

MINUTA (CERCBA)
(2ª versão para debate: 21/09/2015)

TÍTULO III
Da Infraestrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 25. Constitui infraestrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

I - o sistema aeroportuário;

II - o sistema de proteção ao voo;

III - o sistema de segurança de voo;

IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro;

V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo;

VII - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica;

VIII - o sistema de indústria aeronáutica;

IX - o sistema de serviços auxiliares de transporte aéreo

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura civil aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão de autorização prévia da autoridade de aviação civil ou aeronáutica competente, que os fiscalizará, respeitadas as esferas de competência das demais autoridades ou agências governamentais federais.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, fiscalização e orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

CAPÍTULO II
Do Sistema Aeroportuário

Seção I
Definições

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros.

Art. 27. Para os fins desta Lei, considera-se:

I – aeródromo: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

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

III - aeródromo militar: o destinado ao uso de aeronaves militares.

IV – aeródromo civil público: o construído, administrado e explorado em regime público, diretamente pela União ou mediante concessão, inclusive na forma de parceria público-privada, para pessoa jurídica de direito privado ou, ainda, mediante convênio de delegação para pessoa jurídica de direito público interno, para consórcio público ou para entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal;

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

VI – aeródromo civil privado de uso privativo: o construído, administrado e explorado, em regime privado, pelo seu proprietário, não aberto ao uso público, mediante autorização vinculada;

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

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

X - heliporto: heliponto dotado de instalações e equipamentos para apoio a operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de cargas.

XI – aeroporto: o aeródromo civil referido nos incisos IV, V ou VI do *caput* deste artigo;

XII – aeroporto internacional: o aeródromo destinado às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares;

XIV – área do aeroporto: área delimitada pela autoridade de aviação civil, que compreende toda a sua infraestrutura de apoio à navegação aérea e de proteção ao voo;

XV – zona de proteção do aeroporto: áreas vizinhas ao aeródromo, delimitadas e especificadas pela autoridade de aviação civil e sujeitas a restrições administrativas quanto a edificações e ao exercício de determinadas atividades que possam prejudicar a operação de aeronave ou causar risco para a segurança da aviação civil;

XVI – concessão: outorga da construção, administração e exploração de serviços de infraestrutura aeroportuária, por tempo determinado;

XVII – delegação: transferência, mediante lei ou convênio, da construção, administração e exploração de aeroporto para pessoa jurídica de direito público interno ou entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal;

XVIII – autorização vinculada: outorga da construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso público ou de uso privativo, por tempo indeterminado, mediante contrato de adesão;

XIX – autorização: outorga da construção e operação de aeródromo civil privado de uso particular;

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

XXI – concessão de uso: contrato pelo qual a administração do aeródromo civil público atribui a utilização de uma área ou instalação aeroportuária para um terceiro, para que o explore segundo destinação específica;

XXII – cessão de uso: termo pelo qual a administração do aeródromo civil público transfere a posse de área ou instalação aeroportuária para órgão ou entidade da administração pública;

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

XXIV – autoridade de aviação civil: a agência governamental federal com competência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica;

XXV – autoridade aeronáutica: a agência ou órgão governamental com competência para controlar os sistemas de proteção ao voo e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

XXVI – autoridade aeroportuária: a administração do aeroporto concedido, delegado ou autorizado.

Art. 28. 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. 29. Nos aeródromos civis que forem sede de unidade aérea militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamento do Poder Executivo.

Art. 30. 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. 31. Os aeródromos civis serão explorados nos seguintes regimes:

I – público, os aeródromos civis públicos;

II – privado: os aeródromos civis privados de uso público e os aeródromos civis privados de uso privativo;

III – particular: os aeródromos construídos e operados pelo seu proprietário, vedada a exploração comercial.

Art. 32. Nenhum aeródromo civil poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização do poder concedente.

Art. 33. 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. 34. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos civis públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.

Art. 35. Os aeródromos civis de uso público poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Seção (?) **Do Aeródromo Civil Público**

Subseção (?) **Da Concessão**

Art. 36. A construção, administração e exploração de aeródromo civil público será realizada mediante concessão, precedida de licitação.

Parágrafo único. A concessão reger-se-á por esta Lei, pelas normas da Lei de Concessão da Prestação de Serviços Públicos e demais normas legais pertinentes e pelas cláusulas do correspondente contrato.

Art. 37. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas:

I - ao objeto e à área de exploração;

II - ao prazo do contrato, que não poderá exceder a 25 (vinte e cinco) anos;

III - ao modo, forma e condições da exploração;

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

V - ao valor do contrato;

VI - aos valores das tarifas e preços específicos praticados e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

VII - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

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

IX - às responsabilidades das partes;

X - à reversão de bens;

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

XII - à concessão e cessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias;

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

XIV - às garantias para adequada execução do contrato;

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

XVI - às hipóteses de extinção do contrato;

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

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

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

XX - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas, quando for o caso;

XXI - às penalidades e sua forma de aplicação; e

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

Parágrafo único. Findo o prazo da concessão, os bens vinculados reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 38. Na licitação do contrato de concessão será considerado para o julgamento, de forma isolada ou combinada, qualquer dos critérios previstos na Lei de Concessão da Prestação de Serviços Públicos.

§ 1º A licitação de que trata este artigo poderá ser realizada na modalidade leilão.

§ 2º Compete à autoridade de aviação civil, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

Subseção (?) Do Patrimônio do Aeródromo

Art. 39. Os aeródromos civis públicos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica.

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e as entidades da Administração Pública ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeródromos civis de uso público, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União, por qualquer razão, vier a desativar o aeródromo, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

Seção (?) Da Exploração do Aeródromo Civil Público

Subseção (?) Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 40. Na regulação da exploração de aeródromos civis públicos a autoridade de aviação civil objetivará, em especial:

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

II - assegurar a todos os segmentos da aviação civil acesso adequado à infraestrutura aeroportuária;

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

IV – asseverar quais são, em determinado momento, a quantidade e qualidade ótimas de bens e serviços de infraestrutura aeroportuária a serem ofertados;

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

VI – estimular a administração aeroportuária a investir em inovação e adaptação de produtos e serviços, ao menor preço (tarifa) possível, isto é, com o preço igual ao custo marginal de longo prazo;

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

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

IX – assegurar igualdade de tratamento regulatório entre aeródromos civis públicos administrados por meio de concessão e aeródromos civis públicos administrados por meio de delegação a entidades sob controle estatal;

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

XI - assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos ilícitos;

XII - assegurar o cumprimento das normas do Regulamento de Exploração do Aeródromo e dos respectivos Planos de Básicos e Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zonas de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea;

Subseção (?)

Das Competências da Administração do Aeródromo

Art. 41. A administração do aeródromo civil público é exercida diretamente pela União ou, nos casos de concessão ou delegação, pela entidade concessionária ou delegatária da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária.

Art. 42. Compete à administração do aeródromo, denominada autoridade aeroportuária:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação aplicável e as cláusulas do contrato de concessão ou do convênio de delegação;

II – fixar o horário de funcionamento do aeroporto;

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

IV - elaborar e submeter à aprovação da autoridade de aviação civil, ouvido previamente o Conselho Consultivo do Aeroporto, o Regulamento de Exploração do Aeroporto e os Planos Básicos e Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zonas de Proteção do Aeroporto;

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

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

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

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

IX – remover aeronaves ou cascos de aeronaves inoperacionais que possam prejudicar a adequada realização da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária ou de qualquer forma limitar as operações aeroportuárias ou por em risco a segurança da aviação civil;

X - autorizar o pouso e a decolagem de aeronaves;

XI - suspender operações aeroportuárias que possam prejudicar o bom funcionamento do aeroporto ou ponham em risco a segurança da aviação civil, ouvida, quando for o caso, a autoridade aeronáutica responsável pelo controle do espaço aéreo;

XII - reportar infrações à legislação aeronáutica e representar perante a autoridade de aviação civil visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei;

XIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades públicas que atuam no aeroporto;

XIV - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho consultivo do aeroporto;

XV – prover a segurança da área do aeroporto e das instalações e equipamentos aeroportuários;

Parágrafo único. Compete, ainda, à autoridade aeroportuária:

I - sob coordenação da autoridade aeronáutica:

a) estabelecer os serviços de comunicação e auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle do aeródromo e os serviços de informações de voo do aeroporto;

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

II – sob coordenação da autoridade aduaneira, delimitar as áreas para carga e descarga de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, com vistas ao alfandegamento de instalações aeroportuárias e a organização e a sinalização do fluxo de mercadorias, veículos, unidades de cargas e pessoas;

III – sob coordenação da autoridade de polícia federal, delimitar áreas para o embarque e desembarque de passageiros com destino ou originados do exterior;

IV – sob coordenação das autoridades de saúde e de sanidade animal e vegetal, delimitar as áreas para carga e descarga de produtos que requeiram prévia inspeção;

Art. 43. Decreto do Poder Executivo disporá sobre a autoridade federal que coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos que devam atuar nos aeroportos, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades.

Subseção (?) Do Conselho Consultivo

Art. 44. Será instituído, em cada aeródromo civil público, um conselho consultivo da administração aeroportuária.

Parágrafo único. Decreto do Poder Executivo disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição do conselho, assegurando representação às autoridades que atuam no aeroporto, às empresas de transporte aéreo público, domésticas e internacionais, às empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo, à aviação geral e às empresas com estabelecimentos comerciais no aeroporto.

Subseção (?) **Da Utilização de Áreas e Instalações Aeroportuárias**

Art. 45. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

- I - à sua própria administração;
- II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
- III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;
- IV – às empresas de transporte aéreo público;
- V - aos terminais de carga aérea;
- VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;
- VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
- VIII - aos serviços auxiliares de transporte aéreo;
- IX - ao comércio apropriado para o aeroporto;
- IX - ao público usuário.

Art. 46. A utilização de áreas e instalações aeroportuárias far-se-á mediante a formalização de termo de cessão de uso, quando destinadas a autoridades com competência para atuar no aeroporto, e de contrato de concessão de uso, nos demais casos.

§ 2º O prazo de vigência do contrato de concessão de uso não poderá ultrapassar o prazo da concessão ou da delegação para a exploração do aeródromo, exceto no caso da construção de benfeitorias permanentes, que deverá ter prazo que permita a amortização do capital investido.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área ou instalação antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não amortizado.

§ 4º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior.

Art. 47. É assegurado às empresas de transporte aéreo público regular prioridade na concessão de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às suas atividades de

despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens, recebimento, armazenamento e despacho de carga e de bens transportados, carga e descarga de aeronaves, manutenção de aeronaves e serviços correlatos, abrigo de aeronaves, equipamentos de rampa e instalação de escritório administrativo.

Art. 48. No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal é inexigível a realização de licitação para a concessão da área ou instalação para empresa de transporte aéreo público, exceto no caso em que mais de uma empresa de transporte aéreo público 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. 49. À utilização de áreas e instalações aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações.

Subseção (?) Do Regime Tarifário

Art. 50. A utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos e serviços de do aeródromo está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

Parágrafo único. Os preços de que trata este artigo são pagos à administração do aeroporto e representados:

- a) por tarifas aeroportuárias aprovadas pela autoridade de aviação civil;
- b) por preços específicos estabelecidos, para as áreas civis do aeródromo, pela autoridade aeroportuária;

Art. 51. As tarifas aeroportuárias a que se refere o artigo anterior são assim denominadas e caracterizadas:

I - tarifa de embarque: devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros, incidindo sobre o passageiro do transporte aéreo;

II - tarifa de conexão: devida pela utilização das instalações e serviços de desembarque e reembarque na Estação de Passageiros, incidindo sobre o passageiro em conexão;

III - tarifa de pouso: devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave e o uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aeródromo e demais serviços relacionados ao controle e informações de voo de aeródromo, incidindo sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

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

V - tarifa de armazenagem: devida ao titular do terminal de carga aérea pelo armazenamento das mercadorias e fixada de acordo com a relação entre o peso e o volume da mercadoria, incidindo sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito;

VI – tarifa de capatazia: devida ao prestador de serviços de capatazia pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o inciso anterior e fixada de acordo com a relação entre o peso e o volume da mercadoria, incidindo sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito.

Art. 52. Os preços específicos são devidos exclusivamente pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços não remunerados pelas tarifas aeroportuárias e incidem sobre o usuário ou concessionário dos mesmos.

Art. 53. Ficam isentos de pagamento:

I - da tarifa de embarque:

a) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;

b) os passageiros em trânsito;

c) os passageiros de menos de dois anos de idade;

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

II - da tarifa de conexão:

a) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;

b) passageiros com menos de 2 (dois) anos de idade;

III - da tarifa de pouso:

a) as aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica;

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

III - da tarifa de permanência:

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

b) as demais aeronaves:

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

Seção (?)

Da Exploração do Aeródromo Civil Privado de Uso Público

Subseção (?)

Dos Princípios Gerais da Exploração

Art. 54. Na regulação da exploração de aeródromo civil privado de uso público a autoridade de aviação civil objetivará:

I – assegurar à administração do aeródromo liberdade na gestão da prestação dos serviços de infraestrutura aeroportuária;

II – assegurar à administração do aeródromo liberdade na fixação de tarifas e preços específicos pela utilização de áreas, instalações, equipamentos e serviços aeroportuários;

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

IV – criar os incentivos para que a administração do aeródromo atenda a demanda de serviços de infraestrutura aeroportuária de forma eficiente;

V - assegurar o cumprimento das normas pertinentes ao meio ambiente; de forma a garantir o desenvolvimento sustentável da aviação civil;

VI - assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos ilícitos;

VII – zelar pelo cumprimento das normas do Regulamento de Exploração do Aeroporto e dos respectivos Planos Básicos e Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zonas de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea.

Seção (?)

Da Construção, da Administração e da Exploração de Aeródromo Civil Privado de Uso Público

Art. 55. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso público será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 37 desta Lei, com exceção daquelas previstas em seus incisos II, V, VI, X, XII, XVIII e XIX.

§ 1º A autorização terá prazo indeterminado e será mantida enquanto os serviços forem prestados de forma adequada.

§ 2º 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. 56. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

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

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

III - outros documentos previstos em regulamento.

§ 2º Recebido o requerimento, a autoridade de aviação civil deverá, imediatamente:

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

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização na mesma região e com características semelhantes.

Art. 57. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, a autoridade de aviação civil deverá analisar a viabilidade do requerimento e sua adequação às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil.

§ 1º Observado o disposto em regulamento, a autorização poderá ser diretamente outorgada quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado;

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a autoridade de aviação civil deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento a maior capacidade de movimentação de passageiros e carga, sem prejuízo da escolha fundamentada de outros critérios que melhor atendam o interesse público.

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

Art. 58. Os aeródromos civis privados destinados ao uso público poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização, exceto se houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos, por motivo operacional ou de segurança, vedada a discriminação de usuários.

Art. 59. A autorização não confere quaisquer garantias ao autorizatário, que a executará por sua conta e risco, além de não assegurar quaisquer obrigações por parte do Poder Público de disponibilidade de capacidade de tráfego aéreo e de investimentos na infraestrutura de acesso ao aeródromo.

Parágrafo único. Em caso de restrição da capacidade de tráfego aéreo, os aeródromos civis de uso público terão prioridade de tráfego aéreo.

Seção (?)

Da Construção, Administração e Exploração de Aeródromo Civil Privado de Uso Privativo

Art. 60. Aplica-se ao aeródromo civil privado de uso privativo os princípios de regulação aplicáveis ao aeródromo civil privado de uso público.

Art. 61. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas nos incisos I, III, IV, VII, IX, XIII, XVII, XX, XXI e XXII do *caput* do art. 37 desta Lei.

§ 1º A exploração do aeródromo abrangerá a prestação de serviços às atividades de transporte aéreo não-regular de passageiros e carga, doméstico e internacional, aviação geral, serviços aéreos especializados, formação e treinamento de pessoal de aviação civil, montagem, manutenção e hangaragem de aeronaves e outras atividades de interesse da aviação civil.

§ 2º A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis e pelas cláusulas do correspondente contrato.

Art. 62. 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 revogação, 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. 63. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

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

II - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente, os estudos preliminares de viabilidade técnica e econômico-financeira do empreendimento e os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização;

III - outros documentos previstos em regulamento.

Subseção (?)

Da Construção e Operação de Aeródromo Civil Privado de Uso Particular

Art. 64. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado destinado ao uso particular do proprietário ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de autorização, vedada a exploração comercial.

Parágrafo único. A autorização reger-se-á por esta Lei e pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis.

Art. 65. A autorização será formalizada por meio de ato administrativo e não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I - renúncia, ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;

II - cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;

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

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

§ 1º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 2º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.

§ 3º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 66. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

Parágrafo único. O requerimento conterá, obrigatoriamente, o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo.

Seção (?)

Das Zonas de Proteção

Art. 67. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Art. 68. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;

II - Plano de Zoneamento de Ruído;

III - Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos e Heliportos;

IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

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

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Heliportos e Heliportos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato da autoridade de aviação civil.

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato da autoridade de aviação civil e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.

§ 6º A responsabilidade pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos de sinalização de obstáculos será do proprietário, titular do domínio útil ou possuidor das propriedades a que se refere o art. 67 desta Lei.

§ 7º O descumprimento do disposto no § 6º implicará a cominação de multa diária por infração aos preceitos deste Código, sem prejuízo da instalação, manutenção ou reparo do equipamento de sinalização pela autoridade competente, às expensas do infrator.

Art. 69. A autoridade de aviação civil poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os

referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Art. 70. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização.

Observação: excluir nas disposições transitórias a legislação complementar, inclusive a incidência de adicionais de tarifas aeroportuárias que possam incidir sobre tarifas e preços específicos cobrados em aeródromos civis privados