Previsão atual CBA	Nova redação proposta	Justificativa
<p>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.</p> <p>§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).</p> <p>§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.</p> <p>§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).</p>	<p>Manutenção do artigo.</p>	<p>Quantos às propostas de inclusão de um§ 4º ou do §3º (proposta ABEAR).</p> <p>A inclusão do parágrafo 4º, como sugerido, pode gerar uma interpretação de que, nos casos omissos, dever-se-á aplicar a legislação internacional sem a necessidade de uma adoção por parte do Brasil. Essa ideia é temerária, visto que o “Direito Internacional” pode adotar regras com o objetivo de fomentar a adoção de uma regra ou que enderece aspectos idiossincráticos de um país, que podem ser inadequados para o Brasil.</p> <p>No caso da proposta da ABEAR, torna-se ainda mais preocupante o texto. Perceba que proibir a imposição de dispositivos do direito interno, sem a adequada avaliação técnica, pode, por vezes forçar a implementação de regras inviáveis. É importante observar que muitos tratados são firmados sem um endereçamento específico das singularidades da aviação, o que força o governo a adotar dispositivos internos para adequar estes tratados às necessidades do país.</p> <p>A título de exemplo, vejamos o Protocolo de Montreal, assinado em 1987 e ratificado pelo Congresso. Nele, o simples banimento do Halon mostrou-se inadequado, pois, por um questionável e insignificante (devido à quantidade dessa substância utilizada) ganho ambiental as nações deveriam reduzir o nível de segurança operacional, visto que não há, atualmente, substitutos adequados ao Halon no que tange a eficiência.</p> <p>Outro exemplo que podemos citar é o das soldas sem chumbo, cujo banimento sob um pretexto ambiental já levantou discussões acerca de riscos à segurança (Tin Whiskers).</p> <p>É importante ressaltar que o texto atual do artigo já estabelece que os tratados internacionais fazem parte da legislação aeronáutica. A inclusão das propostas, portanto, apenas retira a possibilidade de adequar certas regras às necessidades do país, como por vezes defendido nessa comissão.</p> <p>Acredito que a adoção automática de requisitos em tratados ou a proibição de “invocar disposições do direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado”, por vezes de caráter multilateral e não focado na aviação, ou mesmo dos requisitos da ICAO presentes nos anexos, é inviável e contraproducente. Dessa forma, sugiro a exclusão dos textos propostos.</p>

<p>Não há.</p>	<p>Inclusão após o Art. 3º</p> <p>Art. XX – A regulamentação complementar e as normas sobre matéria aeronáutica previstas nesse Código (Art. 1º §3º e Art. 86), emitidas pelas entidades previstas no Art. 2º, deverão ser precedidas por audiência pública quando afetarem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos.</p> <p>Parágrafo único. Excluem-se da necessidade de audiência pública os documentos e autos cuja divulgação possa violar a segurança do País, o segredo protegido, a intimidade de alguém ou, para preservação a segurança de voo, requer uma ação emergencial.</p>	<p>Em consonância com os princípios de transparência e na garantia do direito ao contraditório, devem as entidades reguladoras previstas no código (<i>i.e.</i> ANAC e COMAER) consultar a população antes da criação de documentos normativos que afetem os agentes econômicos, garantindo que as mesmas enderecem o interesse público.</p>
<p>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).</p> <p>[...]</p> <p>§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes</p>	<p>Alteração do §5º</p> <p>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).</p> <p>[...]</p> <p>§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes, aerodesportivas e aquelas detentoras de certificados de aeronavegabilidade especiais.</p>	<p>Em alinhamento com a proposta 2 para alteração do Art. 14 §5º, porém, acrescentando aeronaves com certificados de aeronavegabilidade especiais.</p>
<p>Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:</p> <p>[...]</p> <p>Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de traslado.</p>	<p>Alteração do parágrafo único.</p> <p>Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:</p> <p>[...]</p> <p>Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento, estabelecer as condições para voos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os voos de traslado e para os demais propósitos previstos para os certificados de voo especiais (Art. 114 §3º).</p>	<p>Novamente, trata-se da previsão dos demais certificados de aeronavegabilidade especiais.</p>

<p>Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.</p>	<p>Alteração do Art. 40</p> <p>Art. 40. É dispensada a licitação para a utilização de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às empresas de transporte aéreo público regular e não-regular de passageiros, carga e mala postal, às empresas permissionárias de serviços auxiliares, inclusive que explorem a atividade de abrigo de aeronave, bem como às empresas de revisão, reparo, manutenção e fabricação de aeronaves que sejam certificadas pela autoridade aeronáutica.</p>	<p>Assim como as empresas de revisão, reparo e manutenção, os fabricantes de aeronaves precisam, obrigatoriamente, do acesso ao aeroporto. Portanto, enquadram-se nas premissas que originaram o artigo, que tinha por intuito de adequar os procedimentos aplicáveis e proteger o capital investido por essas organizações.</p>
<p>Art. 47. O Sistema de Proteção ao Vôo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:</p> <p>[...]</p> <p>VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.</p>	<p>Manutenção do inciso VIII.</p>	<p>No inciso XI da proposta 1, deve-se manter a qualificação “terrestre”, pois não cabe ao SISCEAB a supervisão da fabricação de equipamentos embarcados, como, por exemplo, o CPDLC, ADS-B out etc. A exclusão pode gerar dúvidas e criar retrabalho.</p>
<p>Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de vôo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:</p> <p>I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e</p> <p>II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.</p> <p>§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.</p> <p>§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.</p>	<p>Alteração do Art. 66</p> <p>Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:</p> <p>I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e</p> <p>II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.</p> <p>§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, a vigorar a partir de sua publicação.</p> <p>§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.</p> <p>§ 3º Poderá a autoridade de aviação civil conceder uma isenção para um requisito presente nos regulamentos prescritos no § 1º desse artigo, se a mesma considerar que a isenção é do interesse público e que não há decréscimo no nível de segurança.</p>	<p>Adequa-se o nome do RBHA, substituindo-o por RBAC, nomenclatura adotada desde a Resolução ANAC Nº 30, de 21/05/2008.</p> <p>Também inclui a prerrogativa da emissão de isenções. A emissão dessas isenções, ferramenta usual do processo de certificação, passam, uma vez que previstas no artigo que define os padrões mínimos, a não configurar ato normativo, podendo ser trabalhadas no nível da superintendência, desonerando o processo.</p>

<p>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.</p> <p>§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de vôo.</p> <p>§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior.</p> <p>§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.</p>	<p>Alteração do Art. 67</p> <p>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 ou de aeronave com certificado de aeronavegabilidade de que trata o §3º do art. 114.</p> <p>§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de vôo.</p> <p>§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador e ainda as com propósitos especiais, tais como pesquisa e desenvolvimento, demonstração de conformidade com requisito e pesquisa de mercado, para as quais é permitido o emprego de materiais referidos no §1º.</p> <p>§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.</p>	<p>Deve-se aperfeiçoar a disciplina dos certificados de aeronavegabilidade especiais, destinados a aeronaves em condições específicas, nas quais muitas são usuais na operação do fabricante aeronáutico. Observa-se, a esse respeito, que é excessivamente restritiva a atual disciplina contida na Lei. Dessa forma, a proposta visa uma maior transparência e eficiência do processo.</p>
<p>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.</p> <p>§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.</p> <p>§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade.</p> <p>§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.</p>	<p>Alteração do Art. 68</p> <p>Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.</p> <p>§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.</p> <p>§ 2º A emissão de certificado de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto nas hipóteses previstas no § 3º do art. 114.</p> <p>§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.</p>	<p>A proposta torna claro que, nos casos de certificado de aeronavegabilidade especiais, como o AEV e CAVE, o certificado de tipo não é indispensável. Como o texto atual não faz distinção ao tipo de certificado de aeronavegabilidade para o qual é aplicável, a mudança tornaria a prática, atualmente realizada sob o alívio previsto no Art. 20, mais transparente.</p>
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Alteração do Art. 69</p> <p>Art. 69. A autoridade de aviação civil emitirá um certificado para uma organização de projeto ou para uma organização de fabricação, que autorizará a organização a certificar o projeto de produtos aeronáuticos ou a certificar a conformidade das aeronaves, motores de aeronaves, hélices, e equipamentos, quanto ao cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66 desse código.</p> <p>§1º Ao receber um pedido para certificação prevista nesse artigo, a autoridade de aviação civil deverá avaliar a organização que apresenta o pedido, em conformidade com os regulamentos a serem prescritos por esta autoridade, de forma a determinar se a organização tem um sistema de projeto e/ou fabricação e controle</p>	<p>Busca estabelecer os princípios para a implementação de uma organização certificada e de uma abordagem sistêmica por parte da autoridade. Este, que é um assunto de grande importância, pode se uma solução para a liberação dos recursos da autoridade e da indústria durante o processo de certificação.</p> <p>Vale salientar que o Brasil está bem aquém na regulamentação dessa área, quando comparado com outros locais com indústria aeronáutica forte, como Europa, EUA, Canadá e Austrália.</p> <p>O artigo, de forma similar àquela adotada pela legislação dos EUA, estabelece, adicionalmente o certificado de produção já previsto, o certificado para uma organização de projeto.</p>

	<p>que assegure o adequado cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66.</p> <p>§2º A autoridade de aviação civil deverá aceitar, sem comprovações adicionais, a documentação fornecida pela organização certificada na emissão de aprovações e certificados previstos nesse código, ou emendas aos mesmos, excetuando-se os certificados previstos neste artigo.</p> <p>§3º Poderá a autoridade de aviação civil realizar, a qualquer momento, auditorias nos sistemas certificados sob esse artigo, de forma a avaliar sua aderência aos requisitos previstos no Art. 66 e aos processos aprovados em seu manual de organização.</p> <p>§4º Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de produção, na forma do respectivo Regulamento.</p>	<p>O certificado autorizará a organização a proceder a certificação do produto aeronáutico, atribuição dada à ANAC pela Lei 11.182/2005, Art. 8º, inciso XXXIII. Embora prevista a competência à ANAC, deve-se salientar que a competência não é, pela Lei supracitada, exclusiva. Além disso, o texto do inciso em questão já permite o reconhecimento de certificação feita por terceiros:</p> <p>XXXIII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;</p> <p>Dessa forma, a legislação brasileira já traria a previsão necessária para implementação proposta.</p> <p>Salienta-se a importância do § 1º da proposta. Ele, analogamente ao item (2) da legislação americana, traz a prerrogativa da requisição da certificação para o regulado, diferenciando-se, portanto, do credenciamento/delegação, no qual a prerrogativa é da autoridade, com base em sua percepção de sua necessidade.</p> <p>Devido à ausência de texto equivalente ao §5º para a certificação de organização de projeto, torna-se claro que esse certificado não é obrigatório para a obtenção de um certificado de tipo, que poderá ser obtido através do processo vigente.</p> <p>Por fim, também salienta-se que a organização de projeto não poderá emitir o certificado de tipo, sendo essa uma competência da autoridade. Apenas o processo de certificação, dentro dos limites estabelecidos, permanecerá sob sua competência.</p>
<p>Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de voo ou o interesse público o exigir.</p> <p>Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.</p>	<p>Alteração do Art. 71</p> <p>Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de voo ou o interesse público o exigir e, quando aplicável, conforme estabelecido no Art. 289 do presente Código.</p> <p>Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.</p>	<p>O Artigo 289 indica que apenas nos casos de infração à lei os certificados poderão ser suspensos ou cassados. Dessa forma, a mudança apenas torna mais claro o Artigo 71.</p>

<p>Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:</p> <p>I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;</p> <p>II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;</p> <p>III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;</p> <p>IV - promover o cadastramento geral.</p> <p>§ 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro.</p> <p>§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.</p>	<p>Inclusão do §3º</p> <p>Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:</p> <p>I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;</p> <p>II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;</p> <p>III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;</p> <p>IV - promover o cadastramento geral.</p> <p>§ 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro.</p> <p>§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.</p> <p>§3º. Poderá o Registro Aeronáutico Brasileiro acreditar pessoas, físicas ou jurídicas, para emitir certificados de aeronavegabilidade.</p>	<p>Tal inclusão visa dar maior eficiência ao processo de entrega de aeronaves e permitir a delegação, por parte da ANAC, da emissão de certificados de aeronavegabilidade por parte de seus profissionais credenciados (acreditados).</p> <p>Tal prática já é adotada por diversos países, como, por exemplo, o Reino Unido, que inclusive delega a emissão do CA para profissionais de fabricantes brasileiros.</p>
<p>Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 30 (trinta) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.</p>	<p>Alteração do Art. 82</p> <p>Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 90 (noventa) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.</p>	<p>Apenas adequação do prazo.</p>

<p>Não há. Inclusão de novo artigo.</p>	<p>Inclusão de novo artigo</p> <p>Art. 88-X. No caso de ocorrências anormais ou incidentes relacionados ao propósito de um ensaio realizado por organização de projeto ou pelo fabricante de produto aeronáutico, a notificação dos mesmos poderá ser suprimida.</p> <p>Parágrafo único. A classificação do evento será realizada pelo fabricante, conforme definição estabelecida em norma.</p>	<p>Não há ganhos em notificar uma ocorrência anormal ou incidente quando o mesmo está relacionado ao propósito de um ensaio feito pelo fabricante (e.g. uma saída da pista ou fogo nos pneus após a realização de um teste de V_{MU}). Tal procedimento apenas gera uma burocracia desnecessária e onera ainda mais uma atividade inerentemente custosa.</p>
<p>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.</p> <p>§ 1º A investigação Sipaer deverá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.</p> <p>§ 2º A autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.</p>	<p>Alteração do Art. 88-A</p> <p>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.</p> <p>[...]</p> <p>§ 2º. A autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em houver indício de crime relacionado à causalidade do sinistro, momento este em que a investigação Sipaer se encerrará, passando o procedimento inteiramente à autoridade policial competente para suas diligências. A interrupção da investigação Sipaer ocorrerá também se ela não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.</p>	
<p>Art. 88-B. A investigação Sipaer de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.</p>	<p>Alteração do Art. 88-B</p> <p>Art. 88-B. A investigação Sipaer de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas da autoridade policial ou judicial e de qualquer pessoa não formalmente autorizada pela autoridade de investigação Sipaer ou que esteja participando ou tenha participado da primeira.</p>	

<p>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:</p> <p>I - não exista, no quadro de pessoal do órgão solicitante, técnico capacitado ou equipamento apropriado para os exames requeridos;</p> <p>II - a autoridade solicitante discrimine os exames a serem feitos:</p> <p>III - exista, no quadro de pessoal da autoridade de investigação Sipaer, técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos; e</p> <p>IV - a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação.</p> <p>Parágrafo único. O pessoal colocado à disposição pela autoridade de investigação Sipaer não poderá ter participado da investigação Sipaer do mesmo acidente.</p>	<p>Suprimir Art. 88-E</p>	<p>Conflita com a nova redação proposta para o Art. 88-B. A Polícia Federal está se capacitando em cursos formais providos pelo CENIPA. Além disso, existe um forte conflito de conceitos para o investigador Sipaer envolver-se em uma investigação policial.</p>
<p>Art. 88-I. São fontes Sipaer:</p> <p>I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;</p> <p>II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições</p> <p>III - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências;</p> <p>IV - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;</p> <p>V - gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;</p> <p>VI - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e</p> <p>VII - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação.</p> <p>§ 1º Em proveito da investigação Sipaer, a autoridade de investigação Sipaer terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput.</p> <p>§ 2º A fonte de informações de que trata o inciso III do caput e as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 88-K desta Lei.</p>	<p>Alteração do Art. 88-I</p> <p>Art. 88-I. São fontes Sipaer:</p> <p>I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;</p> <p>II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;</p> <p>III - gravações das imagens na cabine de pilotagem;</p> <p>IV - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências e de condições de perigo;</p> <p>V - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;</p> <p>VI - gravações dos dados de voo e os parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;</p> <p>VII - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados;</p> <p>VIII – informações prestadas de forma voluntária e espontânea por pessoa física, com base na garantia legal de seu uso exclusivo para fins de prevenção;</p> <p>IX- Dados e informações médicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>X – Dados e informações bancárias das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p>	

<p>§ 3º Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção.</p> <p>§ 4º Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do Sipaer revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto no art. 207 do Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil.</p>	<p>XI – Dados e informações telefônicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>XII – Dados e informações telemáticas e de informática das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</p> <p>XIII – Dados e informações de hospedagem, estadia e consumo das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica; e</p> <p>XIV - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação.</p> <p>§ 1º Em proveito da investigação Sipaer, a autoridade de investigação Sipaer terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput.</p> <p>§ 2º As fontes de informações de que trata esse artigo e as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos.</p> <p>§ 3º Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção.</p> <p>§ 4º Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do Sipaer revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto no art. 207 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil.</p> <p>§ 5º As fontes de informação elencadas nos incisos IX a XIII do caput serão requisitadas diretamente pela autoridade de investigação Sipaer, e delimitar-se-ão ao objeto dessa investigação específica.</p> <p>§ 6º Em razão da autonomia e independência da investigação realizada no âmbito do Sipaer, os dados e informações colhidas com fundamento nos incisos IX a XIII, em hipótese alguma, serão fornecidas por essa autoridade de investigação para outras investigações, seja no âmbito particular, civil, penal ou administrativo.</p>	
<p>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.</p>	<p>Alteração do Art. 88-J</p> <p>Art. 88-J. Somente as informações Sipaer de natureza factual terão seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo.</p>	

<p>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.</p>	<p>Suprimir Art. 88-K</p>	<p>Conflita com a nova redação proposta para o Art. 88-J.</p>
<p>Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.</p>	<p>Alteração do Art. 88-N</p> <p>Art. 88-N. Exceto para efeito de resgate, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.</p>	
<p>Art. 111 A matrícula será provisória quando:</p> <p>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;</p> <p>II - o vendedor reserva, para si a propriedade da aeronave até o pagamento total do preço ou até o cumprimento de determinada condição, mas consente, expressamente, que o comprador faça a matrícula.</p> <p>§ 1º A ocorrência da condição resolutiva, estabelecida no contrato, traz como consequência o cancelamento da matrícula, enquanto a quitação ou a ocorrência de condição suspensiva autoriza a matrícula definitiva.</p> <p>§ 2º O contrato de compra e venda, a prazo, desde que o vendedor não reserve para si a propriedade, enseja a matrícula definitiva.</p>	<p>Alteração do Art. 111</p> <p>Art. 111. O registro será provisório quando feita pelo fabricante, seu representante ou vendedor da aeronave.</p> <p>§1º O registro provisório garante a expedição dos respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.</p> <p>§2º Não poderão receber registros provisórios aeronaves já registradas anteriormente, no Brasil ou em qualquer outro Estado.</p> <p>§3º Aeronaves com registro provisório, para efeitos de efetivação de registro posterior, serão consideradas como aeronaves nunca registradas.</p> <p>§4º As marcas de nacionalidade e matrícula associadas aos registros provisórios serão segregadas das demais marcas disponíveis no Registro Aeronáutico Brasileiro.</p> <p>§5º O registro provisório garante a propriedade da aeronave.</p>	<p>O Registro Provisório, já utilizado em países como EUA e Austrália, é de vital importância para os fabricantes, pois permite a demonstração de seus produtos no exterior sem o registro da aeronave. É importante salientar que, sem o registro, não se pode obter os certificados de matrícula e aeronavegabilidade, exigidos pela Convenção de Chicago. Assim, mesmo com uma aeronave que já cumpre com os padrões mínimos de projeto e com o Anexo 8 da ICAO, o fabricante brasileiro não pode obter um CA padrão para sua aeronave.</p> <p>É importante salientar que, por motivos contábeis, de valor do produto e jurídicos, não é possível registrar a aeronave no nome do fabricante.</p> <p>Para sanar esse problema, a ANAC emite um CAARF. Porém, esse documento é um desvio à Convenção supracitada e já foi alvo de questionamentos em outros países.</p> <p>Portanto, a proposta dá segurança jurídica e adequa nossa legislação às práticas internacionais.</p>

<p>Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o vôo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º).</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 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.</p>	<p>Alteração do Art. 114 e inclusão do §3º a 6º</p> <p>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).</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 3º Será expedido certificado de aeronavegabilidade especial:</p> <p>I - para aeronave experimental;</p> <p>II - para aeronave com características especiais, destinada a missão policial de segurança pública, de defesa civil ou de fiscalização; ou</p> <p>III - para aeronave, ainda que abrangida pelo certificado de que trata o art. 68, que deve ter sua utilização limitada, por razões técnicas ou operacionais nos termos das normas aplicáveis.</p> <p>§ 4º Na hipótese do § 3o, inciso II, ao requerer a emissão do certificado de aeronavegabilidade especial, a entidade ou órgão público interessado deverá demonstrar a necessidade da aeronave com características especiais para o adequado cumprimento das operações pretendidas.</p> <p>§ 5º Na hipótese do § 4o, a emissão do certificado dependerá de manifestação favorável do Ministério da Defesa.</p> <p>§ 6º Na emissão de certificados de aeronavegabilidade especiais, a autoridade competente considerará o nível de segurança compatível com o tipo de operação pretendida e deverá indicar no certificado as operações permitidas, as restrições e limitações aplicáveis, observado o disposto no art. 39 da Convenção Sobre Aviação Civil, promulgada pelo Decreto no 21.713, de 27 de agosto de 1946, e vinculará a validade do certificado à destinação da aeronave às operações pretendidas.</p>	<p>Conforme mencionado acima, deve-se aperfeiçoar a disciplina dos certificados de aeronavegabilidade especiais, destinados às aeronaves em condições específicas, nas quais muitas são usuais na operação do fabricante aeronáutico. Observa-se, a esse respeito, que é excessivamente restritiva a atual disciplina contida na Lei. Dessa forma, a proposta visa uma maior transparência e eficiência do processo.</p>
---	--	--

<p>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).</p>	<p>Alteração do Art. 119</p> <p>Art. 119. As aeronaves em processo de certificação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de marca experimental e de certificado de aeronavegabilidade especial (arts. 17, parágrafo único, 67, § 1o, e 114, § 3o).</p>	<p>Conforme mencionado acima, deve-se aperfeiçoar a disciplina dos certificados de aeronavegabilidade especiais, destinados a aeronaves em condições específicas, nas quais muitas são usuais na operação do fabricante aeronáutico. Observa-se, a esse respeito, que é excessivamente restritiva a atual disciplina contida na Lei. Dessa forma, a proposta visa uma maior transparência e eficiência do processo. Também adequou-se os termos.</p>
<p>Art. 137. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante instrumento público ou particular com os seguintes elementos:</p> <p>I - descrição da aeronave com o respectivo valor;</p> <p>II - prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua determinação, data e local dos pagamentos;</p> <p>III - cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do arrendatário;</p> <p>IV - indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato.</p> <p>§ 1º Quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, deve estar expresso o consentimento em que seja inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro com o cancelamento da matrícula primitiva, se houver.</p> <p>§ 2º Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, as cláusulas e condições usuais nas operações de leasing internacional, desde que não contenha qualquer cláusula contrária à Constituição Brasileira ou às disposições deste Código.</p>	<p>Manutenção do artigo 137</p>	

<p>Não previsto.</p>	<p>Inclusão de novo artigo.</p> <p>Art. XX. Pessoas, físicas ou jurídicas, poderão ser acreditadas pela autoridade de aviação civil para a execução de atividades de natureza instrumental relacionadas às atividades finalísticas de competência da autoridade de aviação civil.</p> <p>§1º. A atividade executada pela pessoa acreditada terá o mesmo efeito que teria caso fosse diretamente executada pelos agentes da autoridade de aviação civil.</p> <p>§2º. Os requisitos para acreditação de pessoas físicas e jurídicas serão definidos pela autoridade competente em regulamento específico.</p>	<p>A acreditação de pessoas, com o propósito de executar atividades de natureza instrumental relacionadas às atividades finalísticas de competência da autoridade de aviação civil, é prática corrente em diversos países e, conforme à Convenção de Chicago da Aviação Civil (e seus Anexos), preserva o papel essencial da autoridade de aviação civil (regulação, fiscalização, emissão de certificados), além de estar em consonância com o princípio constitucional da eficiência da Administração Pública (Art. 37, caput CF). Dessa forma, estabelece-se um ambiente em que todas as partes interessadas ganham: o Estado pode reduzir o tamanho da máquina administrativa, a Indústria pode alcançar patamares de eficácia e eficiência mais elevados, e o público pode beneficiar-se de serviços de melhor qualidade e com mais segurança.</p> <p>A adoção do termo "acreditação" ora proposto, em lugar de "credenciamento", é necessária pois, infelizmente, tanto a Lei 11.182/2005 como a cultura difundida entre os servidores da autoridade distorceram/corromperam o significado de credenciamento utilizado no Direito Administrativo. A Lei 11.182/2005 estabelece que as pessoas credenciadas poderão apenas emitir "pareceres, laudos ou relatórios". No entanto, em diversos outros campos a Administração Pública credencia pessoas para que estas executem atividades de natureza instrumental, o que efetivamente alavanca a atuação dos órgãos públicos. Não faz sentido credenciar pessoas para que apenas emitam pareceres. Assim, se utilizarmos no CBA esse mesmo termo "credenciamento", como empregado na Lei 11.182/2005, o conflito ou confusão semântica será inevitável, e a eficácia do dispositivo legal poderá ser comprometida ou mesmo inócua.</p> <p>Apenas como exemplo da ambiguidade do termo, o Art. 197 do CBA traz em seu texto: "A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar". Como essa é uma atribuição da ANAC, mas não sendo direcionada explicitamente a um profissional externo, o mesmo é aplicável ao INSPAC? Refere-se ao credenciado previsto no RBAC 183?</p>
<p>Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.</p> <p>§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.</p> <p>§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (artigo 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.</p> <p>§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.</p>	<p>Alteração do Art. 156</p> <p>Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função relacionada à segurança operacional a bordo de aeronaves.</p> <p>§ 1º A função remunerada relacionada à segurança operacional a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.</p> <p>§ 2º A função não remunerada relacionada à segurança operacional a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (artigo 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independentemente de sua nacionalidade.</p> <p>§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.</p>	<p>Caso o item não seja excluído como na proposta 1, deve-se limitar a qualificação "tripulante" aquelas pessoas que possuem função de segurança a bordo. Em uma aeronave executiva, o proprietário poderia, por exemplo, levar um cozinheiro a bordo para preparar suas refeições. Nesse caso, embora tenha função remunerada a bordo, em nada contribui para segurança e não requer certificação específica.</p> <p>Destarte, a modificação adequa o texto à intenção original do requisito, além de alinhar com os requisitos dos EUA.</p>

<p>Sem previsão.</p>	<p>Inclusão de artigo.</p> <p>Art. XX. A autoridade de aviação civil deve estabelecer um sistema para o relato voluntário de ocorrências e deficiências identificados por seus entes regulados.</p> <p>§ 1º Os relatos voluntários de deficiências, perigos ou ocorrências devem ser incentivados, sendo assegurado o sigilo da fonte e sua proteção contra sanções disciplinares e/ou administrativas.</p> <p>§2º Os dispositivos previstos no §1º do presente artigo não são aplicáveis nos casos em que for comprovado deficiência intencional ou grave negligência por parte do regulado.</p>	<p>Como é cediço, a aviação alcançou o alto nível de segurança operacional atual através do compartilhamento extensivo das informações e lições aprendidas provenientes de seus diversos agentes. Não obstante, a criminalização do erro honesto sempre fora uma sombra a esta prática que, em diversos países, tem permeado e degradado o compartilhamento das informações tão essenciais à segurança de voo. Assim, de forma a melhor definir e fomentar o debate do tema, o conceito de Cultura Justa foi criado no âmbito da aviação e tem sido debatido nas diversas organizações de aviação civil.</p> <p>Conforme artigo apresentado na 38ª sessão da Assembleia da OACI (A38-WP/280), é interesse da organização que os países membros estabeleçam bases sólidas que permitam o relato voluntário de falhas não intencionais. Salienta-se que não é objeto desse tipo de relato erros intencionais ou causados por negligência, os quais devem ser passíveis de sanções adequadas conforme estabelecido na legislação.</p> <p>Há extensa base legal internacional acerca do tema. O próprio Brasil, em seu Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil, que faz parte da base regulatória do SSP brasileiro, prevê a criação de um programa para o relato voluntário não punitivo. Contudo, conforme interpretação da ANAC, o CBA impede que um sistema de relato voluntário seja realmente aplicado.</p> <p>Dessa forma, em consonância ao conceito de Cultura Justa e com o objetivo de evitar a degradação do nível de segurança da aviação brasileira, a proposta modifica o art. 291 e incluir um artigo que prevê o relato voluntário não punitivo.</p>
<p>Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença.</p> <p>Parágrafo único. No caso do presente artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 163.</p>	<p>Exclusão do Art. 164</p>	<p>Os artigos 289 e 299 já tratam do tema. O parágrafo é redundante.</p>

<p>Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.</p> <p>§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.</p> <p>§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.</p>	<p>Exclusão do 1º e do 2º parágrafo.</p> <p>Art. 291. Exceto se de outra forma determinado por este Código, toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.</p>	<p>Como é cediço, a aviação alcançou o alto nível de segurança operacional atual através do compartilhamento extensivo das informações e lições aprendidas provenientes de seus diversos agentes. Não obstante, a criminalização do erro honesto sempre fora uma sombra a esta prática que, em diversos países, tem permeado e degradado o compartilhamento das informações tão essenciais à segurança de voo. Assim, de forma a melhor definir e fomentar o debate do tema, o conceito de Cultura Justa foi criado no âmbito da aviação e tem sido debatido nas diversas organizações de aviação civil.</p> <p>Conforme artigo apresentado na 38ª sessão da Assembleia da OACI (A38-WP/280), é interesse da organização que os países membros estabeleçam bases sólidas que permitam o relato voluntário de falhas não intencionais. Salienta-se que não é objeto desse tipo de relato erros intencionais ou causados por negligência, os quais devem ser passíveis de sanções adequadas conforme estabelecido na legislação.</p> <p>Há extensa base legal internacional acerca do tema. O próprio Brasil, em seu Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil, que faz parte da base regulatória do SSP brasileiro, prevê a criação de um programa para o relato voluntário não punitivo. Contudo, conforme interpretação da ANAC, o CBA impede que um sistema de relato voluntário seja realmente aplicado.</p> <p>Dessa forma, em consonância ao conceito de Cultura Justa e com o objetivo de evitar a degradação do nível de segurança da aviação brasileira, a proposta modifica o art. 291 e incluir um artigo que prevê o relato voluntário não punitivo.</p>
<p>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:</p> <p>[...]</p>	<p>Alteração do Art. 299</p> <p>Art. 299. Poderá ser aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:</p>	<p>Como é cediço, a aviação alcançou o alto nível de segurança operacional atual através do compartilhamento extensivo das informações e lições aprendidas provenientes de seus diversos agentes. Não obstante, a criminalização do erro honesto sempre fora uma sombra a esta prática que, em diversos países, tem permeado e degradado o compartilhamento das informações tão essenciais à segurança de voo. Assim, de forma a melhor definir e fomentar o debate do tema, o conceito de Cultura Justa foi criado no âmbito da aviação e tem sido debatido nas diversas organizações de aviação civil.</p> <p>Conforme artigo apresentado na 38ª sessão da Assembleia da OACI (A38-WP/280), é interesse da organização que os países membros estabeleçam bases sólidas que permitam o relato voluntário de falhas não intencionais. Salienta-se que não é objeto desse tipo de relato erros intencionais ou causados por negligência, os quais devem ser passíveis de sanções adequadas conforme estabelecido na legislação.</p> <p>Há extensa base legal internacional acerca do tema. O próprio Brasil, em seu Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da</p>

		<p>Aviação Civil, que faz parte da base regulatória do SSP brasileiro, prevê a criação de um programa para o relato voluntário não punitivo. Contudo, conforme interpretação da ANAC, o CBA impede que um sistema de relato voluntário seja realmente aplicado.</p> <p>Dessa forma, em consonância ao conceito de Cultura Justa e com o objetivo de evitar a degradação do nível de segurança da aviação brasileira, a proposta modifica o art. 291 e incluir um artigo que prevê o relato voluntário não punitivo.</p>
<p>Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:</p> <p>[...]</p> <p>V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:</p> <p>a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;</p> <p>b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;</p> <p>c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;</p> <p>d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;</p> <p>e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.</p>	<p>Alteração do Art. 302, Inciso V</p> <p>Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:</p> <p>[...]</p> <p>V - infrações imputáveis a organizações de projeto e fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:</p> <p>a) inobservar requisitos presentes nos regulamentos publicados pela autoridade aeronáutica, destinados à certificação de produtos aeronáuticos;</p> <p>b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados;</p> <p>c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido aprovada pela autoridade aeronáutica;</p> <p>d) deixar de notificar ao órgão competente para certificação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;</p> <p>e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.</p>	<p>Adequação do texto.</p>