunicações aeronáuticas poderá ser operado:

I – diretamente pelo Comando da Aeronáutica;

II – mediante autorização para pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações prestadoras de serviços de telecomunicações e de tráfego aéreo.

SEÇÃO II

Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento

Art. 74. As atividades de gerenciamento do espaço aéreo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.

Art. 75. 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. 76. 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. 77. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 78. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em voo ou pronta para decolar.

Art. 79. Na hipótese de o órgão encarregado de coordenar as operações de busca e salvamento não dispor dos recursos necessários para a prestação do socorro, poderá, a seu critério, requisitar a prestação do serviço a qualquer aeronave, pública ou privada.

§ 1º Caso a requisição recaia sobre aeronave privada, o proprietário ou explorador da aeronave terá direito à remuneração, pela União, dos serviços prestados, em valor calculado nos termos do art. 83 deste Código.

§ 2º Cessam os efeitos da requisição desde a ciência, pelo requisitado, de que o socorro foi prestado por outrem ou quando dispensado pelo órgão requisitante.

Art. 80. A não prestação de assistência por decisão exclusiva do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 81. Toda assistência que resultar em salvamento de pessoas ou de bens transportados dará direito à remuneração correspondente ao tempo empregado, às despesas e aos prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente, assim como ao valor das coisas recuperadas.

Parágrafo único. Não haverá remuneração quando o socorro for prestado por aeronave pública.

Art. 82. O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e atos internacionais em vigor.

Art. 83. 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. 84. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 85. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.

Art. 86. 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 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 deste artigo sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 87. No caso de salvamento de carga, a remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 88. 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. 89. 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. 90. 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. 91. Compete à autoridade de aviação civil promover a segurança de voo, devendo estabelecer requisitos e padrões mínimos de segurança relativos a:

I – aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos, inclusive com respeito ao projeto, à construção, à inspeção, à manutenção, ao reparo e à sua operação;

II – aeródromos, facilitação do transporte e segurança contra atos de interferência ilícita, produtos perigosos, ruído aeronáutico e emissão de poluentes atmosféricos da aviação civil;

III – equipamentos empregados no controle do espaço aéreo;

IV – pessoas físicas ou jurídicas envolvidas nas atividades previstas nos incisos anteriores.

Art. 92. Os requisitos e padrões mínimos de segurança serão estabelecidos em regulamentos publicados pela autoridade de aviação civil, podendo variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico e do risco aceitável para o tipo de operação pretendida.

Parágrafo único. Para os fins previstos neste artigo, é facultado à autoridade de aviação civil conceder uma isenção para um requisito de segurança previsto nos regulamentos por ela expedidos, se a mesma considerar que a isenção atende o interesse público.

Art. 93. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que cumpram os requisitos e padrões mínimos de segurança exigidos nos regulamentos de que trata o art. 92 deste Código.

§ 1º A operação de aeronave experimental ou de aeronave com certificado de aeronavegabilidade especial observará normas de segurança estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

§ 2º 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.

Art. 94. Considera-se aeronave experimental a destinada a propósitos específicos, tais como pesquisa e desenvolvimento, demonstração de cumprimento com requisitos, exibição, construção amadora e demais propósitos definidos pela autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. Cabe à autoridade de aviação civil estabelecer as condições para a emissão de certificados de marca e aeronavegabilidade para aeronaves experimentais.

Art. 95. Fica vedada a fabricação ou montagem de aeronaves experimentais:

I – em série, com finalidade econômica, por pessoa jurídica ou física, ressalvados casos excepcionais definidos pela autoridade de aviação civil.

II – de construção amadora, por construção assistida, além dos limites estabelecidos pela autoridade de aviação civil.

SEÇÃO II

Dos Certificados de Tipo

Art. 96. A autoridade de aviação civil emitirá os seguintes certificados, desde que satisfeitas as exigências e requisitos previstos em regulamentos específicos:

I – certificado de tipo de aeronave;

II – certificado de tipo de motores;

III – certificado de tipo de hélices;

IV – certificado de tipo de outros produtos aeronáuticos;

V – certificado de organização de projeto;

VI – certificado de organização de fabricação; e

VII – certificado de homologação de empresa destinada à execução de serviços de reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

§ 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 sujeitas à emissão de certificado de aeronavegabilidade especial.

§ 3º O disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo aplica-se também aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.

§ 4º O rito, as responsabilidades e os prazos para emissão, renovação, emenda, alteração, cancelamento, cassação, ou aprovação dos certificados previstos neste Código, ou de emendas a estes, deverão ser regulamentados por ato normativo expedido pela autoridade de aviação civil.

§ 5º É facultado à autoridade de aviação civil realizar auditoria nos sistemas certificados na forma prevista em regulamento específico, para avaliar se os mesmos cumprem os requisitos, processos e padrões mínimos de segurança exigidos nos regulamentos aplicáveis.

Art. 97. É assegurada às pessoas jurídicas que demonstrem qualificação técnica, nos termos estabelecidos em regulamento expedido pela autoridade de aviação civil, a obtenção de certificado de organização de projeto ou de certificado de organização de fabricação.

§ 1º O certificado de organização de projeto tem por finalidade atestar que seu detentor possui um sistema capaz de desenvolver projetos de aeronaves, motores, hélices ou demais partes, peças e componentes aeronáuticos que cumprem com os requisitos e padrões de segurança estabelecidos pela autoridade de aviação civil.

§ 2º O certificado de organização de fabricação tem por finalidade atestar que seu detentor possui um sistema de fabricação e controle que assegure que toda unidade fabricada estará conforme o projeto de tipo aprovado.

§ 3º A autoridade de aviação civil emitirá as aprovações e os certificados previstos neste Código, ou emendas a estes e, para tanto, aceitará, sem exigências ou comprovações adicionais, a documentação comprobatória fornecida pela pessoa jurídica certificada nos termos desse artigo.

§ 4º Caso a pessoa jurídica desenvolvedora de projetos ou a pessoa jurídica fabricante não seja a pessoa jurídica detentora dos certificados de organização de projetos ou de organização de fabricação, respectivamente,

ambas as pessoas jurídicas serão civil e solidariamente responsáveis pela documentação referida no § 3º deste artigo.

§ 5º É facultado à autoridade de aviação civil realizar auditoria nos sistemas certificados na forma deste artigo, para avaliar se os mesmos cumprem os requisitos e padrões mínimos de segurança exigidos nos regulamentos aplicáveis.

Art. 98. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico com projeto já certificado deve requerer o correspondente certificado de fabricação à autoridade de aviação civil ou à entidade certificadora de que trata o artigo anterior.

Art. 99. A autoridade de aviação civil emitirá certificados de empresa destinada à execução de serviços de reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

Art. 100. Todo proprietário, explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar os serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais produtos aeronáuticos em pessoas jurídicas certificadas, ou em conformidade com as regras estabelecidas em regulamento emitido pela autoridade de aviação civil, a fim de manter a aeronavegabilidade do produto aeronáutico.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil poderá suspender ou cancelar o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de adequada manutenção.

SEÇÃO III

Das Aeronaves Não-Tripuladas

Art. 101. Compete à autoridade de aviação civil regulamentar a operação e a emissão de certificados para a autorização de voo de aeronaves não tripuladas, incluindo os sistemas envolvidos na operação, estabelecendo, especialmente:

I – os requisitos e padrões mínimos de segurança utilizados para a emissão de certificados, de acordo com as categorias das aeronaves não tripuladas e sistemas envolvidos na operação das mesmas;

II – as exigências para o operador, podendo, para esta finalidade, convalidar licenças e habilitações de pilotos de avião ou de helicóptero.

Parágrafo único. Compete à autoridade aeronáutica regulamentar as condições para autorização de voo.

CAPÍTULO V

Sistema de Registro de Aviação Civil Brasileiro

SEÇÃO I

Do Registro de Aviação Civil Brasileiro

Art. 102. O Registro de Aviação Civil Brasileiro é público, único e centralizado, destinando-se à averbação de documentos relacionados a aeronave, motores e demais bens aeronáuticos.

Art. 103. Cabe ao Registro de Aviação Civil Brasileiro:

I - emitir certificados de matrícula e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;

II – reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos, ressalvado o disposto no inciso VI do art. 159 deste Código, de direitos de uso e 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 – garantir publicidade em relação aos documentos averbados, nos termos da lei que dispõe sobre registros públicos;

V – prestar informações e emitir certificados, sempre que solicitado por qualquer interessado, na qualidade de registro competente para a constituição de direitos sobre bens aeronáuticos;

VI – promover o cadastramento geral de aeronaves;

VII – atuar como ponto de entrada autorizador para transmissão de informações ao Registro Internacional, nos termos da Convenção da Cidade do Cabo e respectivo Protocolo.

§ 1º O Registro de Aviação Civil Brasileiro será regulamentado pela autoridade de aviação civil, observadas as regras e recomendações previstas em Tratados, Convenções ou Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

§ 2º A emissão dos certificados de aeronavegabilidade decorrentes dos atos do Registro de Aviação Civil Brasileiro ocorrerá de acordo com as normas estabelecidas neste Código e em regulamentos expedidos pela autoridade de aviação civil.

Art. 104. 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 sua homologação pela autoridade judiciária brasileira competente;

IV – cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.

Art. 105. No Registro de Aviação Civil Brasileiro serão realizadas:

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 – o registro de motores, em livro próprio, por ocasião do primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e do registro anterior, se houver, sendo facultado o registro;

III – a inscrição:

a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga a propriedade, posse ou demais direitos reais sobre aeronave;

b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronaves e motores;

c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, sequestro, penhora e apreensão de aeronaves e motores;

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 termos estabelecidos no Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013.

IV – a averbação na matrícula da aeronave ou no registro de motores e respectivo certificado de aeronavegabilidade e de matrícula, das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia;

V – a anotação de usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons costumes.

Parágrafo único. O registro de motores de que trata o inciso II do *caput* é facultativo.

Art. 106. Poderá ser cancelada matrícula de aeronave e o registro de motores, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não estejam gravados a aeronave ou os motores, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.

§ 1º O credor detentor de uma autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação, devidamente inscrita no Registro de Aviação Civil Brasileiro, poderá requerer o cancelamento da matrícula da aeronave, nos termos previstos neste Código e no Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013.

§ 2º Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, salvo com a expressa concordância do credor.

Art. 107. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, em conformidade com as normas expedidas pela autoridade de aviação civil.

SEÇÃO II

Do Procedimento de Registro de Aeronaves

Art. 108. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo do Registro de Aviação Civil Brasileiro o número de ordem de apresentação e a data da sua prenotação.

Art. 109. O número de ordem determinará a prioridade do título, a ordem e preferência dos direitos dependentes do registro.

Art. 110. O título de natureza particular, apresentado em uma só via, será arquivado no Registro de Aviação Civil Brasileiro, que, mediante requisição, fornecerá certidão do mesmo ao interessado.

§ 1º A certidão será lavrada em inteiro teor e devidamente autenticada.

§ 2º Qualquer pessoa pode requerer a certidão sem informar o motivo ou o fim a que se destina, desde que utilize os meios adequados e mediante pagamento dos emolumentos estabelecidos.

Art. 111. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob número de ordem mais baixo, ressalvadas as regras de prioridade previstas no Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013.

Art. 112. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos noventa dias do seu lançamento no Protocolo, o título não tiver sido registrado por omissão ou oposição do interessado em atender às exigências legais.

Art. 113. O Poder Executivo regulamentará a utilização da autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação junto às autoridades aduaneiras brasileiras, com observância às obrigações contraídas no âmbito do Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, para que se assegure ao proprietário ou credor não estabelecido no Brasil a

realização de todos os atos necessários ao despacho aduaneiro de exportação em nome próprio, ou de terceiro por ele indicado.

§ 1º O Registro de Aviação Civil Brasileiro efetuará o cancelamento de matrícula, em até cinco dias úteis contados da data em que for notificado pelo solicitante, quando a solicitação de cancelamento for submetida nos termos do Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, e mediante uma autorização registrada e irrevogável de cancelamento da matrícula e de exportação.

§ 2º As autoridades aduaneiras e fiscais emitirão todos os documentos necessários para exportação, em até cinco dias úteis contados da data em que forem notificadas pelo solicitante, quando a solicitação de exportação for submetida nos termos do Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, e mediante uma autorização registrada e irrevogável de cancelamento da matrícula e de exportação.

CAPÍTULO VI

Do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

SEÇÃO I

Disposições Gerais

Art. 114. Cabe ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves civis e militares.

Parágrafo único. No âmbito da aviação civil, as atividades de prevenção de competência da autoridade de investigação SIPAER limitam-se às investigações de ocorrências aeronáuticas e as relativas à gestão de sistemas de reporte voluntário estabelecidos em norma do SIPAER, sendo as demais atividades de competência da autoridade de aviação civil.

Art. 115. A prevenção de acidentes aeronáuticos é obrigação exigível de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com o projeto, a fabricação, a manutenção, a operação ou a circulação de aeronaves no território nacional e no espaço aéreo brasileiro.

Parágrafo único. As recomendações de segurança, oriundas de investigação SIPAER ou de uma ação de prevenção, são baseadas no princípio da máxima eficácia preventiva, tendo, exclusivamente, caráter preventivo ou corretivo, além de não constituírem presunção de culpa ou fundamento para responsabilização no âmbito administrativo, civil ou penal.

Art. 116. 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, da autoridade de aviação civil ou do administrador do aeroporto.

Art. 117. No caso de acidente ou incidente aeronáutico relacionado ao propósito de um ensaio realizado por uma entidade de projeto ou pelo fabricante de produto aeronáutico a notificação da ocorrência poderá ser suprimida.

Parágrafo único. A classificação do evento será realizada pelo fabricante, conforme critério estabelecido pela autoridade de investigação SIPAER.

SEÇÃO II

Da Investigação SIPAER

Art. 118. A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos, denominada investigação SIPAER, tem por objetivo a prevenção de outros acidentes ou incidentes aeronáuticos, mediante a identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, ou que possam ter contribuído, para a ocorrência, e, quando pertinente, a emissão de recomendações de segurança.

Parágrafo único. Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança.

Art. 119. 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 que contribuam para a ocorrência ou o agravamento das suas consequências.

Art. 120. A autoridade encarregada da investigação SIPAER poderá decidir por não realizá-la ou interrompê-la, quando:

I – as circunstâncias relacionadas à ocorrência indicarem que a investigação não trará proveito à prevenção de novas ocorrências; ou

II – as características do local em que se consumou a ocorrência ou as circunstâncias a ela relacionadas expuserem os investigadores a risco não aceitável.

Art. 121. A investigação SIPAER de uma determinada ocorrência deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.

Art. 122. A investigação SIPAER não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e 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. 123. Na hipótese de ser constatado, no curso de investigação SIPAER, indício de crime relacionado ou não à cadeia de eventos do acidente, comunicar-se-á o fato à autoridade policial competente.

Art. 124. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação SIPAER colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre 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 especifique os exames a serem feitos;

III – exista, no quadro de pessoal da autoridade aeronáutica a serviço do SIPAER, técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos;

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. 125. A investigação SIPAER será encerrada mediante a emissão de relatório final, que apresentará os fatores que tenham ou possam ter contribuído para a consumação da ocorrência e, quando pertinente, as recomendações de segurança.

Parágrafo único. O relatório final da investigação será aprovado pela autoridade responsável pela investigação SIPAER.

SEÇÃO III

Da Competência para a Investigação SIPAER

Art. 126. Cabe à autoridade de investigação SIPAER:

I – normatizar a atividade de investigação de ocorrências aeronáuticas;

II – realizar a investigação de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves civis, nos termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e de seus anexos aplicáveis;

III – emitir licenças, certificados de habilitação e credenciais de investigadores de aviação civil;

IV – promover, diretamente ou por meio de instituições de ensino por ela certificadas, a capacitação de profissionais para atuação no SIPAER;

V – emitir recomendações de segurança.

§ 1º Os atos de execução das investigações de ocorrências aeronáuticas de que trata o inciso II do *caput* deste artigo, com exceção dos acidentes e dos incidentes graves, poderão ser delegadas aos operadores de aeronaves ou provedores de serviços aéreos, que as realizarão na forma, extensão e em conformidade com as normas estabelecidas pela autoridade aeronáutica a serviço do SIPAER.

§ 2º As licenças e os certificados de que trata o inciso III do *caput* deste artigo 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 e as habilitações resultantes do treinamento e sua validade.

Art. 127. A investigação SIPAER será de responsabilidade:

I – da autoridade de investigação SIPAER, nas ocorrências envolvendo exclusivamente aeronaves civis, nacionais ou estrangeiras;

II – do respectivo Comando Militar, nas ocorrências envolvendo exclusivamente aeronave operada por Força Armada;

III – de comissão mista formada pelos respectivos Comandos Militares, nas ocorrências envolvendo simultaneamente aeronaves operadas por mais de uma Força Armada;

IV – de comissão mista formada pela autoridade de investigação SIPAER e o(s) respectivo(s) Comando(s) Militar(es), nas ocorrências envolvendo, simultaneamente, aeronaves civis e militares.

§ 1º Os procedimentos gerais da investigação SIPAER serão estabelecidos pela autoridade de investigação SIPAER, cabendo a cada Comando Militar determinar os procedimentos específicos relativos às peculiaridades de cada Força.

§ 2º Os critérios para a formação da comissão mista prevista no inciso III do *caput* deste artigo, assim como as responsabilidades e prerrogativas de cada Comando Militar que a integre, serão estabelecidos por norma específica do Ministério da Defesa.

§ 3º Nas ocorrências a que se refere o inciso IV do *caput* deste artigo, a investigação dos aspectos relacionados à operação e manutenção das aeronaves militares envolvidas, ao treinamento dos respectivos tripulantes, ao

peçoal de apoio e a outros aspectos de natureza exclusivamente militar que requeiram sigilo, ou que possam afetar a segurança nacional, ficará restrita aos Comandos Militares integrantes da comissão mista, nos termos de norma estabelecida pelo Ministério da Defesa.

§ 4º A autoridade militar que conduzir a investigação SIPAER poderá requisitar aos órgãos competentes os relatórios das necropsias das vítimas dos acidentes aeronáuticos por ela investigados.

§ 5º Para a definição das autoridades responsáveis pela investigação de ocorrência que envolva aeronave militar estrangeira, esta receberá o mesmo tratamento dado às aeronaves do Comando da Aeronáutica, salvo nos casos em que houver tratado internacional específico.

Art. 128. As investigações de responsabilidade da autoridade de investigação SIPAER serão conduzidas 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 É assegurada a participação de órgãos de investigação estrangeiros em todas as fases da investigação, por intermédio de seus representantes e respectivos assistentes designados, nos casos e para os fins previstos no Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, sendo-lhes garantido o acesso à aeronave acidentada, seus destroços e bens transportados.

§ 3º A autoridade de investigação SIPAER requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive necropsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação SIPAER.

§ 4º 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 Organização Internacional de Aviação Civil e seus assessores, fica assegurado o acesso à aeronave acidentada, a seus destroços e a bens ou coisas por ela transportados, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem.

§ 5º Para os fins previstos no § 4º, nos casos em que se verifique oposição ao acesso, caberá ao órgão de representação judicial da União a adoção das providências cabíveis, nos termos da lei processual civil.

Art. 129. No interesse da investigação, poderá a autoridade de investigação SIPAER requisitar o transporte em aeronaves brasileiras dedicadas ao transporte aéreo público regular.

§ 1º A empresa requisitada deverá disponibilizar o transporte do requisitante com a maior celeridade possível, inclusive na cabine de comando, ou mediante a preterição de embarque de passageiro, excluía qualquer responsabilidade do transportador em decorrência da preterição.

§ 2º 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.

§ 3º Os materiais transportados como elementos de investigação que, na avaliação do investigador do SIPAER, puderem ser afetados quando submetidos aos procedimentos de segurança aeroportuária por meio de equipamentos emissores de ondas, tais como os raios-x, escâneres e outros, ficarão dispensados de tais procedimentos, sob a responsabilidade do investigador do SIPAER.

§ 4º O transporte dos materiais a que se refere este artigo é isento do pagamento de direitos aduaneiros na entrada ou saída do território nacional, não se sujeitando a qualquer procedimento ou trâmite alfandegário.

SEÇÃO IV

Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação

Art. 130. São fontes SIPAER:

I – gravações das comunicações entre os órgãos de gerenciamento 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 ou em qualquer outro compartimento da aeronave;

IV – gravações das imagens e das conversas no ambiente dos órgãos de controle de tráfego e as transcrições destas;

V – dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências e de condições de risco;

VI – gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de gerenciamento de tráfego aéreo e suas transcrições;

VII – gravações dos dados de voo e os parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;

VIII – dados dos sistemas automáticos e dos manuais de coleta de dados;

IX – informações prestados de forma voluntária e espontânea por qualquer pessoa física ou jurídica;

X – 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 As fontes SIPAER de que tratam os incisos I, II, III, IV, V, VI e IX do *caput* deste artigo, a identidade dos tripulantes e passageiros, os gráficos produzidos pelo SIPAER, as análises e conclusões da investigação e o relatório final SIPAER não serão utilizadas para fins probatórios em processos judiciais e administrativos, inclusive em inquéritos, e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o disposto neste 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.

Art. 131. Salvo em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades de prevenção, é vedado ao profissional do SIPAER revelar suas

fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe, para este efeito, o disposto nas leis de processo civil e penal.

Art. 132. As fontes SIPAER que tiverem o seu uso permitido em processos judiciais ou administrativos, inclusive em inquéritos, estarão protegidas por sigilo processual.

Art. 133. Para o uso das fontes SIPAER como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade aeronáutica a serviço do SIPAER, que deverá se pronunciar no prazo de setenta e duas horas.

Art. 134. 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 V

Do Acesso aos Destroços de Aeronave

Art. 135. A aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica poderá ser interditada pela autoridade de investigação SIPAER, observados os seguintes procedimentos:

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 aeronáutica a serviço do 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. 136. Exceto para efeito de salvar vidas, preservar a segurança de pessoas ou de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas por ela transportadas podem ser vasculhados ou removidos, salvo prévia 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.

Parágrafo único. Os destroços ou coisas transportadas que não sejam do interesse da investigação SIPAER ficarão sob guarda da autoridade policial competente ou da autoridade de investigação SIPAER, para fins de montagem e preservação da cadeia de custódia afeta à instrumentalização processual, identificação e restituição aos respectivos proprietários, observados os trâmites legais.

Art. 137. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aeronáutico, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pela autoridade aeronáutica a serviço do SIPAER, como por eventual agente de perícia criminal responsável pela investigação policial.

Art. 138. Em coordenação com a autoridade de investigação SIPAER, fica assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou aos bens por ela transportados, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação SIPAER.

Art. 139. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica, de seus destroços ou dos bens por ela transportados, assim que liberados na forma prevista neste Código, será do operador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.

§ 1º Nos aeródromos públicos, caso o operador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave, dos seus destroços ou bens transportados, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele o ressarcimento das despesas realizadas.

§ 2º Com vistas à proteção do meio ambiente, a segurança, a saúde e a preservação da propriedade, o operador da aeronave acidentada é responsável pela higienização do local, dos destroços e dos bens transportados quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.

Art. 140. É proibida a venda da aeronave, de suas partes, peças, componentes ou destroços antes de terem sido liberados pela autoridade de investigação SIPAER.

Art. 141. Os interessados na custódia dos itens retidos para a investigação SIPAER devem habilitar-se perante a autoridade de investigação

SIPAER até cento e oitenta dias após a data da ocorrência, por meio de autorização judicial.

§ 1º Caso mais de um interessado manifeste interesse na habilitação, a definição acerca da propriedade ou posse dos itens retidos deve ser objeto de acordo entre as partes habilitadas, sendo que, não havendo acordo, a liberação só ocorrerá em consonância com decisão judicial transitada em julgado.

§ 2º Os custos de transporte dos itens retidos ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o transporte em até noventa dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado, se outro critério não for estabelecido em decisão judicial.

§ 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos itens retidos no prazo previsto no § 1º deste artigo, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro de Aviação Civil Brasileiro, será notificado para retirá-los, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, no prazo de noventa dias da notificação, a retirada.

§ 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 aeronáutica a serviço do SIPAER publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, estabelecendo o prazo de noventa dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seu ônus e responsabilidade.

§ 5º Esgotados os prazos de retirada pelo proprietário nos termos dos parágrafos anteriores, 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, independentemente de procedimento fiscal ou aduaneiro.

§ 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 no protocolo da autoridade aeronáutica a serviço do SIPAER.

CAPÍTULO VII

Do Sistema de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita

Art. 142. O sistema de segurança da aviação civil tem por objetivo disciplinar a aplicação de medidas destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e áreas e instalações de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica contra atos de interferência ilícita.

Parágrafo único. O sistema abrange o conjunto de órgãos e agentes públicos e privados relacionados entre si, sob coordenação, orientação técnica e normativa da autoridade de aviação civil, com a finalidade de assegurar a segurança da aviação civil e implementar as normas, diretrizes e recomendações pertinentes da Organização Internacional de Aviação Civil e do Programa Nacional de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

CAPÍTULO VIII

Do Sistema de Indústria Aeronáutica

Art. 143. O sistema de indústria aeronáutica abrange as atividades econômicas de elaboração de projeto, fabricação, reparo e manutenção de aeronaves, suas partes, peças e componentes, e demais produtos aeronáuticos, inclusive os destinados ao gerenciamento do espaço aéreo.

Parágrafo único. Atendidos os requisitos estabelecidos em regulamento, o exercício das atividades de elaboração de projetos, fabricação, revisão, reparo e manutenção previstas neste artigo depende de prévia autorização da autoridade competente, formalizada mediante a expedição de certificado de homologação.

CAPÍTULO IX

Do Sistema de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

Art. 144. Os serviços auxiliares de transporte aéreo abrangem as seguintes atividades econômicas:

I – apoio ao transporte aéreo, abrangendo os serviços de rampa ou de pista nos aeródromos, inclusive movimentação e armazenagem de mercadorias;

II – outros serviços de apoio prestados nos aeródromos, estabelecidos em regulamento da autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. O exercício das atividades previstas neste artigo depende de prévia comunicação à administração do aeródromo onde serão prestadas, sem prejuízo dos demais procedimentos para autorização, certificação ou homologação junto às autoridades competentes, quando for o caso.

CAPÍTULO X

Do Sistema de Formação e Treinamento de Pessoal

Art. 145. O sistema de formação e treinamento de pessoal é constituído pelas instituições destinadas a formar, treinar, especializar e aperfeiçoar os profissionais da aviação civil, nele incluindo-se, as escolas de aviação civil, aeroclubes, escolas técnicas e instituições de ensino superior.

§ 1º O exercício das atividades econômicas previstas neste artigo poderá depender de prévio licenciamento da autoridade de aviação civil.

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá estabelecer requisitos mínimos para a realização de cursos e a expedição de diplomas de conclusão.

TÍTULO V

Das Aeronaves

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 146. Considera-se aeronave todo aparelho que possa obter sustentação na atmosfera, utilizando-se de reações do ar que não sejam as reações do ar contra a superfície da terra.

Art. 147. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade, transferência por ato entre vivos, constituição de hipoteca, publicidade e cadastramento geral.

§ 1º O registro de aeronaves não tripuladas será realizado de acordo com regulamentos editados pelas autoridades de aviação civil e aeronáutica, observada a homologação da radiofrequência do equipamento junto à Agência Nacional de Telecomunicações.

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá dispensar o registro ou estabelecer procedimentos de registro simplificados para aeronaves não tripuladas até 150 kg.

Art. 148. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas, considerando-se:

I – públicas:

a) destinadas ao serviço de órgão da Administração Pública direta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, não ligados às forças de segurança pública;

b) destinadas ao serviço de órgão da Administração Pública direta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que compõem as forças de segurança pública;

II – privadas, todas as demais.

§ 2º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares.

Art. 149. 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, do Registro Provisório e da Matrícula

Art. 150. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.

Parágrafo único. Aeronaves não tripuladas para as quais não sejam requeridas matrícula, serão consideradas da nacionalidade do Estado em que estejam registradas, de acordo com regulamentação específica.

Art. 151. O Registro de Aviação Civil Brasileiro, no ato da inscrição, após a aprovação em vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

Parágrafo único. A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente.

Art. 152. 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 expresse 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. 153. É assegurado o registro temporário quando feito pelo fabricante ou seu preposto.

§ 1º O registro temporário garante a expedição dos respectivos certificados de matrícula e de nacionalidade e de aeronavegabilidade.

§ 2º Não poderão receber registros temporários aeronaves já registradas anteriormente, no Brasil ou em qualquer outro Estado.

§ 3º As marcas de nacionalidade e matrícula associadas aos registros temporários serão segregadas das demais marcas disponíveis no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 4º Aeronaves com registro temporário, para efeitos de efetivação de registro posterior, serão consideradas como aeronaves nunca registradas.

§ 5º O registro temporário garante a propriedade da aeronave.

Art. 154. 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 expresse 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. 155. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:

I – a pedido do proprietário ou operador 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;

IV – a pedido do credor ou do seu procurador, para aeronave dada em garantia internacional, nos termos do Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013.

Art. 156. As inscrições constantes do Registro de Aviação Civil Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

SEÇÃO II

Do Certificado de Aeronavegabilidade

Art. 157. 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 Serão estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e os 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, ou segundo acordos bilaterais celebrados entre a autoridade de aviação civil brasileira e as autoridades equivalentes de outros países.

§ 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 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 para o adequado cumprimento das operações pretendidas.

Art. 158. 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 Internacional, e vinculará a validade do certificado à destinação da aeronave às operações pretendidas, pelo tempo indicado e para a aeronave específica.

CAPÍTULO III

Da Propriedade e Exploração da Aeronave

SEÇÃO I

Da Propriedade da Aeronave

Art. 159. 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 de Aviação Civil Brasileiro;

V – por transferência legal;

VI – por tradição subsequente ou simultânea à emissão de título de transferência de propriedade, nos termos da Lei Civil quando a aeronave for exportada a partir da República Federativa do Brasil.

§ 1º Na transferência da aeronave estão sempre compreendidos, salvo cláusula expressa em contrário, os motores, equipamentos, instalações internas e as garantias do fabricante.

§ 2º No caso de aeronaves não tripuladas, a propriedade de aeronaves deverá ser tratada de acordo com regulamentação expedida pela autoridade de aviação civil.

§ 3º Os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, só transferem o seu domínio a partir da data em que inscritos no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

Art. 160. 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 cinco anos;

IV – adquirido por direito hereditário;

V – inscrito em seu nome no Registro de Aviação Civil 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. 161. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro de Aviação Civil Brasileiro:

I – as arrematações e adjudicações em hasta pública;

II – as sentenças ou escrituras públicas de divórcio ou de dissolução de união estável, bem como as sentenças de nulidade ou anulação 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. 162. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado deverão ser inscritos no Registro de Aviação Civil 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 far-se-á, 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. 163. 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.

Parágrafo único. As demais aeronaves não certificadas estão sujeitas à emissão de certificados de marca especial.

Art. 164. 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 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. 165. 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 art. 104, inciso III, deste Código.

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 166. 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. 167. 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.

V – o beneficiário do intercâmbio, conforme definido em acordo internacional entre a República Federativa do Brasil e os países interessados ou no contrato de intercâmbio entre as empresas de transporte aéreo.

Art. 168. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro de Aviação Civil 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 de Aviação Civil Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do §1º, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro de Aviação Civil 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. 169. O contrato de construção de aeronave deverá ser inscrito no Registro de Aviação Civil 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. 170. O contratante que encomendou a construção da aeronave, uma vez inscrito o seu contrato no Registro de Aviação Civil 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. 171. 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. 172. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

Art. 173. 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. 174. 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. 175. 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 de Aviação Civil Brasileiro.

Art. 176. 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.

Art. 177. Na recuperação judicial e na falência de empresa de transporte aéreo regular, em nenhuma hipótese ficará suspenso o exercício de direitos derivados de contratos de locação, arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de direito de uso sobre aeronaves ou de suas partes.

§ 1º Os créditos decorrentes dos contratos de arrendamento de aeronaves 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 lei de recuperação judicial.

§ 2º 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 direito de uso de aeronaves ou de suas partes.

SEÇÃO III

Do Intercâmbio

Art. 178. Dá-se o intercâmbio de aeronave ou de motores destinados a aeronaves, quando a empresa de transporte aéreo titular do direito de uso de uma aeronave ou de motores, denominada intercambiadora, cede o direito do respectivo uso à outra empresa de transporte aéreo, nacional ou

estrangeira, beneficiária do intercâmbio, por tempo determinado, para sua operação, mediante ato oneroso.

§ 1º As aeronaves estrangeiras intercambiadas com empresas brasileiras de transporte aéreo deverão passar por vistoria técnica e serem inscritas no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 2º A aeronave em intercâmbio deverá manter as suas marcas de nacionalidade e de matrícula de origem, possuindo apenas um certificado de aeronavegabilidade brasileiro, em que conste a identificação da empresa aérea intercambiadora, da empresa aérea beneficiária do intercâmbio e a anuência do proprietário da aeronave para o intercâmbio.

§ 3º A beneficiária do intercâmbio será integralmente responsável por quaisquer danos causados em decorrência do uso da aeronave no período em que a aeronave estiver sob sua titularidade.

Art. 179. As empresas de transporte aéreo que pretendam atuar na qualidade de intercambiadoras ou beneficiárias do intercâmbio deverão observar a legislação aplicável nas jurisdições em que a aeronave será operada, caso a operação ocorra entre empresas estabelecidas em países distintos.

§ 1º Qualquer empresa beneficiária do intercâmbio de aeronaves, utilizando o direito de tráfego brasileiro, deverá empregar tripulantes com contrato de trabalho no Brasil.

§ 2º No caso de discrepância entre a legislação interna de ambas as jurisdições, os respectivos agentes reguladores deverão intermediar o conflito, com vistas à solução das discrepâncias.

Art. 180. Durante o período em que a aeronave estiver sujeita ao intercâmbio, a beneficiária do intercâmbio poderá:

I – operar livremente a aeronave em quaisquer rotas no país da empresa beneficiária do intercâmbio;

II – sobrevoar o território do país de origem da intercambiadora;

III – pousar no território do país da intercambiadora para fins comerciais;

IV – embarcar e desembarcar no território da intercambiadora, passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território do outro país.

Art. 181. O intercâmbio de aeronaves deve observar as regras e recomendações previstas em Tratados, Convenções ou Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

SEÇÃO IV

Do Fretamento

Art. 182. Dá-se o fretamento quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante ato oneroso, 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. 183. O contrato de fretamento será celebrado por instrumento público ou particular, facultada a sua inscrição no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

Art. 184. 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. 185. 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 V

Do Arrendamento Mercantil

Art. 186. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro de Aviação Civil 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 e de renovação contratual, quando for o caso;

IV – indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato.

Parágrafo único. Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, cláusulas e condições usuais nas operações de leasing internacional, desde que não contrariem disposições da Constituição Federal ou deste Código.

CAPÍTULO V

Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave

SEÇÃO I

Da Hipoteca Convencional

Art. 187. 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, deverá a hipoteca ser inscrita no Registro de Aviação Civil 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. 188. Só aquele que pode alienar a aeronave ou o motor poderá hipotecá-los e só a aeronave ou motor suscetíveis de alienação poderão ser dados em hipoteca.

Art. 189. A aeronave ou o motor comum a dois ou mais proprietários só poderá ser dado em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 190. A hipoteca constituir-se-á com a inscrição do contrato ou do número de série do motor no Registro de Aviação Civil Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 191. 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 ou o número de série do motor, 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 neste Código.

Art. 192. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de:

I – despesas judiciais, crédito trabalhista, tributário e proveniente de tarifas aeroportuárias e de navegação aérea;

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:

I – no caso de perda ou avaria da aeronave, sobre o valor do seguro;

II – no caso de destruição ou inutilização, sobre o valor dos materiais recuperados ou das indenizações recebidas de terceiros;

III – no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.

SEÇÃO II

Da Hipoteca Legal

Art. 193. 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. 194. Os bens mencionados no art. 193 serão adjudicados à União, se esta o requerer no juízo competente, comprovando a falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial, antes de concluído o pagamento do débito garantido pelo Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros.

Art. 195. 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 despende, 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 despende, 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. 196. Far-se-á de ofício a inscrição no Registro de Aviação Civil Brasileiro da hipoteca legal ou da adjudicação, nos casos de que trata este Código.

Parágrafo único. Os atos jurídicos de que cuida este artigo produzirão efeitos ainda que não levados a registro no tempo próprio.

SEÇÃO III

Da Alienação Fiduciária

Art. 197. 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. 198. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterà:

I - o valor da dívida, sua estimativa ou valor máximo, a taxa de juros ou sua metodologia de cálculo, se houver, 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, ou a periodicidade do pagamento, 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 aeronavegabilidade.

§ 1º A transferência do domínio fiduciário do bem aeronáutico sujeito à alienação fiduciária ocorrerá mediante a comunicação de anuência do proprietário fiduciário e a comprovação da quitação da dívida garantida ao Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 2º Se, na data de vencimento do instrumento de alienação fiduciária, o devedor ainda não houver quitado o valor devido, o domínio resolúvel desta se transferirá ao credor, mediante comunicação ao Registro de Aviação Civil Brasileiro.

Art. 199. A alienação fiduciária constitui-se com a inscrição do respectivo contrato no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 1º Com a constituição da alienação fiduciária, dá-se o desdobramento da posse, tornando-se o devedor possuidor direto do bem.

§ 2º Se, na data do instrumento de alienação fiduciária, o devedor ainda não for proprietário do bem objeto do contrato, o domínio resolúvel desta se transferirá ao credor no momento da aquisição da propriedade pelo primeiro, independentemente de qualquer formalidade posterior.

Art. 200. O credor fiduciário poderá, desde que comprovada a mora a que se refere o § 2º do art. 198 deste Código, ou o inadimplemento, requerer contra o devedor ou terceiro a busca e apreensão do bem alienado fiduciariamente, a qual será concedida liminarmente, podendo ser apreciada em plantão judiciário.

§ 1º Cinco dias após executada a liminar mencionada no *caput* deste artigo, consolidar-se-ão a propriedade e a posse plena e exclusiva do bem no patrimônio do credor fiduciário, cabendo ao Registro de Aviação Civil

Brasileiro expedir novos certificados de registro de matrícula e aeronavegabilidade em nome do credor, ou de terceiro por ele indicado, livre do ônus da propriedade fiduciária.

§ 2º No prazo estabelecido no parágrafo anterior, o devedor fiduciante poderá pagar a integralidade da dívida pendente, segundo os valores apresentados pelo credor fiduciário na inicial, hipótese na qual o bem lhe será restituído livre do ônus.

§ 3º O devedor fiduciante apresentará resposta no prazo de quinze dias da execução da liminar.

§ 4º A resposta poderá ser apresentada ainda que o devedor tenha se utilizado da faculdade do § 2º deste artigo, caso entenda ter havido pagamento a maior e desejar restituição.

§ 5º Da sentença cabe apelação apenas no efeito devolutivo.

§ 6º Na sentença que decretar a improcedência da ação de busca e apreensão, o juiz condenará o credor fiduciário ao pagamento de multa, em favor do devedor fiduciante, equivalente a cinquenta por cento do valor originalmente financiado, devidamente atualizado, caso o bem já tenha sido alienado.

§ 7º A multa prevista no parágrafo anterior não exclui a responsabilidade do credor fiduciário por perdas e danos.

§ 8º A busca e apreensão prevista neste artigo constitui processo autônomo e independente de qualquer procedimento posterior.

§ 9º A adoção dos procedimentos previstos neste artigo dar-se-á sem prejuízo da aplicação das regras previstas na Convenção da Cidade do Cabo e no respectivo Protocolo.

Art. 201. Se o bem alienado fiduciariamente não for encontrado ou não se achar na posse do devedor, fica facultado ao credor requerer, nos mesmos autos, a conversão do pedido de busca e apreensão em ação executiva, na forma prevista no Capítulo IV, do Título II da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 – Código de Processo Civil.

Art. 202. Se o credor preferir recorrer à ação executiva, direta ou por conversão, na forma do art. 201 deste Código, serão penhorados, a critério do autor da ação, bens do devedor quantos bastem para assegurar a execução.

Art. 203. O avalista, fiador ou terceiro interessado que pagar a dívida do alienante ou devedor, se sub-rogará, de pleno direito, no crédito e na garantia constituída pela alienação fiduciária.

Art. 204. Na falência ou recuperação judicial do devedor alienante, fica assegurado ao credor fiduciário o direito de pedir, na forma prevista em lei, a restituição do bem alienado fiduciariamente.

Parágrafo único. Efetivada a restituição o credor fiduciário agirá na forma prevista neste Código.

Art. 205. Não será aceito bloqueio judicial de bens constituídos por alienação fiduciária nos termos deste Código, sendo que qualquer discussão sobre concursos de preferências deverá ser resolvida pelo valor da venda do bem, nos termos do art. 204.

Art. 206. 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 valor da venda no pagamento de seu crédito e das despesas decorrentes e entregar ao devedor o saldo restante, se houver, com a devida prestação de contas.

§ 1º O crédito a que se refere o *caput* deste artigo abrange o principal, juros e comissões, além das taxas, cláusula penal e correção monetária, quando expressamente acordados pelas partes.

§ 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.

§ 3º Se o preço não bastar para pagar o crédito e despesas, o devedor continuará obrigado pelo pagamento do saldo.

§ 4º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.

§ 5º Os procedimentos previstos no *caput* deste artigo aplicam-se às operações de arrendamento previstas neste Código, com exceção da obrigação de restituir qualquer saldo aos devedores.

Art. 207. No caso de alienação fiduciária de aeronave em construção ou de seus componentes, constará no instrumento a descrição conforme o respectivo contrato e a etapa em que se encontra.

Parágrafo único. No caso previsto no *caput* deste artigo 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.

CAPÍTULO VI

Do Sequestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave

SEÇÃO I

Do Sequestro da Aeronave

Art. 208. Nenhuma aeronave empregada em serviço aéreo público regular 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 ou no curso de viagem.

Art. 209. 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 do *caput* deste artigo, 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. 210. Toda vez que, sobre aeronave ou seus motores, recair penhora ou apreensão, esta deverá ser averbada no Registro de Aviação Civil 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. 198 a 201 deste Código.

CAPÍTULO VII

Da Custódia e Guarda de Aeronave

Art. 211. Em qualquer inquérito ou processo administrativo ou judicial, a custódia, guarda ou depósito de aeronave far-se-á de conformidade com o disposto neste Capítulo.

Art. 212. O explorador ou o proprietário de aeronave entregue em depósito ou à guarda de autoridade aeronáutica responde pelas despesas correspondentes.

§ 1º Incluem-se no disposto neste artigo:

I – os depósitos decorrentes de apreensão;

II – os sequestros e demais medidas processuais acautelatórias;

III – a arrecadação em falência, qualquer que seja a autoridade administrativa ou judiciária que a determine;

IV – a apreensão decorrente de processos administrativos ou judiciais.

§ 2º No caso do § 3º do art. 339 deste Código, o proprietário ou o explorador da aeronave terá direito à restituição do que houver pago, acrescida de juros compensatórios e indenizações por perdas e danos.

§ 3º Na hipótese prevista no parágrafo anterior, caberá ação regressiva contra o Poder Público cuja autoridade houver agido com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 213. O depósito não excederá o prazo de dois anos.

§ 1º Se, no prazo estabelecido neste artigo não for autorizada a entrega da aeronave, a autoridade aeronáutica poderá efetuar a venda pública pelo valor correspondente, para atender às despesas com o depósito.

§ 2º Não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Fundo Aeronáutico, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica ao depósito decorrente de processo administrativo de natureza fiscal.

Art. 214. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.

TÍTULO VI

Da Tripulação

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 215. Tripulação é o conjunto de tripulantes de voo e de cabine que exercem função a bordo de aeronave.

Art. 216. A autoridade de aviação civil definirá em seus regulamentos as exigências necessárias para a tripulação de acordo com as características operacionais de cada função específica.

Art. 217. A autoridade de aviação civil poderá proibir uma pessoa de atuar como tripulante em caso de descumprimento deste Código ou da regulamentação das autoridades aeronáutica ou de aviação civil, após a conclusão do devido processo administrativo sancionatório.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil poderá suspender, cautelarmente, o exercício das prerrogativas de um tripulante, caso identifique que este não esteja capacitado técnica ou fisicamente para o exercício de suas funções, pelo tempo em que tal condição incapacitante persistir.

CAPÍTULO II

Do Comandante de Aeronave

Art. 218. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou operador e que será seu preposto durante a viagem.

Art. 219. 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 da aeronave, condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

Art. 220. 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. 221. O Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá, a seu critério, impor medidas razoáveis, inclusive coercitivas, necessárias para impedir desvios de condutas por pessoas a bordo, a fim de preservar a segurança da aeronave, das pessoas ou de seus bens, manter a boa ordem e a disciplina a bordo ou para a entrega dessa pessoa às autoridades competentes.

§ 1º O Comandante poderá exigir ou autorizar a ajuda dos demais membros da tripulação e solicitar ou autorizar a ajuda de força policial ou mesmo de passageiros, com o fim de tomar medidas coercitivas contra qualquer pessoa que se encontre na aeronave sob sua responsabilidade.

§ 2º Respeitados os Tratados, Convenções e Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, o Comandante poderá entregar às autoridades de qualquer país em cujo território ocorra o pouso da aeronave, a pessoa que tenha cometido ato de indisciplina ou desvio de conduta a bordo.

Art. 222. O Comandante da aeronave, os demais membros da tripulação, os passageiros, os agentes de segurança, o proprietário, o explorador ou o operador da aeronave ou a pessoa em cujo nome se realiza o voo, não serão responsáveis por qualquer incidente decorrente de medidas coercitivas adotadas ou por quaisquer prejuízos ou consequências decorrentes de adoção de tais medidas.

Art. 223. No exercício de sua autoridade, o Comandante poderá tomar quaisquer medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados, inclusive desembarcar qualquer pessoa 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 da aeronave.

Parágrafo único. Para os efeitos previstos neste artigo, consideram-se condutas que podem pôr em risco a segurança do voo, especialmente:

I – embarcar alcoolizado ou sob efeito de entorpecente;

II – levar para a aeronave explosivos, produtos químicos ou materiais perigosos aos demais passageiros ou à segurança da aeronave;

III – conduzir arma de fogo ou qualquer outra arma letal durante o voo;

IV – ameaçar, intimidar ou agredir membro da tripulação ou passageiro;

V – cometer assédio sexual ou moral a outro passageiro ou membro da tripulação;

VI – molestar vulneráveis e crianças;

VII – levar bebida alcoólica, para uso próprio ou de outrem, para consumo durante o voo;

VIII – ingerir bebida alcoólica fora dos períodos de refeições ou consumi-la em excesso durante o serviço de bordo;

IX – fazer uso de substância tóxica no interior da aeronave;

X – fumar tabaco ou qualquer outra substância no interior da aeronave;

XI – causar prejuízos à aeronave;

XII – impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da aeronave;

XIII – acionar dispositivo de segurança da aeronave, sem que tenha sido previamente autorizado pelo Comandante ou solicitado pelos demais membros da tripulação;

XIV – subtrair ou destruir qualquer objeto do interior da aeronave, seja da própria aeronave ou de outro passageiro;

XV – fazer uso de aparelho eletrônico em período vedado ou cuja operação seja proibida a bordo;

XVI – causar tumulto, expressar-se em altos brados ou ferir o decoro dos demais passageiros ou da tripulação, por atos ou expressões;

XVII – não seguir a orientação dos tripulantes em relação à segurança do voo;

XVIII – não observar normas estabelecidos pela autoridade de aviação civil sobre deveres dos passageiros a bordo.

Art. 224. É facultado ao Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

Art. 225. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, exceto as que se relacionem com a segurança do voo.

Art. 226. As decisões tomadas pelo Comandante inclusive em caso de lançamento ou alijamento de coisas de bordo serão registradas e comunicadas em conformidade com os regulamentos da autoridade de aviação civil.

§ 1º No caso de estar a carga sujeita a controle aduaneiro, será o alijamento comunicado à autoridade fazendária mais próxima.

§ 2º O piloto em comando e o explorador ou operador da aeronave não poderão ser responsabilizados por eventual dano ambiental em razão do alijamento de carga ou combustível.

Art. 227. No Diário de Bordo, caso requerido pela autoridade de aviação civil, devem constar as seguintes anotações, admitida a forma digital:

I – as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave;

II – os nomes do proprietário ou operador da aeronave, do Comandante e dos demais membros da tripulação;

III – data e a natureza do voo (privado, transporte aéreo regular ou não regular);

IV – os aeródromos e os horários de saída e chegada do voo;

V – as medidas disciplinares que tiverem sido tomadas;

VI – as ocorrências que forem de interesse do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

VII – outras anotações que vierem a ser estabelecidas pela autoridade de aviação civil em regulamento próprio.

§ 1º Cabe exclusivamente ao piloto Comandante lançar as anotações previstas neste artigo.

§ 2º O registro, no Diário de Bordo, de medida disciplinar tomada pelo Comandante da aeronave em decorrência de conduta que implique em contravenção penal, crime contra a segurança do transporte aéreo ou o crime definido no art. 359 deste Código, fica equiparado ao auto de prisão em flagrante e à peça inicial do inquérito policial.

Art. 228. 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 VII

Dos Serviços Aéreos

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 229. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos públicos e os serviços aéreos privados.

Art. 230. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga, encomenda, remessa ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

Art. 231. A relação jurídica entre a União e o explorador de serviços aéreos rege-se pelas normas deste Código, pela legislação complementar e pelas condições da respectiva autorização vinculada.

Art. 232. A relação jurídica entre o explorador dos serviços aéreos e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas normas previstas neste Código e na legislação complementar, e, em se tratando de transporte aéreo público internacional, pelo disposto nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil pertinentes.

Art. 233. 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 § 1º deste artigo, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.

CAPÍTULO II

Dos Serviços de Transporte Aéreo Público

SEÇÃO I

Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 234. Na regulação dos serviços aéreos, a atuação da autoridade de aviação civil visará especialmente a:

I – assegurar às empresas brasileiras de transporte aéreo público 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 de pouso e decolagem alocados às empresas de transporte aéreo;

III – assegurar a liberdade tarifária.

SEÇÃO II

Da Autorização para a Exploração de Serviços de Transporte Aéreo Público

Art. 235. A exploração de serviços de transporte aéreo público será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão.

§ 1º A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis e pelas cláusulas do correspondente contrato.

§ 2º As autorizações para a exploração de serviços de transporte aéreo público podem ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade de aviação civil.

Art. 236. São cláusulas essenciais do contrato de adesão as relativas:

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.

Parágrafo único. O contrato de adesão relativo aos serviços de transporte aéreo público na modalidade de táxi aéreo deverá conter as cláusulas essenciais previstas nos incisos I, II, IV, V e VI do *caput* deste artigo.

Art. 237. 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. 238. O interessado em obter autorização para explorar serviço aéreo público poderá requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma estabelecida em regulamento da autoridade de aviação civil.

§ 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 da autoridade de aviação civil.

Art. 239. A autorização somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

SEÇÃO III

Do Controle e Fiscalização dos Serviços de Transporte Aéreo Público

Art. 240. A fiscalização das atividades de exploração de serviços aéreos públicos será exercida pela autoridade de aviação civil.

Art. 241. A autoridade de aviação civil poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos públicos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 242. As empresas de transporte aéreo público poderão fundir-se, cindir-se ou incorporar-se, mediante prévia autorização da autoridade de aviação civil.

Art. 243. A formalização 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 deve ser informada à autoridade de aviação civil.

CAPÍTULO III

Do Transporte Aéreo Regular

SEÇÃO I

Do Transporte Aéreo Regular Internacional

Art. 244. Os serviços de transporte aéreo público regular internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desses serviços sujeitar-se-á:

I – às disposições dos Tratados, Convenções e Atos Internacionais firmados entre os respectivos Estados e o Brasil;

II – na falta desses, ao disposto neste Código.

SUBSEÇÃO I

Da Designação de Empresas Brasileiras

Art. 245. O Governo Brasileiro designará as empresas para os serviços de transporte aéreo regular internacional.

Parágrafo único. Cabe à empresa ou empresas designadas providenciarem a autorização de funcionamento junto aos países onde pretendem operar.

SUBSEÇÃO II

Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras

Art. 246. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

I – ser designada pelo Governo do respectivo país;

II – obter autorização da autoridade de aviação civil brasileira.

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto o pedido de autorização é ato da empresa designada.

Art. 247. O pedido de autorização para funcionamento e operação será instruído com os seguintes documentos:

I – prova de achar-se a empresa constituída de acordo com a lei de seu país, indicando nome, objeto, prazo de duração e sede no estrangeiro;

II – cópia do ato societário de nomeação dos 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 legal no Brasil, com poderes expressos para aceitar as condições exigidas para a autorização, resolver questões relativas às operações e receber notificação ou citação judicial pela empresa;

V – plano de operação e horários que pretende observar, na forma do regulamento expedido pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 1º Os documentos exigidos nos incisos I, II, III e IV do *caput* deste artigo devem estar autenticados de conformidade com a lei nacional da empresa requerente, legalizados no consulado brasileiro da respectiva sede ou na forma prevista na Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Públicos Estrangeiros.

§ 2º Verificado o preenchimento dos requisitos estabelecidos neste artigo, a autoridade de aviação civil expedirá o ato de autorização, que será publicado no órgão de imprensa oficial da União.

§ 3º Publicado o ato de autorização, a empresa autorizada deve promover o arquivamento do ato publicado e dos demais documentos societários

no órgão de registro das empresas mercantis, comprovando o depósito em instituição financeira com sede no Brasil do capital destinado às suas operações e informando o endereço do estabelecimento no Brasil.

§ 4º Em caso de urgência poderá a autoridade de aviação civil expedir autorização provisória de funcionamento e operação, na forma a ser estabelecida em regulamento.

Art. 248. As empresas aéreas estrangeiras autorizadas a operar no país são dispensadas de reproduzir, no órgão oficial da União, dos Estados e do Distrito Federal, as publicações de balanço patrimonial e 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.

Art. 249. É facultado à empresa autorizada solicitar à autoridade de aviação civil a suspensão temporária das suas operações no Brasil, sem prejuízo do seu regular funcionamento até a retomada das operações aéreas.

Art. 250. 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 art. 247 deste Código, dispensada a designação.

SEÇÃO II

Do Transporte Aéreo Regular Doméstico

Art. 251. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte aéreo público em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados no território nacional.

Art. 252. O transporte não perderá o caráter de doméstico se, por motivo de caso fortuito ou força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro, os seus pontos de partida e destino.

Art. 253. Os serviços de transporte aéreo público regular doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras com sede e administração no País.

CAPÍTULO IV

Dos Serviços de Transporte Aéreo Público Não-Regular

Art. 254. 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, visando a proporcionar atendimento imediato, independentemente de horário, percurso ou escala, compreendendo, inclusive, a prestação de serviços de taxi aéreo e de linhas sistemáticas.

CAPÍTULO V

Dos Serviços Aéreos Especializados

Art. 255. Serviços aéreos especializados são os realizados por pessoas físicas ou jurídicas, abrangendo as seguintes atividades econômicas:

I – aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia e 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 e do meio-ambiente;

V – saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

VI – formação ou treinamento de pessoal de voo ou destinado a serviços técnicos conexos à aviação civil;

VII – provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;

VIII – outras atividades remuneradas de exploração de serviços aéreos, distintas do transporte aéreo público.

Art. 256. A exploração de serviços aéreos especializados 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. 257. São cláusulas essenciais do contrato de adesão as previstas nos incisos I, II, IV e VI do art. 236 deste Código.

Art. 258. A autorização para exploração de serviços aéreos especializados não terá sua vigência sujeita a termo final, e extinguir-se-á nas hipóteses previstas no art. 237 deste Código.

Art. 259. Os interessados em obter a autorização para exploração de serviços aéreos especializados poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento, observado o disposto no art. 238 deste Código.

Parágrafo único. A autorização somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

CAPÍTULO VI

Das Demais Atividades Aéreas

Art. 260. Os proprietários ou operadores de aeronaves não destinadas à prestação de serviços de transporte aéreo público ou de serviços aéreos especializados não necessitam de autorização para suas atividades aéreas.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto neste artigo, os proprietários ou operadores devem atender os requisitos técnicos e as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como manter suas operações sob seguro contra danos a pessoas ou bens na superfície e ao pessoal a bordo, sendo vedada a cobrança de qualquer tipo de remuneração.

Art. 261. A formação ou o treinamento de pessoal destinado às atividades de que trata este Capítulo, obedecerá os regulamentos editados pela autoridade de aviação civil.

TÍTULO VIII

Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 262. 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.

§ 1º O contrato de transporte aéreo será doméstico quando a origem e destino do transporte estejam situados no território nacional, e internacional caso a origem ou destino, ou mesmo algum ponto intermediário, estejam localizados em país distinto.

§ 2º Aplica-se aos serviços de transporte aéreo doméstico as normas deste Código, e aos serviços de transporte aéreo internacional as previstas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil e, na falta desses, o disposto neste Código.

Art. 263. Os limites de responsabilidade de que trata este Código poderão ser alterados pelo transportador, que poderá estipular valores mais elevados ou excluir qualquer forma de limitação de responsabilidade.

Parágrafo único. São nulas de pleno direito, sem prejuízo da validade do contrato de transporte aéreo, cláusulas contratuais que exonerem o transportador de suas responsabilidades ou que fixem limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código ou nos Tratados, Convenções ou Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 264. 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.

Art. 265. O transporte aéreo efetuado por vários transportadores sucessivamente, será considerado como um único serviço, ainda que executado com base em mais de um contrato de transporte aéreo, sendo que cada transportador responderá pelo trecho contratado.

§ 1º Na hipótese prevista neste artigo, cada transportador será considerado como parte do contrato de transporte aéreo apenas em relação ao trecho para o qual tenha assumido a obrigação de prestar o serviço.

§ 2º O transporte sucessivo internacional não perderá esta natureza pelo fato de que um só contrato ou uma série de contratos devam ser executados integralmente no território nacional.

Art. 266. É lícito ao transportador que for parte no contrato de transporte aéreo 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, não serão aplicáveis as normas relativas ao transporte sucessivo, previstas no art. 265 deste Código.

§ 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, na forma prevista neste Código ou nos Tratados Convenções ou Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, no caso de transporte aéreo internacional.

Art. 267. Os serviços de transporte aéreo podem ser contratados de forma combinada com outros modais de transporte.

Parágrafo único. Na hipótese de contratação de transporte combinado, as disposições deste Código se aplicam, unicamente, ao modal aéreo, devendo ser observada, quanto aos demais, a legislação que lhes for aplicável.

Art. 268. Na regulação do transporte aéreo público a autoridade de aviação civil uniformizará a regulamentação por ela expedida e os Tratados, Convenções e Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, de forma a propiciar um regime harmônico com relação às normas aplicáveis ao transporte aéreo doméstico e internacional.

CAPÍTULO II

Do Contrato de Transporte de Passageiro e Bagagens

SEÇÃO I

Do Bilhete de Passagem

Art. 269. As informações sobre o contrato de transporte aéreo de passageiros e bagagens e as respectivas tarifas devem ser disponibilizadas pelo transportador antes da venda do bilhete de passagem, incluindo as condições para cancelamento, alteração e reembolso.

Parágrafo único. 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 aplicável, desde que informado nas condições tarifárias.

Art. 270. No transporte de pessoas, o transportador contratual é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que poderá ser emitido na forma eletrônica e deverá indicar o valor da passagem aérea e o lugar e a data da sua emissão, os pontos de partida, intermediários e de destino, a data e o horário tanto de embarque como de partida, assim como o nome dos transportadores.

Parágrafo único. Os valores das tarifas aeroportuárias de embarque, doméstico e internacional, e de conexão, a que se referem os incisos I e II do art. 57 deste Código, devem ser individualizados e especificados no bilhete de passagem de forma destacada do valor da passagem aérea.

Art. 271. O bilhete de passagem terá a validade especificada nas condições de emissão previamente indicadas pelo transportador emissor.

Parágrafo único. O transportador emissor do bilhete de passagem deve indicar, de forma clara e precisa, a validade do bilhete, sendo que na falta de indicação o bilhete terá validade de um ano a contar da data da emissão.

Art. 272. O agente de viagens que realizar a emissão de bilhetes de passagem deve observar as condições de emissão determinadas pelo transportador e as normas expedidas pela autoridade de aviação civil, excluída a responsabilidade do transportador.

Art. 273. 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 demais passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a prestação do serviço.

Art. 274. O passageiro com reserva confirmada deve comparecer para o embarque com a antecedência mínima estabelecida pelo transportador ou, no caso de omissão quanto à especificação do horário de embarque, de acordo com o previsto em ato da autoridade de aviação civil.

Art. 275. A interrupção da viagem, a desistência ou o não comparecimento tempestivo para o embarque em qualquer dos voos contratados, autoriza o transportador a cancelar a reserva de todos os voos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem.

Art. 276. Nos casos de preterição de embarque, bem como nas hipóteses de impossibilidade de embarque do passageiro dentro do período de quatro horas do horário previsto para a partida do voo, por motivo de atraso ou cancelamento, o transportador poderá oferecer compensação ao passageiro que se voluntarie para ser reacomodado em outro voo.

Parágrafo único. A reacomodação mediante a compensação de que trata o *caput* deste artigo importará em novação do contrato de transporte aéreo e isentará o transportador de imposição de qualquer sanção administrativa.

Art. 277. Caso o passageiro efetue o cancelamento do bilhete, o transportador deverá realizar o reembolso do valor pago de acordo com o as condições tarifárias vigentes na data de emissão do bilhete, observado o mesmo meio de pagamento utilizado, desde que dentro do respectivo prazo de validade.

§ 1º No caso de bilhete de passagem doméstico, o reembolso deverá observar as condições livremente pactuadas no contrato de transporte aéreo celebrado entre o passageiro e o transportador.

§ 2º No caso de bilhete de passagem internacional, o reembolso deverá observar as condições livremente pactuadas no contrato de transporte aéreo celebrado entre o passageiro e o transportador, e será 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.

§ 3º O passageiro tem 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 horas a contar da aquisição.

Art. 278. O passageiro não tem direito a receber reembolso pelo bilhete de passagem nas seguintes hipóteses:

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

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

III – se não comparecer com a antecedência estabelecida para o 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 tarifárias aplicáveis.

Art. 279. Quando o passageiro solicitar alteração de itinerário, de voo ou de data da viagem, antes ou após o seu início, o transportador poderá substituir o bilhete de passagem e realizar os ajustes de preços que ocorrerem no período de validade do bilhete, ficando sujeito à disponibilidade de assentos e às demais condições de venda aplicáveis ao bilhete originalmente adquirido.

Parágrafo único. No caso de transporte internacional, os ajustes de preços devem considerar eventuais variações cambiais ocorridas no período.

Art. 280. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 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 Terminal com a área aberta ao público em geral.

§ 3º Será conferido ao passageiro portador de necessidade especial tratamento preferencial em todas as fases da execução do contrato de transporte, desde a sua apresentação para o embarque até o momento da devolução de sua bagagem.

SEÇÃO II

Da Nota de Bagagem

Art. 281. As regras e as condições para o transporte de bagagem despachada e de bagagem de mão são livremente estabelecidas por cada transportador, observada a regulamentação a ser expedida pela autoridade de aviação civil.

Art. 282. O transportador é obrigado a disponibilizar ao passageiro o comprovante de bagagem por cada volume despachado.

Parágrafo único: No despacho de bagagem com valor declarado pelo passageiro, o transportador poderá verificar o conteúdo dos volumes, inclusive para efeito de valoração.

Art. 283. O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

Parágrafo único. Procede-se ao protesto nos casos de avaria ou atraso, na forma prevista neste Código.

CAPÍTULO III

Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga

Art. 284. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento desta pelo transportador, persiste durante todo o período em que se encontre sob sua guarda e termina com a entrega ao armazém do aeroporto ou 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 da área do aeródromo, para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga.

Art. 285. 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. 286. O expedidor da carga obriga-se a entregá-la devidamente acondicionada, devendo informar no conhecimento de transporte aéreo eventuais condições especiais a serem observadas durante o transporte, manuseio ou armazenagem, antes ou após o transporte.

§ 1º O expedidor é responsável pela exatidão das informações mencionadas no conhecimento de transporte 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 receberá a carga devidamente acondicionada e apenas poderá ser responsabilizado por perda ou avaria caso comprovado que o evento danoso ocorreu durante a execução do transporte aéreo.

§ 3º Se o transportador admite a perda da carga ou caso não tenha chegado ao seu destino após sete dias a contar da data prevista no contrato, a carga será considerada extraviada e o expedidor ou destinatário poderá exercer os direitos decorrentes do contrato de transporte.

Art. 287. 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 sete dias a contar do recebimento da carga.

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

§ 4º Na 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.

TÍTULO IX

Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I

Da Responsabilidade Contratual

SEÇÃO I

Disposições Gerais

Art. 288. A responsabilidade do transportador por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte aéreo, está sujeita aos limites estabelecidos neste Título.

Art. 289. 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.

§ 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.

§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

Art. 290. O transportador será responsável pelo dano ocasionado por atraso ou cancelamento de voo, ou pelo atraso na entrega da bagagem ou carga, salvo motivo de caso fortuito ou força maior.

Parágrafo único. Constituem caso fortuito ou força maior:

I – limitações de voo decorrentes de condições climáticas;

II – restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, da autoridade aeroportuária ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública;

III – ocorrências mecânicas com a aeronave fora dos padrões previsíveis e evitáveis, que impeçam o voo com as necessárias condições de segurança operacional;

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

SEÇÃO II

Do Procedimento Extrajudicial

Art. 291. No prazo de trinta dias, a partir da data do incidente ou acidente aeronáutico, o interessado deverá habilitar-se ao recebimento da respectiva indenização provisória, a ser determinada em regulamento expedido pela autoridade de aviação civil.

§ 1º A indenização de que trata este artigo tem por escopo garantir o pagamento de despesas urgentes do interessado e reveste-se de natureza alimentar.

§ 2º O pagamento da indenização a que se refere este artigo não equivalerá ao cumprimento do dever de indenizar nem afastará a responsabilidade do transportador e demais responsáveis pelos danos decorrentes do acidente ou incidente aeronáutico.

§ 3º Os valores pagos a título de indenização provisória poderão ser compensados por ocasião do pagamento do valor indenizatório total, seja decorrente de transação judicial ou de sentença transitada em julgado.

Art. 292. Nos trinta dias seguintes ao término do prazo previsto no art. 291 desde Código, o responsável deverá efetuar aos habilitados o pagamento da indenização provisória, com recursos próprios ou provenientes de seguro.

Art. 293. Para os que não se habilitarem tempestivamente ou para aqueles cujos processos estejam na dependência do cumprimento de exigências legais, o pagamento a que se refere o art. 291 desde Código deverá ocorrer nos trinta dias seguintes à satisfação daquelas.

Art. 294. No mesmo prazo indicado no art. 291 deste Código, deverá ser instalada uma Câmara de Indenização, com o escopo de orientar as vítimas ou seus familiares, bem como proporcionar aos interessados a possibilidade de efetivar transação extrajudicial para pagamento de indenização pelos danos decorrentes do acidente.

Parágrafo único. A Câmara de Indenização será constituída por representantes dos transportadores envolvidos no acidente, por suas seguradoras e pelos órgãos que integram o Sistema Nacional de Defesa do Consumidor.

SEÇÃO III

Da Responsabilidade por Dano ao Passageiro

Art. 295. 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;

II – de atraso do transporte aéreo contratado, superior a quatro horas nos horários de partida ou de chegada.

§ 1º O transportador não será responsável:

I – no caso do inciso I do *caput* deste artigo, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

II – no caso do inciso II do *caput* deste artigo, nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, previstas no parágrafo único do art. 290 deste Código.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

I – a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

II – aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

§ 3º No caso de transporte sucessivo, somente responderá pelos danos o transportador que tenha efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

§ 4º Não se aplica o disposto no parágrafo anterior se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 296. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, tanto o transportador contratual como o transportador de fato responderão solidariamente.

Art. 297. É assegurado ao transportador o direito de regresso contra terceiro responsável por dano causado a seu passageiro.

SEÇÃO IV

Da Responsabilidade por Dano à Bagagem

Art. 298. A responsabilidade do transportador por dano decorrente da destruição, perda ou avaria na devolução da bagagem despachada, ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo limita-se, em relação a cada passageiro, ao valor estipulado no item 2 do art. 22 da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.

§ 1º No caso de destruição, perda ou avaria da bagagem o limite de responsabilidade previsto neste artigo não será aplicável se o passageiro fizer declaração especial de valor da bagagem no momento do registro de embarque, pagando uma quantia suplementar, nos termos das condições gerais de transporte estipuladas pelo transportador.

§ 2º Na hipótese prevista no parágrafo anterior, o transportador estará obrigado a pagar o valor declarado, salvo se comprovar que o valor declarado é superior ao valor real dos bens que constituem a bagagem despachada.

Art. 299. 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.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, os transportadores serão solidariamente responsáveis para com o passageiro, o expedidor ou o destinatário.

Art. 300. Em se tratando de transporte sucessivo, será responsável pela reparação o transportador que tenha efetuado o transporte em que se verificou o dano, salvo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador tenha assumido a responsabilidade por todos os trechos compreendidos no transporte.

SEÇÃO V

Da Responsabilidade por Danos à Carga

Art. 301. 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:

I – natureza da carga, defeito ou vício que lhe é próprio;

II – embalagem defeituosa da carga;

III – ato de guerra ou conflito armado;

IV – ato de autoridade relativo ao transporte ou à entrada, saída ou o trânsito da carga.

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

Art. 302. A responsabilidade do transportador no transporte de carga limita-se ao valor estipulado no item 3 do art. 22 da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.

§ 1º O limite de responsabilidade previsto neste artigo não será aplicado se o expedidor fizer uma declaração especial de valor de entrega no lugar de destino, por ocasião da entrega da carga para transporte, e tenha pago uma quantia suplementar, se exigido pelo transportador.

§ 2º Na hipótese do parágrafo anterior, o transportador deve indenizar em valores não excedentes ao valor declarado, salvo se comprovar 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.

CAPÍTULO II

Da Responsabilidade por Danos em Serviços Aéreos Gratuitos

Art. 303. Quando não houver contrato de transporte, a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I – no serviço aéreo privado, o operador da aeronave responde pelos danos causados aos tripulantes, ao pessoal técnico a bordo, aos passageiros e às pessoas e bens na superfície;

II – no transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo público, o transportador responde por danos causados a seus tripulantes, diretores e empregados em caso de acidente ou incidente aeronáutico, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho e aos passageiros gratuitos que viajarem por cortesia.

Parágrafo único. Ficam mantidas as regras de limitação de responsabilidade aplicáveis às hipóteses de atraso no transporte aéreo e destruição, perda ou avaria de bagagem estabelecidas neste Código.

CAPÍTULO III

Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície

Art. 304. O operador será responsável, de forma objetiva, pelos danos a terceiros na superfície, causados diretamente, por aeronave em voo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Constituem caso fortuito ou força maior, para os efeitos deste Capítulo, excluindo a responsabilidade do operador:

I – danos resultantes apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

II – danos resultantes de operação de aeronave por terceiro não autorizado, que tenha iludido a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

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

§ 2º Considera-se a aeronave em voo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 3º Em se tratando de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em voo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 4º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.

Art. 305. O operador de aeronaves não tripuladas responderá de forma objetiva por todo e qualquer dano que vier a causar a terceiros na superfície, sem prejuízo das sanções administrativas e penais aplicáveis caso a operação tenha se realizado com violação às normas aplicáveis à operação deste tipo de aeronave.

CAPÍTULO IV

Da Responsabilidade por Abalroamento

Art. 306. Consideram-se provenientes de abalroamento os danos produzidos pela colisão de duas ou mais aeronaves, em voo ou em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em voo.

Art. 307. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abalroamento cabe ao operador ou proprietário da aeronave causadora.

Art. 308. No abalroamento em que haja culpa concorrente, a responsabilidade dos operadores é solidária, mas proporcional à gravidade da falta.

Parágrafo único. Não se podendo determinar a proporcionalidade, responde cada um dos operadores em partes iguais.

Art. 309. Constituem danos de abalroamento, sujeitos à indenização:

I – os causados a pessoas e coisas a bordo das aeronaves envolvidas;

II – os sofridos pela aeronave abalroada;

III – os prejuízos decorrentes da privação de uso da aeronave abalroada;

IV – os danos causados a terceiros, na superfície.

§ 1º Constituem caso fortuito ou de força maior, para os efeitos de exclusão de responsabilidade do operador ou proprietário:

I – erro manifesto dos órgãos de controle de tráfego aéreo;

II – danos resultantes de operação de aeronave por terceiro não autorizado, que tenha iludido a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

III – outras causas imprevisíveis, inevitáveis ou fora do controle do operador.

§ 2º Os órgãos de controle de tráfego aéreo responderão de forma objetiva por todos os danos resultantes do abalroamento.

CAPÍTULO V

Da Responsabilidade do Construtor Aeronáutico e das Entidades de Infraestrutura Aeronáutica

Art. 310. Os construtores aeronáuticos respondem por danos decorrentes de defeitos ou falhas no projeto ou na construção de aeronaves, nos termos da lei.

Parágrafo único. O disposto neste artigo também se aplica aos construtores de aeronaves não tripuladas, que se obrigam a instalar todos os equipamentos necessários a criar mecanismos de segurança redundantes de forma a evitar danos a pessoas ou bens na superfície, conforme regulamento expedido pela autoridade de aviação civil.

Art. 311. As entidades de infraestrutura da aviação, especialmente os operadores aeroportuários, respondem pelos danos decorrentes de falhas na

prestação dos serviços de sua competência, causados aos operadores e transportadores, passageiros e demais usuários da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica.

CAPÍTULO VI

Da Garantia de Responsabilidade

Art. 312. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para eventual indenização de riscos futuros.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil poderá, em seus regulamentos, dispensar a contratação de seguro por órgãos da administração pública direta e indireta.

Art. 313. Exigir-se-á do operador de aeronave estrangeira, para a eventual reparação de danos a pessoas ou bens no espaço aéreo ou no território brasileiro:

I – apresentação de garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras;

II – o cumprimento das normas estabelecidas em Tratados, Convenções ou Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, quando aplicáveis.

Art. 314. A expedição ou revalidação do certificado de aeronavegabilidade só ocorrerá diante da comprovação da realização do seguro, que será averbado no Registro de Aviação Civil Brasileiro e respectivos certificados.

Parágrafo único. A validade do certificado poderá ser suspensa, a qualquer momento, se comprovado que a garantia deixou de existir.

Art. 315. Os seguros obrigatórios, cuja expiração ocorrer após o início do voo, consideram-se prorrogados até o seu término.

CAPÍTULO VII

Da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional

Art. 316. A responsabilidade civil no transporte aéreo internacional rege-se pelas normas previstas em Tratados, Convenções ou Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Parágrafo único. As normas referidas neste artigo são consideradas especiais quanto aos contratos de transporte aéreo e à responsabilização das empresas que operam o transporte aéreo internacional de pessoas e cargas.

TÍTULO X

DAS SANÇÕES

CAPÍTULO I

Das Sanções Administrativas

SEÇÃO I

Disposições Gerais

Art. 317. A infração a norma deste Código ou da legislação complementar, por ação ou omissão, culposa ou dolosa, constitui ilícito administrativo, sujeito às sanções administrativas estabelecidas neste Código.

§ 1º Constituem ilícitos administrativos as condutas que violem as normas legais ou regulamentares que disciplinam:

I – as regras do ar;

II – a segurança da aviação civil;

III – a construção, a administração e a exploração de aeródromos civis e a exploração de serviços de infraestrutura aeroportuária;

IV – as restrições de uso de propriedades em zonas de restrição e proteção dos aeródromos;

V – os requisitos e padrões mínimos de segurança de voo;

VI – o registro de aviação civil brasileiro;

VII – a investigação e a prevenção de acidentes aeronáuticos;

VIII – a elaboração de projetos e a fabricação, reparo e manutenção de aeronaves, suas partes, peças e componentes, e demais produtos aeronáuticos;

IX – a exploração de serviços auxiliares de transporte aéreo;

X – a formação e o treinamento de pessoal destinado às atividades de navegação aérea e de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civis;

XI – a exploração de serviços de transporte aéreo público;

XII – a exploração de serviços aéreos especializados;

XIII – os requisitos constantes em regulamentos brasileiros de aviação civil;

XIV – os requisitos, condições, obrigações e demais exigências constantes em atos administrativos de autorização, licença e credenciamento e em certificados aeronáuticos;

XV – a exploração, operação ou uso de aeronaves;

XVI – a prestação de informações e a apresentação de dados estatísticos às autoridades de aviação civil, aeronáuticas e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

XVII – as atividades de fiscalização do agente regulador;

XVIII – a facilitação do transporte aéreo.

§ 2º A aplicação da sanção exige a comprovação de voluntariedade, dolo ou culpa do infrator.

§ 3º São excludentes do ilícito administrativo:

I – o caso fortuito e a força maior;

II – o erro de fato ou de direito.

Art. 318. Para os fins deste Código, considera-se:

I – advertência: sanção aplicada por inobservância de obrigação que não justifique imposição de pena mais grave;

II – antecedente: registro de sanção administrativa imposta pela autoridade competente, no mesmo aeroporto, independentemente do titular da sua exploração, precedente no tempo em prazo não superior a um ano, contado do trânsito em julgado administrativo do procedimento para apuração de infração até a data do cometimento da nova infração, excluído o caso de reincidência específica;

III – autoridade competente: a autoridade com competência para regulamentar e aplicar sanções administrativas por infrações a este Código e à legislação complementar;

IV – caducidade: sanção que extingue a concessão ou a autorização de prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica ou de serviços aéreos;

V – cassação: sanção que torna sem efeito um certificado, registro, licença, credenciamento ou autorização, em razão de descumprimento de obrigação ou prescrição dele decorrente;

VI – demolição: sanção que se aplica às edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de uso permanente ou temporário, que descumpram as restrições e prescrições previstas nos Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea;

VII – embargo: sanção que impede a continuidade de obras ou serviços pertinentes a edificações, instalações, implantação de culturas agrícolas

ou uso de objetos permanentes ou temporários que estejam em desacordo com as restrições e prescrições previstas nos Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea;

VIII – falta de igual natureza: infração cometida pelo mesmo infrator ao mesmo dispositivo normativo ou contratual, bem como aquela que, embora prevista em dispositivo distinto de lei, regulamento, contrato ou ato de efeito concreto, apresente, pelos fatos que as constituem, características fundamentais em comum;

IX – infrator: pessoa natural ou jurídica que não cumpre com as suas obrigações normativas, contratuais ou decorrentes de atos administrativos de efeitos concretos expedidos pela autoridade competente, após o trânsito em julgado pela administração;

X – interdição de atividade: sanção que veda a alguém a prática de ato ou o uso de equipamentos que possam por em risco ou ponham em risco a segurança da aviação civil;

XI – multa: sanção pecuniária imposta ao infrator;

XII – perdimento de aeronave: sanção que impõe a perda da aeronave utilizada para a exploração de serviço de transporte aéreo público de passageiros, carga ou mala postal não autorizado;

XIII – reincidência específica: repetição de falta de igual natureza, no período de dois anos contado do trânsito em julgado administrativo do procedimento de apuração de infração até a data do cometimento da nova infração;

XIV – suspensão temporária: sanção de suspensão, total ou parcial, da prestação de um serviço ou de um certificado, licença, credenciamento ou registro, pelo prazo máximo de cento e oitenta dias, em caso de infração grave, cujas circunstâncias não justifiquem a aplicação de caducidade;

XV – trânsito em julgado: atributo de definitividade de decisão proferida em processo administrativo sancionador, o que ocorre quando não couber mais recurso.

SEÇÃO II

Das Sanções

Art. 319. As infrações sujeitam-se às seguintes sanções:

I – advertência;

II – multa;

III – suspensão temporária;

IV – caducidade;

V – cassação;

VI – embargo de obra ou atividade;

VIII – demolição de construção;

IX – interdição de atividade;

X – detenção, interdição ou apreensão de aeronave ou do material transportado;

XI – perdimento de aeronave.

SEÇÃO III

Da Aplicação das Sanções

SUBSEÇÃO I

Regras Gerais de Aplicação

Art. 320. As sanções devem ser aplicadas mediante decisão fundamentada da autoridade competente, assegurado o direito à ampla defesa, ao contraditório e ao devido processo legal, e aos demais princípios e normas estabelecidos na lei que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

§ 1º Todas as notificações de autuação ou de decisões a serem efetuadas, serão consideradas realizadas quando efetivadas no endereço constante dos cadastros da autoridade competente, cuja atualização é de responsabilidade do infrator.

§ 2º Nos condomínios ou nos loteamentos com controle de acesso, será válida a entrega da notificação a funcionário responsável pelo recebimento de correspondência, que somente poderá recusar o recebimento se declarar, por escrito, sob as penas da lei, que o destinatário da correspondência não mais reside no local.

Art. 321. No curso do procedimento ou em caso de risco iminente à segurança da aviação civil, a autoridade competente poderá, motivadamente, adotar medidas cautelares, sem a prévia manifestação do interessado.

§ 1º As medidas cautelares adotadas no curso do procedimento não obstam o seu prosseguimento, devendo todos os atos a elas relativos ser apensados em autos apartados.

§ 2º Caso haja recurso contra a decisão que adotar medidas cautelares, os autos apartados devem ser desapensados do procedimento principal, se houver, para análise e julgamento pela autoridade competente.

§ 3º As medidas cautelares serão revogadas mediante requerimento do interessado à autoridade de aviação civil que comprove a extinção do risco que as motivou, ou de ofício pela autoridade competente.

§ 4º A adoção e a revogação de medidas cautelares serão comunicadas ao administrado.

§ 5º As medidas previstas neste artigo serão aplicadas sem prejuízo das sanções previstas em caso de infração aos preceitos da regulamentação.

Art. 322. A autoridade competente poderá, alternativamente à imposição de penalidade, firmar com o infrator termo de compromisso de ajuste

de conduta, visando à adequação da conduta irregular às disposições regulamentares ou contratuais aplicáveis.

§ 1º As metas e compromissos objeto do termo referido neste artigo deverão ser compatíveis com as obrigações regulamentares ou contratuais aplicáveis.

§ 2º O termo de compromisso de ajuste de conduta estabelecerá sanção pecuniária pelo seu descumprimento.

SUBSEÇÃO II

Dos Parâmetros e Critérios para Aplicação das Sanções

Art. 323. Na definição do tipo de sanção a ser aplicada, a autoridade competente deve considerar os seguintes parâmetros e critérios:

I – os danos resultantes para o serviço;

II – o serviço explorado;

III – a abrangência dos interesses a que o serviço atende;

IV – o regime jurídico de exploração do serviço;

V – a proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.

Art. 324. Quando o infrator cometer duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo conjunto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra, deve ser lavrado um único auto de infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas, imputando-se a cada infração a sanção correspondente.

§ 1º O auto de infração incluirá todas as ocorrências infracionais verificadas até a data de autuação.

§ 2º No caso de infração continuada, a autoridade competente determinará, no auto de infração, a cessação da conduta infracional.

Art. 325. Nos casos de cometimento de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o auto de infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas.

Art. 326. A autoridade competente 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.

SUBSEÇÃO III

Da Advertência

Art. 327. Nos processos administrativos para apuração de infrações sempre que o cálculo da multa resultar em valor igual ou inferior a R\$ 2.000,00 (dois mil reais) essa será substituída pela sanção de advertência.

SUBSEÇÃO IV

Da Multa

Art. 328. A multa pode ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e será fixada em regulamento da autoridade competente para cada infração, em valor que observe o limite mínimo de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais) e máximo de R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais).

Parágrafo único. Na fixação do valor base da multa deve ser considerada a proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.

Art. 329. Os valores dos limites mínimo e máximo da multa serão atualizados monetariamente, em período não inferior a doze meses, contado da data de vigência inicial, de acordo com a variação, no mesmo período, do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, calculado pelo Instituto Nacional de Geografia e Estatística (IBGE), ou outro índice que venha a substituí-lo.

Art. 330. O valor base da multa será acrescido dos percentuais abaixo, caso incidam as seguintes circunstâncias agravantes:

I – 50% (cinquenta por cento), no caso de dolo;

II – 5% (cinco por cento) para cada caso de reincidência específica, até o limite de 30% (trinta por cento);

III – 2% (dois por cento) para cada caso de antecedente, desde que a penalidade tenha sido aplicada ao mesmo aeroporto em que ocorreu a infração, até o limite de 10% (dez por cento);

IV – 1% (um por cento) para cada reclamação adicional de passageiro, até o limite de 10% (dez por cento).

Parágrafo único. Na hipótese de incidência de mais de um dos incisos do *caput* deste artigo, deverão ser somados os percentuais relativos a cada fator.

Art. 331. O valor base da multa será reduzido, nos percentuais abaixo, caso incidam as seguintes circunstâncias atenuantes:

I – 60% (sessenta por cento), nos casos de cessação espontânea da infração, previamente à ação da autoridade competente;

II – 50% (cinquenta por cento), nos casos de cessação da infração, imediatamente ou em prazo fixado pela autoridade competente, após a notificação;

III – 30% (trinta por cento), nos casos de adoção de medidas, por livre iniciativa do infrator, para minimizar os efeitos decorrentes da infração cometida;

IV – 25% (vinte e cinco por cento), nos casos de confissão do infrator perante a autoridade competente, formalizada após a notificação do auto de infração e até a apresentação da defesa.

§ 1º A cessação da infração por ação da autoridade competente e não do infrator obsta a incidência da atenuante prevista no inciso II do *caput* deste artigo.

§ 2º Cabe ao infrator o ônus de comprovar perante a autoridade competente o cumprimento dos requisitos previstos neste artigo.

§ 3º Para efeito de incidência da atenuante prevista no inciso II do *caput* deste artigo, a autoridade competente só consignará prazo para cessação da infração quando, por motivos técnicos ou fáticos, não for possível a cessação imediata.

Art. 332. Incidirão sobre o valor base da multa as circunstâncias agravantes e, sobre este resultado, as circunstâncias atenuantes de que tratam os arts. 330 e 331 deste Código.

SUBSEÇÃO V

Da Suspensão Temporária

Art. 333. A sanção de suspensão temporária poderá ser aplicada cumulativamente com a sanção de multa, e terá prazo de duração não superior a cento e oitenta dias.

Parágrafo único. Na ocorrência de aplicação cumulativa de sanções de suspensão temporária, ultrapassado o prazo limite de cento e oitenta dias, pode ser adotado, após decisão fundamentada da autoridade competente, o procedimento de intercalação das suspensões previstas, em prazo não superior a dez dias, mediante solicitação fundamentada do infrator.

SUBSEÇÃO VI

Da Caducidade

Art. 334. A sanção de caducidade será aplicada nas hipóteses previstas neste Código ou em regulamento, bem como quando os antecedentes do aeroporto em que ocorreu a infração demonstrarem a ineficácia de outra sanção menos gravosa.

SUBSEÇÃO VII

Da Cassação

Art. 335. A sanção de cassação de certificados, registros, licenças, credenciamentos ou autorizações será aplicada nos casos de descumprimento de obrigação ou prescrição neles prevista.

SUBSEÇÃO VIII

Do Embargo de Obra ou Atividade

Art. 336. A sanção de embargo de obra ou atividade será aplicada à continuidade de obras ou serviços pertinentes a edificações, instalações, implantação de culturas agrícolas ou uso de objetos permanentes ou temporários que estejam em desacordo com as restrições e prescrições aplicáveis aos planos de zona de proteção e auxílios à navegação aérea.

SUBSEÇÃO IX

Da Demolição

Art. 337. A sanção de demolição se aplica às edificações, instalações culturais agrícolas e objetos de uso permanente ou temporário localizados em área de proteção de aeródromo, que descumpram as restrições e prescrições aplicáveis aos planos de zona de proteção e auxílios à navegação aérea.

SUBSEÇÃO X

Da Interdição de Atividade

Art. 338. A sanção de interdição de atividade se aplica nos casos em que a prática de ato ou o uso de equipamento possam pôr em risco a segurança da aviação civil.

SUBSEÇÃO XI

Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave

Art. 339. A sanção de detenção de aeronave será aplicada por autoridades da aviação civil, aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:

I – se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II – se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III – para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV – para verificação de sua carga no caso de restrição legal ou de porte proibido de equipamento;

V – para averiguação de ilícito.

§ 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.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos previstos no *caput* deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

§ 3º A autoridade aeronáutica responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 340. Quando, no caso do inciso IV do art. 339 deste Código, 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 autoridade poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la.

§ 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 fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados.

§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade reter o material e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no *caput*.

Art. 341. A sanção de interdição de aeronave poderá ser aplicada:

I – nos casos de infração prevista neste Código;

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.

Art. 342. A aeronave interditada não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.

Art. 343. A interdição poderá ser efetivada mediante requisição da autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde à autoridade de aviação civil, por prazo não superior a quinze dias.

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. 344. A aplicação da sanção de 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.

§ 1º A responsabilidade e os custos da remoção cabem ao proprietário ou explorador da aeronave.

§ 2º Caso o proprietário ou explorador se recuse a cumprir com os custos da remoção, a autoridade de aviação civil ou a autoridade aeroportuária poderá remover a aeronave, por conta e risco do proprietário ou explorador.

§ 3º Na hipótese prevista no parágrafo anterior não será devida indenização por eventual dano ocasionado à aeronave.

Art. 345. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento a ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas neste Código.

Art. 346. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interditada ou apreendida será imediatamente liberada.

Art. 347. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito a indenização.

SUBSEÇÃO XII

Do Perdimento de Aeronave

Art. 348. A sanção de perdimento da aeronave será aplicada quando houver reincidência do uso de aeronave, dentro do período de um ano, para exploração de transporte aéreo remunerado, quando realizado por pessoa física ou jurídica que não possua autorização para a exploração do respectivo serviço.

SEÇÃO IV

Da Aplicação de Sanções a Empresas Estrangeiras de Transporte Aéreo

Art. 349. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita a multa e, na hipótese de reincidência, a 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 navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;

c) entrada ou saída de passageiros;

d) tripulação ou carga;

e) despacho;

f) imigração;

g) alfândega;

h) higiene;

i) saúde.

III – aos itinerários, frequências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;

IV – à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

SEÇÃO V

Da Substituição de Sanções

Art. 350. As sanções constantes deste Código podem ser substituídas por uma menos gravosa, nos casos em que a infração não justificar a aplicação destas sanções, observado o disposto neste Código e nas demais normas aplicáveis.

Parágrafo único. A decisão de que trata o *caput* deve ser fundamentada, indicando explicitamente o interesse público a ser protegido, os critérios de conveniência e oportunidade adotados e os parâmetros de substituição da sanção.

SEÇÃO VI

Da Interposição de Recurso ou Pedido de Reconsideração

Art. 351. Da decisão de aplicação da sanção cabe interposição de recurso administrativo ou pedido de reconsideração, nos termos do regulamento da autoridade competente.

Art. 352. A autoridade competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, vedado o agravamento da sanção aplicada.

Parágrafo único. A modificação, anulação ou revogação deve visar a adequação da decisão recorrida às regras e parâmetros previstos na regulamentação aplicável.

SEÇÃO VII

Do Pagamento da Sanção de Multa

Art. 353. O pagamento da multa deve ser efetuado no prazo de trinta dias, contados a partir do recebimento da intimação da decisão de aplicação de sanção.

§ 1º O pagamento realizado após a intimação da decisão de aplicação da sanção não prejudica o direito de interpor recurso administrativo e pedido de reconsideração.

§ 2º A interposição de recurso administrativo ou pedido de reconsideração suspende a exigibilidade da multa aplicada, as ações de inscrição no Cadastro Informativo de créditos não quitados do setor público federal (Cadin) e remessa para a Procuradoria competente para fins de inscrição em Dívida Ativa.

§ 3º Tendo sido provido o recurso administrativo ou o pedido de reconsideração, o valor da multa paga será restituído com correção pelos juros correspondentes à Taxa Referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (Selic) ou de outro índice que vier a substituí-lo, conforme a legislação em vigor, desde a data de seu pagamento.

§ 4º Não comprovado o pagamento em até setenta e cinco dias do vencimento do prazo para pagamento, o débito deve ser inscrito no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (Cadin) e encaminhado à Procuradoria competente para fins de inclusão na Dívida Ativa, na forma prescrita em lei.

§ 5º O infrator que renunciar expressamente ao direito de recorrer da decisão de primeira instância, fará jus a um fator de redução de 50% (cinquenta por cento) no valor da multa aplicada, caso faça o recolhimento no prazo para pagamento estabelecido no *caput* deste artigo.

§ 6º O disposto neste artigo não se aplica às sanções pecuniárias previstas em termo de ajustamento de conduta.

Art. 354. Após o julgamento final do processo administrativo, o pagamento da multa deve ser efetuado no prazo de trinta dias, contado da intimação da decisão definitiva, sob pena do pagamento de juros moratórios de 1% (um por cento) ao mês e atualização monetária de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, calculado pelo Instituto Nacional de Geografia e Estatística (IBGE), ou outro índice que venha a substituí-lo, entre a data da intimação do trânsito em julgado da decisão administrativa e a data do pagamento.

CAPÍTULO II

Das Sanções Penais

Art. 355. Explorar, com fins comerciais, serviço de infraestrutura aeroportuária ou de transporte aéreo público, sem prévia concessão ou autorização:

Pena – detenção de dois a quatro anos, aumentada da metade se houver dano a terceiro, e multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

Art. 356. Desenvolver, clandestinamente, com fins comerciais, atividades de fabricação, reparo ou manutenção de aeronave, suas partes, peças e componentes, ou de demais produtos aeronáuticos.

Pena – detenção de dois a quatro anos, aumentada da metade se houver dano a terceiro, e multa de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais).

Art. 357. Soltar balões sem dirigibilidade ou controle azimute ou de altitude, exceto quando destinados a atividades de pesquisa científica, previsão meteorológica, proteção do meio-ambiente ou a outras finalidades de interesse público previamente autorizadas pela autoridade competente.

Pena – detenção de dois a quatro anos, aumentada da metade se houver dano a terceiro, e multa de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais).

Art. 358. Transferir para terceiro a propriedade, posse ou por qualquer forma ceder o uso ou a operação de aeronave experimental fabricada ou montada por construtor amador.

Pena – detenção de dois a quatro anos, aumentada da metade se houver dano a terceiro, e multa de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais).

Parágrafo único. Incorre na mesma pena o terceiro que utilizar ou operar a aeronave.

Art. 359. Promover, a bordo de aeronave, tumulto ou perturbação, ameaçar ou agredir passageiro ou tripulante, recusar-se a obedecer à instrução de tripulante ou de qualquer modo expor a perigo a segurança da aeronave.

Pena – detenção de um a três anos, e multa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

Parágrafo único. Sem prejuízo da pena prevista neste artigo, os custos advindos de reposicionamento da aeronave, tais como voo de retorno, despesas de acomodação de tripulantes e passageiros e outras relacionadas à interrupção do voo, serão de responsabilidade do infrator.

Art. 360. São efeitos da condenação penal transitada em julgado:

I – tornar certa e exigível a obrigação de indenizar o dano causado pelo crime;

II – perder, em favor da autoridade de aviação civil, ressalvado o direito do lesado ou de terceiros de boa-fé, os bens empregados na atividade clandestina, sem prejuízo de sua apreensão cautelar.

Parágrafo único. Considera-se clandestina a atividade desenvolvida sem a competente autorização de serviço, certificação, credenciamento, licenciamento ou registro.

Art. 361. Os crimes definidos neste Código são de ação penal pública, incondicionada, cabendo ao Ministério Público promovê-las.

TÍTULO XI

Dos Prazos Extintivos

Art. 362. Decai em seis meses, contados da tradição da aeronave ou a partir do conhecimento, a pretensão para haver abatimento do preço da aeronave adquirida com vício oculto, ou para rescindir o contrato e reaver o preço pago, acrescido de perdas e danos.

Art. 363. Prescreve em dois anos a ação:

I – por danos causados a passageiros, bagagem ou carga transportada, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte;

II – por danos causados a terceiros na superfície, a partir do dia da ocorrência do fato;

III – por danos emergentes no caso de abalroamento a partir da data da ocorrência do fato;

IV – para obter remuneração ou indenização por assistência e salvamento, a contar da data da conclusão dos respectivos serviços;

V – para cobrar créditos, resultantes de contratos sobre utilização de aeronave, se não houver prazo diverso estabelecido neste Código, a partir da data em que se tornem exigíveis;

VI – de regresso, entre transportadores, pelas quantias pagas por motivo de danos provenientes de abalroamento, ou entre exploradores, pelas somas que um deles haja sido obrigado a pagar, nos casos de solidariedade ou ocorrência de culpa, a partir da data do efetivo pagamento;

VII – para cobrar créditos de um empresário de serviços aéreos contra outro, decorrentes de compensação de passagens de transporte aéreo, a partir de quando se tornem exigíveis;

VIII – por danos causados pela administração do aeroporto.

IX – contra o construtor de produto aeronáutico, contado da ocorrência do dano indenizável.

Parágrafo único. Os prazos de decadência e de prescrição, relativamente à matéria tributária, permanecem regidos pela legislação específica.

Art. 364. Prescreve em cinco anos a ação punitiva da autoridade competente no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração a este Código e à legislação complementar, contado da data da prática do ato ou, no caso de infração continuada, do dia que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no processo administrativo paralisado por mais de dois anos, pendente de julgamento.

§ 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:

I – pela notificação da infração;

II – pela decisão condenatória recorrível.

III – por qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato;

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal.

Art. 365. A intervenção e liquidação extrajudicial deverão encerrar-se no prazo de dois anos.

Parágrafo único. Ao término do prazo de dois anos, a partir do primeiro ato, qualquer interessado ou membro do Ministério Público, poderá requerer a imediata venda dos bens em leilão público e o rateio do produto entre os credores, observadas as preferências e privilégios especiais.

Art. 366. O explorador de serviços aéreos públicos é obrigado a conservar, pelo prazo de cinco anos, os documentos de transporte aéreo ou de outros serviços aéreos.

TÍTULO XII

Disposições Finais e Transitórias

Art. 367. Constituirão receita do Fundo Aeronáutico os recursos provenientes da arrecadação:

I – de tarifas de navegação aérea, nos casos em que os serviços forem prestados pelo Comando da Aeronáutica;

II – de tarifas aeroportuárias e preços específicos, nos casos dos aeródromos diretamente administrados pelo Comando da Aeronáutica.

Art. 368. O órgão gestor do Fundo Nacional de Aviação Civil priorizará a aplicação dos recursos destinados ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos aos aeródromos civis situados na área da Amazônia Legal ou em regiões remotas, 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.

Parágrafo único. Em complemento à ação estabelecida no *caput*, a autoridade de aviação civil poderá expedir regras específicas para exploração de aeródromos e de serviços aéreos nessas regiões.

Art. 369. O transporte de equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, inclusive do espectro eletromagnético, será objeto de autorização do Ministério da Defesa ou de órgão por ele delegado.

Art. 370. A autoridade de aviação civil e a autoridade aeronáutica expedirão, após prévia audiência pública realizada nos termos deste Código, os respectivos regulamentos de aplicação das sanções administrativas previstas neste Código.

Art. 371. Este Código entra em vigor após decorridos noventa dias da sua publicação oficial.

Art. 372. Ao entrar em vigor este Código, suas disposições se aplicarão desde logo aos processos administrativos não decididos em primeira instância administrativa até o início da vigência deste Código.

Art. 373. As remissões a disposições da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, existentes em outras leis, passam a referir-se às que lhes são correspondentes neste Código.

Art. 374. Ficam revogadas a Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967, a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.