

CONTRIBUIÇÕES DA INFRAERO

LEI Nº 7.565/86	REDAÇÃO PROPOSTA PELA INFRAERO	JUSTIFICATIVA
CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA → ALTERAR PARA CÓDIGO BRASILEIRO DE AVIAÇÃO		
TÍTULO I Introdução - CAPÍTULO I Disposições Gerais		
Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar. § 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214). § 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 A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).		
Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos	Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades competentes a autoridade aeronáutica e a autoridade de aviação civil, conforme as atribuições	Definir como autoridade competente de aviação civil o Ministério ou órgão incumbido pela política nacional de

regulamentos.	definidas na legislação própria.	aviação civil.
TÍTULO I Introdução - 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 (artigo 107, §§ 1º e 3º); II - as aeronaves de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado. Parágrafo único. Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, na forma indicada no item I deste artigo, não prevalece a extraterritorialidade em relação à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontre.		
Art. 4º Os atos que, originados de aeronave, produzirem efeito no Brasil, regem-se por suas leis, ainda que iniciados no território estrangeiro.		
Art. 5º Os atos que, provenientes da aeronave, tiverem início no Território Nacional, regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzirem efeito.		
Art. 6º Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade.		
Art. 7º As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a aeronave.		
Art. 8º As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro (artigo 244, § 6º).		
Art. 9º A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem (artigos 23, § 2º, 49 a 65). Parágrafo único. Quando pelo menos uma das aeronaves envolvidas for brasileira, aplica-se a lei do Brasil à assistência, salvamento e abalroamento ocorridos em região não submetida a qualquer Estado.		

Art. 10. Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que: I - excluam a competência de foro do lugar de destino; II - visem à exoneração de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admite; III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código (artigos 246, 257, 260, 262, 269 e 277).		
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO I Do Espaço Aéreo Brasileiro		
Art. 11. O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.		
Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica: I - a navegação aérea; II - o tráfego aéreo; III - a infra-estrutura aeronáutica; IV - a aeronave; V - a tripulação; VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.	Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização da aviação civil, por órgão do Poder Executivo I - a navegação aérea; II - o tráfego aéreo; III - a infra-estrutura aeronáutica; IV - a aeronave; V - a tripulação; e VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.	A exemplo do que ocorre com a aviação civil mundial, há tendência de que o gerenciamento da infraestrutura de aviação civil seja atribuição de organização civil, a fim de promover a aceleração do seu desenvolvimento e expansão.
Art. 13. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo no espaço aéreo (artigo 18) ou em pouso no território brasileiro (artigos 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (artigos 1º e 12), de tráfego aéreo (artigos 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (artigos 14, §§ 1º, 3º		

e 4º, 15, §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22), coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.		
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO II Do Tráfego Aéreo		
Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (artigo 1º, § 1º), neste Código (artigo 1º, § 2º) e na legislação complementar (artigo 1º, § 3º). § 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (artigo 3º, I) poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrissar no território subjacente. § 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (artigos 177 a 179), mediante informações prévias sobre o vôo planejado (artigo 14, § 4º). § 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, da aeronave dedicada a serviços aéreos públicos (artigo 175), dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilateral (artigos 203 a 213). § 4º A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas, assim como às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (artigo 23). § 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.	§ 5º Revogar.	Tendo em vista o atual contexto da exploração dos aeroportos, em que prevalece regime concorrencial, entende-se que as isenções de tarifas conferidas aos aeroclubes não encontram amparo no arcabouço

§ 6º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao vôo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.		jurídico vigente, na medida em que não prevalecem critérios objetivos e coerentes para desonerar a referida categoria do pagamento pela utilização da infraestrutura aeroportuária, bem como das facilidades à navegação aérea. É notório que os aeroclubes exercem atividades de cunho econômico, cobrando pela prestação de serviços a terceiros, tais como hangaragem, estadia, vigilância, manutenção e venda de combustível e lubrificantes, além da prestação de serviços que extrapolam os objetivos sociais aeronáuticos, a exemplo de atividades sociais, desportivas e recreativas, auferindo receitas advindas dessas atividades. Ocorre que o § 5º do art. 14 do CBA, em vigor, prevê que as aeronaves pertencentes aos aeroclubes estão isentas de tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota. Tem-se ainda que a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, prevê que as aeronaves em voo de experiência ou de instrução ficam isentas do pagamento da Tarifa de Pouso, conforme o teor da alínea “b” do art. 7º.
---	--	--

		É forçoso reconhecer que a manutenção dessas benesses sem a devida razão justificadora, na atual conjuntura, impõe desequilíbrio ao sistema tarifário referente à exploração aeroportuária, o que onera indevidamente as pessoas jurídicas que exploram a infraestrutura aeroportuária e, em última instância, causa injustiça à coletividade que utiliza os serviços públicos em questão.
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO II Do Tráfego Aéreo		
Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos. § 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os vôos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica. § 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201).		
Art. 16. Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobrevôo de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.		

§ 1º No caso de pouso de emergência ou forçado, o proprietário ou possuidor do solo não poderá opor-se à retirada ou partida da aeronave, desde que lhe seja dada garantia de reparação do dano. § 2º A falta de garantia autoriza o seqüestro da aeronave e a sua retenção até que aquela se efetive. § 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de permissão prévia de autoridade aeronáutica, salvo caso de emergência, devendo o Comandante proceder de acordo com o disposto no artigo 171 deste Código. § 4º O prejuízo decorrente do sobrevôo, do pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.		
Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície. Parágrafo único. Excetuam-se da proibição, os vôos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica.		
Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão controlador de vôo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso. § 1º Se razões técnicas, a critério do Comandante, impedirem		

de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão controlador a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança. § 2º No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a autoridade aeronáutica poderá requisitar os meios necessários para interceptar ou deter a aeronave. § 3º Na hipótese do parágrafo anterior, efetuado o pouso, será autuada a tripulação e apreendida a aeronave (artigos 13 e 303 a 311). § 4º A autoridade aeronáutica que, excedendo suas atribuições e sem motivos relevantes, expedir a ordem de que trata o caput deste artigo, responderá pelo excesso cometido, sendo-lhe aplicada a pena de suspensão por prazo que variará de 30 (trinta) a 90 (noventa) dias, conversíveis em multa.		
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, 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 permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha: I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (artigos 109 a 114); II - equipamentos de navegação, de comunicações e de		

salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem; III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar. Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de traslado.		
Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes. Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.	§ 1º Pode ser impedido o porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir. § 2º As armas de fogo de posse de passageiro, mesmo que detentor de autorização especial e no exercício de missão ou serviço, devem ser entregues, antes do embarque, ao Comandante da aeronave, para transporte sob sua responsabilidade.	Aprimoramento da redação. Tal procedimento já ocorre na prática e é importante para a segurança dos passageiros.
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO III Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro		
Art. 22. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.		

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade aeronáutica, e suas denominações somente poderão ser modificadas mediante lei federal, quando houver necessidade técnica dessa alteração.		
Art. 23. A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á às condições estabelecidas (artigo 14, § 1º). § 1º A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada (artigo 14, §§ 1º, 2º, 3º e 4º). § 2º A autoridade aeronáutica poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de operação de busca, assistência e salvamento ou de vôos por motivos sanitários ou humanitários.		
Art. 24. Os aeroportos situados na linha fronteira do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infraestrutura aeronáutica, comuns ou compartilhados por eles. Parágrafo único. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteira ao Território Nacional, com serviços de infraestrutura aeronáutica comuns ou compartilhados.		
TÍTULO III Da infraestrutura Aeronáutica - CAPÍTULO I Disposições Gerais		
Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas de apoio à navegação aérea,	Art. 25. Constitui a infraestrutura aeronáutica e de aviação civil o conjunto de órgãos, instalações e estruturas de apoio,	Adaptação à nova ortografia (infraestrutura) e abrangência das

para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo: I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46); II - o sistema de proteção ao voo (artigos 47 a 65); III - o sistema de segurança de voo (artigos 66 a 71); IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85); V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93); VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96); VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica (artigos 97 a 100); VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101); IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104); X - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (artigo 105). § 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área. § 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.	para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo: I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46); II - o sistema de proteção ao voo (artigos 47 a 65); III - o sistema de segurança de voo (artigos 66 a 71); IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85); V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93); VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96); VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica (artigos 97 a 100); VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101); IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104); X - o sistema de coordenação da infraestrutura aeronáutica (artigo 105). § 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica e de aviação civil, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica e de aviação civil, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos. § 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação	estruturas de aviação civil e militar, em harmonia ao que preconiza o Cir 330 NA/189 (OACI, 2011). Manter todos os incisos. Observar que a proposta da Abear sugere a revogação do inciso X, o que a Infraero não concorda, tendo em vista a necessidade de previsão de uma coordenação estratégica do setor.
--	--	---

	técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.	
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO I Dos Aeródromos		
Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades. Parágrafo único. São facilidades: o balisamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.	Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos, com suas edificações, instalações, equipamentos, facilidades, profissionais especializados e serviços aeroportuários. Excluir o parágrafo único.	Propiciar a modernização do artigo, de forma a promover maior flexibilidade às legislações complementares.
Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.	Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.	
Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares. § 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis. § 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves	Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares. § 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis.	A Infraero entende que a definição da classificação dos aeródromos deve ser proposta pelo representante da SAC. Entende-se que uma definição muito detalhada deve ser objeto de

militares. § 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica.	§ 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares. § 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pelas autoridades aeronáutica e de aviação civil.	regulamentação específica, não sendo cabível no CBA.
Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.	Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados. § 1º Os aeródromos públicos são os que recebem voos comerciais, independentemente do regime de exploração do operador aeroportuário. § 2º Os aeródromos privados, objeto de autorização, são os que recebem voos da aviação geral doméstica e não recebem voos regulares.	Proposta de mudança de conceito entre aeródromo público e privado, tendo como fator determinante a destinação do aeródromo e não o regime jurídico do operador.
Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado. § 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro. § 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com	Art. 30. Nenhum aeródromo civil pode ser utilizado sem estar devidamente cadastrado. § 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro. § 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com	

permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.	permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.	
Art. 31. Consideram-se: I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas; II - Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros; III - Heliportos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.	Art. 31. Consideram-se: I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves de asa fixa e móvel, bem como de embarque e desembarque de pessoas, bagagens e carga aérea; II - Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros; III - Heliportos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas, bagagens e carga aérea.	Somente inclusão de segmentação de bagagens (mão e porão) e carga aérea.
Art. 32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe. Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (artigo 22).	Art. 32. Os aeroportos e heliportos são classificados pela autoridade de aviação civil, de acordo com a pontuação definida para enquadramento no regime tarifário correspondente.	Estabelecer critério para a classificação quanto à pontuação de componentes, instalações e serviços a pontuar para elevação do valor das tarifas aeroportuárias.
Art. 33. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares, quanto à respectiva administração, serão definidas em regulamentação especial.	Art. 33. Nos aeródromos civis públicos que forem sede, simultaneamente, de estruturas militares e civis, as áreas de competência de cada parte devem ser definidas em ato administrativo conjunto dos órgãos do Poder Executivo envolvidos. Parágrafo único. Nos aeródromos públicos compartilhados,	A Infraero concorda com a redação proposta pelo representante da SAC. Propõe-se a inclusão de parágrafo único para prever mecanismo de

	as instalações e facilidades devem ser utilizadas de forma colaborativa, quanto à respectiva operação e manutenção, sendo objeto de instrumento contratual ou acordo entre a administração aeroportuária e a respectiva autoridade aeronáutica.	ajuste das condições contratuais para operação e manutenção do uso compartilhado da infraestrutura.
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO II Da Construção e Utilização de Aeródromos		
Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.	Art. 34. O projeto de construção de um aeródromo deve ser submetido às autoridades da aviação civil e aeronáutica, nos termos da regulamentação própria. Parágrafo único. A competência para aprovação e homologação dos projetos é exclusiva do Poder Executivo Federal.	Adequar a regra às normas atuais de autorização para construção e modificações de características físicas e operacionais dos aeródromos. A proposta do parágrafo único visa impedir a tentativa das Prefeituras Municipais de interferir nos projetos.
Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (artigo 30).	Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as normas e planos da autoridade aeronáutica e de aviação civil.	Há necessidade de manter, no art. 35, a autoridade aeronáutica, em conjunto com a autoridade de aviação, eis que alguns assuntos (Aeronáutica – NOTAM ICA 53-4; ICA 53-1; ICA 53-6) não são regulados pela ANAC.
Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e	Art. 36. Os aeródromos públicos são construídos, mantidos e	A Infraero concorda com a redação

explorados: I - diretamente, pela União; II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica; III - mediante convênio com os Estados ou Municípios; IV - por concessão ou autorização. § 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A. § 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços. § 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização	explorados: I - diretamente, pela União; II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias; III - mediante convênio com os Estados ou Municípios; IV - por concessão ou autorização. § 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica e de aviação civil, ressalvado o disposto no art. 36-A. § 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços. Sugestão de revogar.	proposta pela SAC. A Infraero entende que é necessária a manutenção do § 1º, pois assegura o disciplinamento e o ordenamento das iniciativas descritas, com a força normativa do Código. Entanto deverá ser acrescentada a autoridade de aviação civil. A uniformidade de tratamento garante isonomia entre as diversas modalidades de exploradores da infraestrutura. Além disso, a regularidade, a eficiência e a segurança operacional pressupõem a existência de regulação. A Infraero entende pela necessidade de manutenção do parágrafo. A confirmação do monopólio, embora constitucionalmente prescrito, fortalece a tese da imunidade tributária defendida pela Infraero, que
---	--	--

administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam. § 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.	§ 5 Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universalidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38). A SAC sugeriu a realocação do parágrafo para a parte que trata de patrimônio aeroportuário.	vem prevalecendo em nossos tribunais, mormente em questões relacionadas ao Imposto sobre Serviços e ao IPTU. Deve-se deixar evidenciado que a Infraero não pratica atividade econômica.
--	--	--

§ 5 Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universalidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).		
Art. 36-A. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.	Art. 36-A. A autoridade de aviação civil deve expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração nacional e social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.	Intenção de ficar mais clara a necessidade de atuação do órgão regulador.
Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos. Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto.	Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.	
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO III Do Patrimônio Aeroportuário		
Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas	Art. 38. Os aeroportos públicos constituem universalidades,	

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, Municípios, entidades da Administração Indireta 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 parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.	equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam. § 1º O Distrito Federal, os Estados, os Municípios, entidades da Administração Direta e Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a 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 parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões. Art. 38 – A. O operador aeroportuário deve providenciar o deslocamento de bens, equipamentos e aeronaves, inclusive sucatas, abandonados nas áreas aeroportuárias, sempre que prejudicarem a operação, a ampliação da capacidade do aeroporto, seu bom funcionamento e a ocupação de suas áreas. § 1º O disposto no caput também se aplica quando o prejuízo envolver questões sanitárias ou paisagísticas. § 2º Fica a critério do operador aeroportuário a escolha do local para a destinação de tais bens e equipamentos, sem prejuízo da incidência dos preços pela ocupação da área. § 3º O disposto neste artigo aplica-se aos bens e equipamentos de massas falidas localizados em área	Objetiva maior independência ao operador aeroportuário em melhor operacionalizar as áreas aeroportuárias, trazendo eficiência na utilização da infraestrutura instalada.
--	---	---

	aeroportuária, possibilitando que o operador aeroportuário adote as providências de que trata o artigo 113 da Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005. § 4º As despesas decorrentes das providências de que trata este artigo devem ser custeadas pelos seus respectivos proprietários, exploradores ou massa falida. § 5º O órgão fiscal deve priorizar a desocupação das áreas aeroportuárias que abrigam bens e mercadorias apreendidas pelo fisco, evitando o comprometimento de espaços da infraestrutura aeroportuárias. § 6º Os espaços ocupados na forma do parágrafo anterior estão sujeitos à incidência de preço específico progressivo, proporcional ao período da ocupação.	A infraestrutura aeroportuária é bastante comprometida por inúmeros bens e mercadorias apreendidas pela Receita Federal, que demora em dar uma destinação adequada a eles. Atualmente, os valores pagos pela Receita Federal são irrisórios, o que não estimula a adoção de providências para a retirada dos bens e mercadorias.
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO IV Da Utilização de Áreas Aeroportuárias		
Art. 39. 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 - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos; V - ao terminal de carga aérea; VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;	Art. 39. 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 - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos; V - ao terminal de carga aérea; VI - aos órgãos públicos que, por disposição de lei ordinária, devam funcionar nos aeroportos, para a execução de atividades relacionadas às operações aeroportuárias;	Evitar ações abusivas dos órgãos públicos que funcionam nos aeroportos. A previsão de necessidade de lei ordinária visa impedir que normas

VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos; VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; IX - ao comércio apropriado para aeroporto.	VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos; VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; IX - ao comércio apropriado para aeroporto; e X – outras atividades comerciais de interesse do operador aeroportuário.	infra legais prevejam o funcionamento de órgãos públicos nas áreas aeroportuárias, sem correlação com atividades essenciais às operações aeroportuárias. A limitação ao mínimo de órgãos públicos evita a proliferação de órgãos não correspondentes ao fluxo aeroportuário a solicitarem áreas no interior dos terminais. Possibilitar a exploração comercial de áreas aeroportuárias que dão sustentação para o negócio aeroportuário. A tendência mundial é de garantir a exploração comercial de áreas aeroportuária, que se apresentam como importante fonte de receitas para o operador aeroportuário.
Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves. 1º O termo de utilização será lavrado e assinado pelas partes em livro próprio, que poderá ser escriturado, mecanicamente, em folhas soltas.	Art. 40. É dispensável a licitação para a utilização de áreas aeroportuárias pelas empresas prestadoras de serviços aéreos públicos regulares para a execução das atividades de: I – despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (check in); II – recebimento e despacho de cargas e de bens	

§ 2º O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado. § 3º Na hipótese do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não amortizado. § 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. § 5º Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.	transportados; III – carga e descarga de aeronaves; IV – manutenção de aeronaves e serviços correlatos; V – abrigo de aeronaves e equipamentos de rampa; e VI – instalação de escritórios administrativos. § 1º É dispensável a licitação para utilização de áreas aeroportuárias pelas empresas prestadoras de serviços aéreos públicos não regulares, de serviços auxiliares de transporte aéreo, de abastecimento de aeronaves, de manutenção e abrigo de aeronaves, devidamente homologadas pela autoridade competente, desde que haja a possibilidade de atendimento da demanda. § 2º A remuneração por preços específicos pela utilização das áreas destinadas às atividades operacionais elencadas no caput é livremente pactuada entre o operador do aeródromo e as partes contratantes, sendo vedadas práticas abusivas, nos termos da legislação vigente. § 3º Compete à autoridade de aviação civil compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes.	
Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o artigo 39, IX, depende	Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o artigo 39, IX e X,	O artigo 41 emprega o verbo “dever”,

de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as 24 (vinte e quatro) horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto. Parágrafo único. A utilização das áreas aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se à licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo.	depende da autorização do operador aeroportuário, com exclusão de qualquer outra. Parágrafo único. A utilização das áreas aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se ao regime de contratação aplicável ao operador aeroportuário, podendo ser adotado regime simplificado de licitação, na forma a ser regulamentada.	limitando o administrador de aeroporto público a aceitar que o aeroporto funcione H24, independente da viabilidade econômica e financeira para suportar a estrutura de custos (especialmente recursos humanos, depreciação de equipamentos, energia elétrica e água), que acabam pesando sobre os operadores aéreos. A medida ajusta a estrutura de custos da administração aeroportuária, diminuindo a pressão sobre os contratos comerciais e concessão de áreas operacionais em regime de exclusividade (Resolução Nº 302/ANAC), sem prejuízo aos voos regulares consignados em HOTRAN. Adaptar aos regimes jurídicos distintos dos operadores aeroportuários públicos e privados.
Art. 42. À utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.	Art. 42. À utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.	
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO V Das Zonas de Proteção		
Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.	Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea, bem como as situadas nas áreas de influência dos planos de proteção da	Ainda que as propriedades vizinhas estejam mais sujeitas aos impactos das operações, os Planos de Proteção

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.	aviação, estão sujeitas a restrições especiais. § 1º 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, causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação, dificultar a visibilidade de auxílios visuais ou sofrer impacto das operações aeronáuticas. § 2º As restrições especiais previstas neste artigo alcançam propriedades situadas em áreas afetadas pelo desenvolvimento futuro no sítio aeroportuário.	abrangem áreas distantes, o que justifica a alteração proposta. Alteração incorporada para abranger as restrições impostas em decorrência das operações aeronáuticas, a exemplo do ruído aeronáutico e do gerenciamento da fauna, a exemplo do ruído aeronáutico, assegurando, igualmente, a inclusão das áreas de gerenciamento do risco da fauna. Da mesma forma a nova redação permite identificar a conveniência de que atividades sensíveis às restrições operacionais não se instalem nas zonas de influência dos planos de proteção da aviação. (ex: Hospitais, em áreas de ruído; curtumes em áreas de gerenciamento do risco da fauna.)
Art. 44. 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 Helipontos;	Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pelas autoridades aeronáutica e de aviação civil, conforme o caso, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos; II - Plano de Zoneamento de Ruído;	

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 Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato do Presidente da República. § 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições. § 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.	III - Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos; IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea; e V – Plano de Gerenciamento de Risco da Fauna, nos termos da legislação específica. 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo podem ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos. § 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Específico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea devem ser aprovados por ato das autoridades aeronáutica e de aviação civil, conforme o caso. § 3º revogar § 4º As Administrações Públicas devem compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas que sofrem influência dos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.	O texto atual do CBA não contempla os planos de gerenciamento do risco da fauna. Propõe-se consolidar as competências previstas nos §§ 2º e 3º. A redação dos §§ x e xx visa registrar a necessidade de assegurar a
---	--	--

§ 7º O descumprimento do disposto no § 6º implicará a cominação de multa diária por infração aos preceitos deste Código, nos termos do art. 289, sem prejuízo da instalação, manutenção ou reparo do equipamento de sinalização pela autoridade competente, a expensas do infrator.	restrições dos Planos Básicos e Específicos na forma deste artigo, sujeita o infrator às sanções da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, bem como do inciso XIV do art. 1º do Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967. § 7º O descumprimento do disposto no § 6º implica a cominação de multa diária por infração aos preceitos deste Código, nos termos do art. 289, sem prejuízo da instalação, manutenção ou reparo do equipamento de sinalização pela autoridade competente, a expensas do infrator. § xxxx As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos, em área urbana ou rural, até o limite da Área de Segurança Aeroportuária, no que concerne ao controle de presença de fauna. § xxxx O Poder Executivo deve estabelecer Política Nacional de Gerenciamento de Ruído.	A alteração proposta para a atuação das prefeituras na ASA se justifica pelo fato de que se trata de uma área de grandes proporções, frequentemente questionada, a qual, na maioria dos casos, abrange mais de um município.
Art. 45. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.	Art. 45. As Autoridades da Aviação Civil e Aeronáutica, no exercício de suas atribuições, devem atuar junto à autoridade competente municipal para regularizar as não conformidades observadas nas áreas de influência dos planos de proteção do aeródromo, inclusive mediante o embargo das obras ou construções de qualquer natureza.	Atualmente, a CF estabelece que tal competência é da Prefeitura.
Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização.	Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições ou a adoção de medidas mitigadoras relativas à edificações levantadas antes da publicação dos Planos	

	Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização.	
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Voo - SEÇÃO I Das Várias Atividades de Proteção ao Voo		
Art. 47. O Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades: I - de controle de tráfego aéreo; II - de telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea; III - de meteorologia aeronáutica; IV - de cartografia e informações aeronáuticas; V - de busca e salvamento; VI - de inspeção em voo; VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico; VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.	Art. 47. O Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades: I - de controle de tráfego aéreo; II - de telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea; III - de meteorologia aeronáutica; IV - de cartografia e informações aeronáuticas; V - de busca e salvamento; VI - de inspeção em voo; VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico; VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.	Apenas atualização de ortografia.
Art. 48. 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. Parágrafo único. O serviço de telecomunicações aeronáuticas poderá ser operado: a) diretamente pelo Ministério da Aeronáutica; b) mediante autorização, por entidade especializada da Administração Federal Indireta, vinculada àquele Ministério, ou por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações privadas de telecomunicações aeronáuticas.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Voo - SEÇÃO II Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento		
Art. 49. As Atividades de Proteção ao Voo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.		Ortografia
Art. 50. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.		
Art. 51. 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.		Ortografia
Art. 52. A assistência poderá consistir em simples informação.		
Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível,		Ortografia

recai sobre aeronave em vôo ou pronta para partir.		
Art. 54. Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica, encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em vôo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.		Ortografia
Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.		
Art. 56. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.		
Art. 57. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito à remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases: I - considerar-se-ão, em primeiro lugar: a) o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro; b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga; c) o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente.		

II - em segundo lugar, o valor das coisas recuperadas. § 1º Não haverá remuneração: a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil; b) quando o socorro for prestado por aeronave pública. § 2º O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e convenções em vigor.		
Art. 58. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.		
Art. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.		
Art. 60. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.		
Art. 61. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo. § 1º Os interessados devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contado do dia do socorro.		

§ 2º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio.		
§ 3º Os interessados que deixarem fluir o prazo estabelecido no § 1º sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.		
Art. 62. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.		
Art. 63. 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. 64. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que: I - os reclamantes concorreram voluntariamente ou por negligência para agravar a situação de pessoas ou bens a serem socorridos; II - se, comprovadamente, furtaram ou tornaram-se cúmplices de furto, extravio ou atos fraudulentos.		
Art. 65. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.		

TÍTULO III Da Infraestrutura Aeronáutica - CAPÍTULO IV Sistema de Segurança de Voo - SEÇÃO I Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voo

Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e

II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.

§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.

Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

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

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

anterior. § 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Voo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.		
TÍTULO III Da Infraestrutura Aeronáutica - CAPÍTULO IV Sistema de Segurança de Voo - SEÇÃO II Dos Certificados de Homologação		
Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de homologação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos. § 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares. § 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade. § 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.		
Art. 69. A autoridade aeronáutica emitirá os certificados de homologação de empresa destinada à fabricação de produtos aeronáuticos, desde que o respectivo sistema de fabricação e controle assegure que toda unidade fabricada atenderá ao projeto aprovado. Parágrafo único. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de homologação de empresa, na forma do respectivo Regulamento.		

Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos. § 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar. § 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado. § 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção. § 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.		
Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir. Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO V Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro - SEÇÃO I Do Registro Aeronáutico Brasileiro		
Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e		

centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de: I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira; II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código; III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados; IV - promover o cadastramento geral. § 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro. § 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.		
Art. 73. Somente são admitidos a registro: I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros; II - documentos particulares, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas; III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Supremo Tribunal Federal;		

IV - cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.		
Art. 74. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas: I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver; II - a inscrição: a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave; b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave; c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, seqüestro, penhora e apreensão de aeronave. III - a averbação na matrícula e respectivo certificado das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia; IV - a autenticação do Diário de Bordo de aeronave brasileira; V - a anotação de usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons costumes.		
Art. 75. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real. Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser		

transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.		
Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas aprovadas pelo Ministério da Aeronáutica.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO V Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro - SEÇÃO II Do Procedimento de Registro de Aeronaves		
Art. 77. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo o número que lhes competir, observada a ordem de entrada.		
Art. 78. O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta a preferência dos direitos dependentes do registro.		
Art. 79. O título de natureza particular apresentado em via única será arquivado no Registro Aeronáutico Brasileiro, que fornecerá certidão do mesmo, ao interessado.		
Art. 80. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob número de ordem mais baixo.		
Art. 81. No Protocolo será anotada, à margem da prenotação, a exigência feita pela autoridade aeronáutica. Parágrafo único. Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, com recurso à autoridade aeronáutica superior.		
Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 30 (trinta) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado		

em atender às exigências legais.		
Art. 83. Em caso de permuta, serão feitas as inscrições nas matrículas correspondentes, sob um único número de ordem no Protocolo.		
Art. 84. O Diário de Bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas. Parágrafo único. O Diário de Bordo deverá ser encadernado e suas folhas numeradas, contendo na primeira e na última, respectivamente, o termo de abertura e encerramento com o número de suas páginas, devidamente autenticados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro.		
Art. 85. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio ex officio ou a pedido da associação de classe interessada os costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei ou os bons costumes, após a manifestação dos órgãos jurídicos do Ministério da Aeronáutica.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção I Da Investigação Sipaer		
Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos. § 1º (Vetado). § 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva		

aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos. § 3° (Vetado). § 4° (Vetado). § 5° (Vetado). § 6° (Vetado).		
Art. 86-A. A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por objetivo único a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança operacional. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.	Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro. Parágrafo único. A prevenção de acidentes aeronáuticos envolve, além das atividades acima mencionadas, as ações necessárias ao cumprimento dos planos de proteção da aviação, a saber, Planos de Zona de Ruído (PZR), Planos de Zona de Proteção (PZP) e Plano de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF), considerando o controle dos riscos e a	Os planos de proteção têm o objetivo de controlar riscos e prevenir conflitos, razão da conveniência de inclusão do parágrafo proposto.

	preservação de condições adequadas de segurança nas áreas de influência dos aeroportos.	
Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido. Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunica-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente.		
Art. 88-A. A investigação Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - 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 acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 1º A investigação Sipaer deverá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 2º A autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou		

incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	§ 3º A autoridade de investigação Sipaer deve monitorar e supervisionar, em coordenação com a autoridade responsável pelo controle do espaço aéreo, a Área de Segurança Aeroportuária (ASA), no que se refere à prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.	Faz-se necessária uma coordenação mais efetiva entre as autoridades responsáveis pelo monitoramento e supervisão da Área de Segurança Aeroportuária (ASA).
Art. 88-B. A investigação Sipaer de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.		
Art. 88-C. A investigação Sipaer não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação.		
Art. 88-D. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.		
Art. 88-E. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a		

autoridade de investigação Sipaer colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, desde que: I - não exista, no quadro de pessoal do órgão solicitante, técnico capacitado ou equipamento apropriado para os exames requeridos; II - a autoridade solicitante discrimine os exames a serem feitos; III - exista, no quadro de pessoal da autoridade de investigação Sipaer, técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos; e IV - a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. O pessoal colocado à disposição pela autoridade de investigação Sipaer não poderá ter participado da investigação Sipaer do mesmo acidente.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção II Da Competência para a Investigação Sipaer		
Art. 88-F. A investigação de acidente com aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-G. A investigação Sipaer de acidente com aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação Sipaer, a qual		

decidirá sobre a composição da comissão de investigação Sipaer, cuja presidência caberá a profissional habilitado e com credencial Sipaer válida. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 1º A autoridade de investigação Sipaer requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação Sipaer. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 2º À comissão de investigação Sipaer, nos limites estabelecidos pela autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado o acesso à aeronave acidentada, a seus destroços e a coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 3º A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 1o e 2o deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 4º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, aplicando-se a Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 5º Em caso de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo com aeronave civil, a autoridade de investigação Sipaer terá prioridade no embarque em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público.		
---	--	--

§ 6º No intuito de prover celeridade à investigação Sipaer, a prioridade prevista no § 5o deste artigo será exercida mediante a apresentação de credencial emitida pela autoridade de investigação Sipaer, no aeroporto de embarque, ao representante da empresa requisitada.		
Art. 88-H. A investigação Sipaer de acidente aeronáutico será concluída com a emissão do relatório final, documento que representa o pronunciamento da autoridade de investigação Sipaer sobre os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea. Parágrafo único. O relatório final de acidente com aeronave de Força Armada será aprovado pelo comandante do respectivo Comando Militar. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção III Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação		
Art. 88-I. São fontes Sipaer: I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições; II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições; III - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências; IV - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições; V - gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros		

deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos; VI - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e VII - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação. § 1º Em proveito da investigação Sipaer, a autoridade de investigação Sipaer terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput. § 2º A fonte de informações de que trata o inciso III do caput e as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 88-K desta Lei. § 3º Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção. § 4º Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do Sipaer revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto no art. 207 do Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil.		
Art. 88-J. As fontes e informações Sipaer que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		

Art. 88-K. Para o uso das fontes Sipaer como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas.		
Art. 88-L. A autoridade Sipaer, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações Sipaer em andamento e às respectivas fontes Sipaer.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção IV Do Acesso aos Destroços de Aeronave		
Art. 88-M. A aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interditada pela autoridade de investigação Sipaer, observando-se que: I - o auto de interdição será assinado pela autoridade de investigação Sipaer e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante; II - mediante autorização da autoridade de investigação Sipaer, a aeronave interditada poderá funcionar para efeito de manutenção; e III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave.		
Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação		

Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.		
Art. 88-O. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.		
Art. 88-P. Em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação Sipaer.		
88-Q. O dever de remoção de aeronave envolvida em acidente, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes. § 1º Nos aeródromos públicos, caso o explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 2º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços	88-Q. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica, dos seus destroços e de bens transportados, em qualquer parte, é do proprietário ou explorador da aeronave, que deve arcar com as despesas decorrentes. § 1º Nos aeródromos públicos, caso o proprietário ou explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços, após a liberação pela autoridade de investigação SIPAER, compete ao operador aeroportuário fazê-lo, imputando-se ao proprietário ou explorador da aeronave a indenização das despesas, ficando o operador aeroportuário isento de qualquer responsabilidade decorrente dessa ação. § 2º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o	

quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos. § 3º Será proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pela autoridade de investigação Sipaer e, se houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares.	proprietário ou explorador da aeronave acidentada deve providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos. § 4º Na ocorrência de acidentes ou incidentes aeronáuticos o proprietário ou explorador da aeronave acidentada responde objetivamente pelos prejuízos acarretados às instalações aeroportuárias, suas pistas e pátios, inclusive pelos prejuízos decorrentes da inoperância do aeroporto.	Necessidade de previsão da responsabilidade objetiva do proprietário ou explorador da aeronave pelos danos causados à infraestrutura aeroportuária decorrentes de acidente ou incidente aeronáutico.
Art. 88-R. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer, do início da investigação Sipaer até 90 (noventa) dias após a sua conclusão, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 1º Caso mais de um interessado habilite-se na forma do caput, os destroços serão encaminhados àquele que primeiro se habilitou, sendo todos os juízos habilitados notificados da decisão de custódia, por meio de comunicação oficial da autoridade de investigação Sipaer. § 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o transporte em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado		

tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado. (Incluído pela Lei nº 12.970/2014) § 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2º, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 4º Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação Sipaer publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seus ônus e responsabilidade. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 5º Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1º a 4º, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruídos pela autoridade de investigação Sipaer, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata. § 6º Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação Sipaer.		
Art. 89. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo		

das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida.		
Art. 91. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Parágrafo único. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 92. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Parágrafo único. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 93. A correspondência transportada por aeronave acidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.		
CAPÍTULO VII Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo - SEÇÃO I Da Facilitação do Transporte Aéreo		
Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Aeronáutica, tem por objetivo estudar as normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.		
CAPÍTULO VII Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo - SEÇÃO II Da Segurança da Aviação Civil		
Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.		
§ 1º A Comissão mencionada no caput deste artigo tem como objetivos:		
I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;		

II - promover a coordenação entre: a) os serviços de controle de passageiros; b) a administração aeroportuária; c) o policiamento; d) as empresas de transporte aéreo; e) as empresas de serviços auxiliares. § 2º Compete, ainda, à referida Comissão determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.		
CAPÍTULO VII Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo - SEÇÃO III Da Coordenação do Transporte Aéreo Civil		
Art. 96. O Poder Executivo regulamentará o órgão do sistema de coordenação do transporte aéreo civil, a fim de: I - propor medidas visando a: a) assegurar o desenvolvimento harmônico do transporte aéreo, no contexto de programas técnicos e econômico-financeiros específicos; b) acompanhar e fiscalizar a execução desses programas. II - apreciar, sob os aspectos técnico-aeronáuticos e econômico-financeiros, os pedidos de importação e exportação de aeronaves civis e propor instruções para o incentivo da indústria nacional de natureza aeroespacial.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO I Dos Aeroclubes		
Art. 97. Aero clube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo		

cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade. § 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de: I - ensino e adestramento de pessoal de vôo; II - ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica; III - recreio e desportos. § 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.	Revogar	Tendo em vista o atual contexto entende-se que não há justificativa para considerar aeroclube como de utilidade pública. É notório que os aeroclubes exercem atividades de cunho econômico, cobrando pela prestação de serviços a terceiros, tais como hangaragem, estadia, vigilância, manutenção e venda de combustível e lubrificantes, além da prestação de serviços que extrapolam os objetivos sociais aeronáuticos, a exemplo de atividades sociais, desportivas e recreativas, auferindo receitas advindas dessas atividades. É forçoso reconhecer que a manutenção dessa benesse sem a devida razão justificadora, na atual conjuntura, impõe desequilíbrio ao
---	----------------	--

		sistema tarifário referente à exploração aeroportuária, o que onera indevidamente as pessoas jurídicas que exploram a infraestrutura aeroportuária e, em última instância, causa injustiça à coletividade que utiliza os serviços públicos em questão.
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO II Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil		
Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (artigo 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica. § 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública. § 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.		
Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica. Parágrafo único. O Poder Executivo baixará regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro		

dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.		
TÍTULO III Da Infraestrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO III Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infraestrutura Aeronáutica		
Art. 100. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infra-estrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao (omissão do Diário Oficial). Parágrafo único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO IX Sistema de Indústria Aeronáutica		
Art. 101. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico ou relativo à proteção ao vôo depende de registro e de homologação (artigos 66 a 71).		
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO III Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO X Dos Serviços Auxiliares		
Art. 102. São serviços auxiliares: I - as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos;		

II - os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica. § 1º (Vetado). § 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.		
Art. 103. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de conformidade com lei específica.		
Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.		
TÍTULO III Da Infraestrutura aeronáutica - CAPÍTULO XI Sistema de Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica		
Art. 105. Poderá ser instalado órgão ou Comissão com o objetivo de: I - promover o planejamento integrado da infra-estrutura aeronáutica e sua harmonização com as possibilidades econômico-financeiras do País; II - coordenar os diversos sistemas ou subsistemas; III - estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas; IV - coordenar os diversos registros e homologações exigidos por lei.		

TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO I Disposições Gerais		
Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas. Parágrafo único. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade (artigos 72, I, 109 e 114), transferência por ato entre vivos (artigos 72, II e 115, IV), constituição de hipoteca (artigos 72, II e 138), publicidade (artigos 72, III e 117) e cadastramento geral (artigo 72, V).		
Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares. § 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (artigo 3º, I). § 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas. § 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas. § 4º As aeronaves a serviço de entidades da Administração Indireta Federal, Estadual ou Municipal são consideradas, para os efeitos deste Código, aeronaves privadas (artigo 3º, II). (Revogado pela Lei nº 12.887, de 2013) § 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (artigo 14, § 6º).		
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade - SEÇÃO I Da Nacionalidade e Matrícula		
Art. 108. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado		

em que esteja matriculada.		
Art. 109. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave. § 1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente. § 2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.		
Art. 110. A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade; ou pelo explorador, mediante o 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. 111 A matrícula será provisória quando: I - feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha 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. 112. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas: I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal (artigo 75 e Parágrafo único); II - ex officio quando matriculada em outro país; III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.		
Art. 113. As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.		
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade - SEÇÃO II Do Certificado de Aeronavegabilidade		
Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o 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 (artigos 20 e 68, § 2º). § 1º São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de		

suspensão ou cassação. § 2º Poderão ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente.		
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO III Da Propriedade e Exploração da Aeronave - SEÇÃO I Da Propriedade da Aeronave		
Art. 115. Adquire-se a propriedade da aeronave: - I - por construção; - II - por usucapião; - III - por direito hereditário; - IV - por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro; - V - por transferência legal (artigos 145 e 190). § 1º Na transferência da aeronave estão sempre compreendidos, salvo cláusula expressa em contrário, os motores, equipamentos e instalações internas. § 2º Os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio, senão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.		
Art. 116. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver: - I - construído, por sua conta; - II - mandado construir, mediante contrato; - III - adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa-fé, sem interrupção nem oposição durante 5 (cinco) anos; - IV - adquirido por direito hereditário; - V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial (artigo 115, IV).		

§ 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 expresse mandato ou consentimento.		
Art. 117. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro: I - as arrematações e adjudicações em hasta pública; II - as sentenças de divórcio, de nulidade ou anulações de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves; III - as sentenças de extinção de condomínio; IV - as sentenças de dissolução ou liquidação de sociedades, em que haja aeronaves a partilhar; V - as sentenças que, nos inventários, arrolamentos e partilhas, adjudicarem aeronaves em pagamento de dívidas da herança; VI - as sentenças ou atos de adjudicação, assim como os formais ou certidões de partilha na sucessão legítima ou testamentária; VII - as sentenças declaratórias de usucapião.		
Art. 118. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado serão inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro. § 1º No caso de hipoteca de aeronave em construção mediante contrato, far-se-ão, ao mesmo tempo, a inscrição do respectivo contrato de construção e a da hipoteca. § 2º No caso de hipoteca de aeronave em construção por conta do fabricante faz-se, no mesmo ato, a inscrição do projeto de construção e da respectiva hipoteca. § 3º Quando não houver hipoteca de aeronave em		

construção, far-se-á a inscrição do projeto construído por ocasião do pedido de matrícula.		
Art. 119. As aeronaves em processo de homologação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de voo experimental e de marca experimental (artigos 17, Parágrafo único, e 67, § 1º).		
Art. 120. Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção previstas em lei. § 1º Ocorre o abandono da aeronave ou de parte dela quando não for possível determinar sua legítima origem ou quando manifestar-se o proprietário, de modo expresso, no sentido de abandoná-la. § 2º Considera-se perecida a aeronave quando verificada a impossibilidade de sua recuperação ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial. § 3º Verificado, em inquérito administrativo, o abandono ou perecimento da aeronave, será cancelada ex officio a respectiva matrícula.		
Art. 121. 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 artigo 73, item III.		
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO III Da Propriedade e Exploração da Aeronave - SEÇÃO II – Da Exploração e do Explorador de Aeronave ...		

TÍTULO IV Das Aeronaves – CAPÍTULO IV Dos Contratos sobre Aeronave... TÍTULO IV Das Aeronaves – CAPÍTULO V Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave... TÍTULO IV Das Aeronaves – CAPÍTULO VI Do Sequestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave... TÍTULO V Da Tripulação – CAPÍTULO I Da Composição da Tripulação... TÍTULO V Da Tripulação – CAPÍTULO II Das Licenças e Certificados... TÍTULO V Da Tripulação – CAPÍTULO III Do Comandante de Aeronave... TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos – CAPÍTULO I Introdução... TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos – CAPÍTULO II Serviços Aéreos Privados...		
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos - SEÇÃO I Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos		
Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.		
Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver: I - sede no Brasil; II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social; III - direção confiada exclusivamente a brasileiros. § 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto. § 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código. § 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto,		

que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica. § 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.		
Art. 182. A autorização pode ser outorgada: I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior; II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros. Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.		
Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.		
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos - SEÇÃO II Da Aprovação dos Atos Constitutivos e suas Alterações		
Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio. Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.		
Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no 1º (primeiro)		

mês de cada semestre do exercício social, relação completa: I - dos seus acionistas, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social; II - das transferências de ações, operadas no semestre anterior, com a qualificação do transmitente e do adquirente, bem como do que representa, percentualmente, a sua participação social. § 1º Diante dessas informações, poderá a autoridade aeronáutica: I - considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei; II - determinar que, no período que fixar, as transferências dependerão de aprovação prévia. § 2º É exigida a autorização prévia, para a transferência de ações: I - que assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade; II - que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social; III - que representem 2% (dois por cento) do capital social; IV - durante o período fixado pela autoridade aeronáutica, em face da análise das informações semestrais a que se refere o § 1º, item II, deste artigo; V - no caso previsto no artigo 181, § 3º.		
Art. 186. As empresas de que tratam os artigos 181 e 182, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos, o bem público ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se ou incorporar-se. § 1º A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão permitidas tendo em vista a exploração dos serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.		

§ 2º Embora pertencendo ao mesmo grupo societário, uma empresa não poderá, fora dos casos previstos no caput deste artigo, explorar linhas aéreas cuja concessão tenha sido deferida a outra. § 3º Todos os casos previstos no caput e no § 1º deste artigo só se efetuarão com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.		
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos - SEÇÃO III Da Intervenção, Liquidação e Falência de Empresa Concessionária de Serviços Aéreos Públicos		
Art. 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.		
Art. 188. O Poder Executivo poderá intervir nas empresas concessionárias ou autorizadas, cuja situação operacional, financeira ou econômica ameace a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo. § 1º A intervenção visará ao restabelecimento da normalidade dos serviços e durará enquanto necessária à consecução do objetivo. § 2º Na hipótese de ser apurada, por perícia técnica, antes ou depois da intervenção, a impossibilidade do restabelecimento da normalidade dos serviços: I - será determinada a liquidação extrajudicial, quando, com a realização do ativo puder ser atendida pelo menos a metade dos créditos; II - será requerida a falência, quando o ativo não for suficiente para atender pelo menos à metade dos créditos, ou quando houver fundados indícios de crimes falenciais.		
Art. 189. Além dos previstos em lei, constituem créditos privilegiados da União nos processos de liquidação ou falência		

de empresa de transporte aéreo: I - a quantia despendida pela União para financiamento ou pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos pela empresa de transporte aéreo; II - a quantia por que a União se haja obrigado, ainda que parceladamente, para pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos, importados pela empresa de transporte aéreo.		
Art. 190. Na liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo, serão liminarmente adjudicadas à União, por conta e até o limite do seu crédito, as aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos antes da instauração do processo: I - com a contribuição financeira da União, aval, fiança ou qualquer outra garantia desta ou de seus agentes financeiros; II - pagos no todo ou em parte pela União ou por cujo pagamento ela venha a ser responsabilizada após o início do processo. § 1º A adjudicação de que trata este artigo será determinada pelo Juízo Federal, mediante a comprovação, pela União, da ocorrência das hipóteses previstas nos itens I e II deste artigo. § 2º A quantia correspondente ao valor dos bens referidos neste artigo será deduzida do montante do crédito da União, no processo de cobrança executiva, proposto pela União contra a devedora, ou administrativamente, se não houver processo judicial.		
Art. 191. Na expiração normal ou antecipada das atividades da empresa, a União terá o direito de adquirir, diretamente, em sua totalidade ou em partes, as aeronaves, peças e equipamentos, oficinas e instalações aeronáuticas, pelo valor de mercado.		

TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos - SEÇÃO IV Do Controle e Fiscalização dos Serviços Aéreos Públicos		
Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica.		
Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruínosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.		
Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não regulares (artigos 217 a 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos. Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos contratos ou acordos firmados pelos empresários de serviços especializados (artigo 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (artigos 15, § 2º e 178, § 2º), entre si, ou com terceiros.		
Art. 195. Os serviços auxiliares serão regulados de conformidade com o disposto nos artigos 102 a 104.		
Art. 196. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos, deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade aeronáutica. Parágrafo único. O explorador da aeronave, através de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer aos órgãos do Sistema de Proteção ao Vôo (artigos 47 a 65), os		

elementos relativos ao vôo ou localização da aeronave.		
Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar. Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários.		
Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica. Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.		
Art. 199. A autoridade aeronáutica poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.		
Art. 200. Toda empresa nacional ou estrangeira de serviço de transporte aéreo público regular obedecerá às tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica. Parágrafo único. No transporte internacional não regular, a autoridade aeronáutica poderá exigir que o preço do transporte seja submetido a sua aprovação prévia.		
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO IV Dos Serviços Aéreos Especializados		
Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de: I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia; II - prospecção, exploração ou detecção de elementos do		

solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas; III - publicidade aérea de qualquer natureza; IV - fomento ou proteção da agricultura em geral; V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica; VI - ensino e adestramento de pessoal de vôo; VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima; VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.		
Art. 202. Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, semeadura, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.		
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO V Do Transporte Aéreo Regular...		
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO VI Dos Serviços de Transporte Aéreo Não Regular		
Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será intransferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.		
Art. 218. Além da nacionalidade brasileira, a pessoa interessada em obter a autorização de funcionamento, deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando:		

I - sua capacidade econômica e financeira; II - a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar; III - que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas; IV - que fez os seguros obrigatórios.		
Art. 219. Além da autorização de funcionamento, de que tratam os artigos 217 e 218, os serviços de transporte aéreo não regular entre pontos situados no País, ou entre ponto no Território Nacional e outro em país estrangeiro, sujeitam-se à permissão correspondente.		
Art. 220. Os serviços de táxi-aéreo constituem modalidade de transporte público aéreo não regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.		
Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (artigos 267, § 2º; 178, § 2º e 179).		
TÍTULO VII Do Contrato de Transporte Aéreo...		
Art. 238. Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.		
TÍTULO VIII Da Responsabilidade Civil – CAPÍTULO V Da Responsabilidade do Construtor Aeronáutico e das Entidades de Infra-Estrutura Aeronáutica		
Art. 280. Aplicam-se, conforme o caso, os limites estabelecidos		

nos artigos 257, 260, 262, 269 e 277, à eventual responsabilidade: I - do construtor de produto aeronáutico brasileiro, em relação à culpa pelos danos decorrentes de defeitos de fabricação; II - da administração de aeroportos ou da Administração Pública, em serviços de infra-estrutura, por culpa de seus operadores, em acidentes que causem danos a passageiros ou coisas.		
TÍTULO VIII Da Responsabilidade Civil – CAPÍTULO VI Da Garantia de Responsabilidade		
Art. 281. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação: I - aos danos previstos neste Título, com os limites de responsabilidade civil nele estabelecidos (artigos 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1º do artigo 257 e parágrafo único do artigo 262); II - aos tripulantes e viajantes gratuitos equiparados, para este efeito, aos passageiros (artigo 256, § 2º); III - ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos serviços aéreos privados (artigo 178, § 2º, e artigo 267, I); IV - ao valor da aeronave. Parágrafo único. O recebimento do seguro exime o transportador da responsabilidade (artigo 250).		
Art. 282. Exigir-se-á do explorador de aeronave estrangeira, para a eventual reparação de danos a pessoas ou bens no espaço aéreo ou no território brasileiro: a) apresentação de garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras; b) o cumprimento das normas estabelecidas em Convenções ou Acordos Internacionais, quando aplicáveis.		
Art. 283. A expedição ou revalidação do certificado de		

aeronavegabilidade só ocorrerá diante da comprovação do seguro, que será averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro e respectivos certificados. Parágrafo único. A validade do certificado poderá ser suspensão, a qualquer momento, se comprovado que a garantia deixou de existir.		
Art. 284. Os seguros obrigatórios, cuja expiração ocorrer após o início do voo, consideram-se prorrogados até o seu término.		
Art. 285. Sob pena de nulidade da cláusula, nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, não poderá haver exclusão de riscos resultantes do transporte aéreo. Parágrafo único. Em se tratando de transporte aéreo, as apólices de seguro de vida ou de seguro de acidentes não poderão conter cláusulas que apresentem taxas ou sobretaxas maiores que as cobradas para os transportes terrestres.		
Art. 286. Aquele que tiver direito à reparação do dano poderá exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável (artigos 250 e 281, Parágrafo único).		
TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO I Dos Órgãos Administrativos Competentes...		
TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO II Das Providências Administrativas...		
TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO III Das Infrações		
Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos: I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;		

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes; III - cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica; IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados; V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas; VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização; VII - prática reiterada de infrações graves; VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica; IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.		
Art. 300. A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.		
Art. 301. A suspensão poderá ser por prazo até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.		
Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: I - infrações referentes ao uso das aeronaves: ... II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: ... III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos: ...		

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes: ... VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores: ...		
TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO IV Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave		
Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos: 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 (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21); 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 dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. § 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.		
Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo anterior, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, a autoridade aeronáutica poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la. § 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga não puser em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, poderá a autoridade aeronáutica fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga. § 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade aeronáutica reter o material bélico e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no parágrafo anterior.		
Art. 305. A aeronave pode ser interdita: I - nos casos do artigo 302, I, alíneas a até n; II, alíneas c, d, g e j; III, alíneas a, e, f e g; e V, alíneas a a e; II - durante a investigação de acidente em que estiver envolvida.		

§ 1º Efetuada a interdição, será lavrado o respectivo auto, assinado pela autoridade que a realizou e pelo responsável pela aeronave. § 2º Será entregue ao responsável pela aeronave cópia do auto a que se refere o parágrafo anterior.		
Art. 306. A aeronave interditada não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.		
Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde. Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros; ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.		
Art. 308. A apreensão da aeronave dar-se-á para preservar a eficácia da detenção ou interdição, e consistirá em mantê-la estacionada, com ou sem remoção para hangar, área de estacionamento, oficina ou lugar seguro (artigos 155 e 309).		
Art. 309. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento à ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas nesta Lei.		
Art. 310. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interditada ou apreendida será imediatamente liberada.		

Art. 311. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito à indenização.		
TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO V Da Custódia e Guarda de Aeronave		
Art. 312. 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. 313. O explorador ou o proprietário de aeronaves entregues em depósito ou a guarda de autoridade aeronáutica responde pelas despesas correspondentes. § 1º Incluem-se no disposto neste artigo: I - os depósitos decorrentes de apreensão; II - os seqüestros 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 judiciários. § 2º No caso do § 2º do artigo 303, 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 No caso do parágrafo anterior, caberá ação regressiva contra o Poder Público cuja autoridade houver agido com excesso de poder ou com espírito emulatório.		
Art. 314. O depósito não excederá o prazo de 2 (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 ocorrer 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 Ministério da Aeronáutica, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB. § 3º O disposto neste artigo não se aplica ao depósito decorrente de processo administrativo de natureza fiscal.		
Art. 315. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.		
TÍTULO X - Dos Prazos Extintivos		
Art. 316. Prescreve em 6 (seis) meses, contados da tradição da aeronave, a ação 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. 317. Prescreve em 2 (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, ressalvado o disposto nos parágrafos do artigo 61; V - para cobrar créditos, resultantes de contratos sobre utilização de aeronave, se não houver prazo diverso 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 por culpa da administração do aeroporto ou da Administração Pública (artigo 280), a partir do dia da ocorrência do fato; IX - do segurado contra o segurador, contado o prazo do dia em que ocorreu o fato, cujo risco estava garantido pelo seguro (artigo 281); X - 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. 318. Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo começará a correr da data em que tiver conhecimento, mas não poderá ultrapassar de 3 (três) anos a partir do evento.		
Art. 319. As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo. Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos prazos definidos no Código Tributário Nacional.		

Art. 320. A intervenção e liquidação extrajudicial deverão encerrar-se no prazo de 2 (dois) anos. Parágrafo único. Ao término do prazo de 2 (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. 321. O explorador de serviços aéreos públicos é obrigado a conservar, pelo prazo de 5 (cinco) anos, os documentos de transporte aéreo ou de outros serviços aéreos.		
TÍTULO XI - Disposições Finais e Transitórias		
Art. 322. Fica autorizado o Ministério da Aeronáutica a instalar uma Junta de Julgamento da Aeronáutica com a competência de julgar, administrativamente, as infrações e demais questões dispostas neste Código, e mencionadas no seu artigo 1º, (vetado). § 1º (vetado). § 2º (vetado). § 3º (vetado). § 4º O Poder Executivo, através de decreto, regulamentará a organização e o funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica.		
Art. 323. Este Código entra em vigor na data de sua publicação.		
Art. 324. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, o Decreto-Lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, a Lei nº 5.448, de 4 de junho de 1968, a Lei nº 5.710, de 7 de outubro de 1971, a Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.350, de 7 de julho de 1976, a Lei nº 6.833, de 30 de setembro de 1980, a Lei nº 6.997, de 7 de junho de 1982, e demais disposições em contrário.		

--	--	--