

O Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I  
Introdução

CAPÍTULO I  
Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos tratados, convenções e atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os tratados, convenções e atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições, a partir da assinatura.

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o território nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º É vedado invocar disposições do direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado celebrado pela República Federativa do Brasil, exceto se o tratado violar manifestamente disposição constitucional sobre competência para concluir tratados.

§ 4º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, regulamentos de execução e demais normas sobre matéria aeronáutica.

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades de aviação civil e autoridade aeronáutica as competentes no âmbito das atribuições que lhes forem conferidas em lei.

CAPÍTULO II  
Disposições de Direito Internacional Privado

Art. 3º Consideram-se situadas no território do Estado de sua nacionalidade:

I - as aeronaves militares, bem como as civis de propriedade ou a serviço do Estado, por este diretamente utilizadas;

II - as aeronaves de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado.

Parágrafo único. Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, na forma indicada no item I deste artigo, não prevalece a extraterritorialidade em relação à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontre.

Art. 4º Os atos que, originados de aeronave, produzirem efeito no Brasil, regem-se por suas leis, ainda que iniciados no território estrangeiro.

Art. 5º Os atos que, provenientes da aeronave, tiverem início no território nacional, regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzirem efeito.

Art. 6º Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade, respeitados as normas dos tratados, convenções e atos Internacionais de que o Brasil seja parte.

Art. 7º As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

Art. 8º As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro.

Art. 9º A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem.

Parágrafo único. Quando pelo menos uma das aeronaves envolvidas for brasileira, aplica-se a lei do Brasil à assistência, salvamento e abalroamento ocorridos em região não submetida a qualquer Estado.

Art. 10. Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que:

I - excluam a competência de foro do lugar de destino;

II - visem à exoneração de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admite;

III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código

## TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos

### CAPÍTULO I Do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 11. O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.

Art. 12. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em VOO no espaço aéreo ou em pouso no território brasileiro, quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico, de tráfego aéreo ou às condições estabelecidas nas

respectivas autorizações, coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.

## CAPÍTULO II Do Tráfego Aéreo

### Seção I Disposições Gerais

Art. 13. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos tratados, convenções e atos internacionais de que o Brasil seja parte, neste Código e na legislação complementar.

§ 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada, poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrissar no território subjacente.

§ 2º É livre o tráfego de aeronave não dedicada a serviços aéreos públicos, mediante informações prévias sobre o VOO planejado.

§ 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, da aeronave dedicada a serviços aéreos públicos, dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilateral.

§ 4º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao VOO e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.

Art. 14. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave.

Parágrafo único. A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os VOOs de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade competente.

Art. 15 Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobreVOO de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.

§ 1º No caso de pouso de emergência ou forçado, o proprietário ou possuidor do solo não poderá opor-se à retirada ou partida da aeronave, desde que lhe seja dada garantia de reparação do dano.

§ 2º A falta de garantia autoriza o sequestro da aeronave e a sua retenção até que aquela se efetive.

§ 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de permissão prévia da autoridade competente, salvo em caso de emergência, situação na qual o

Comandante deve registrar a ocorrência no diário de bordo, na forma e para os fins previstos em regulamento.

§ 4º O prejuízo decorrente do sobreVOO, do pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.

Art. 16. Salvo prévia autorização da autoridade de aviação civil, é proibido efetuar, com qualquer aeronave, VOOs de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.

Art. 17. O Comandante de aeronave que receber de órgão controlador de VOO ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

§ 1º Se razões técnicas, a critério do Comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão controlador a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.

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

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

§ 4º A autoridade que, excedendo suas atribuições e sem motivos relevantes, expedir a ordem de que trata o caput deste artigo, responderá pelo excesso cometido, sendo-lhe aplicada a pena de suspensão por prazo que variará de 30 (trinta) a 90 (noventa) dias, conversíveis em multa.

Art. 18. Salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.

Parágrafo único. Os 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. 19. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade;

II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do VOO, pouso e decolagem;

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. Pode a autoridade de aviação civil, mediante regulamento, estabelecer as condições para VOOs experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os VOOs de traslado.

Art. 20. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

## Seção II Da Utilização do Espaço Aéreo e Controle do Tráfego Aéreo

Art. 21. A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas pela autoridade competente, assim como aos ônus decorrentes dos serviços prestados para tornar segura a navegação aérea, ficando sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea:

I - uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos VOOs em rota;

II - uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aproximação: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação.

§ 1º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave e serão fixadas pela autoridade competente, para aplicação geral em todo o território nacional.

§ 2º Ficam isentas do pagamento das tarifas aeronáuticas:

I - aeronaves militares e aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;

II - aeronaves em voo de experiência ou de instrução;

III - aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica;

IV - aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

Art. 22. Na regulação da prestação de serviços de controle do tráfego aéreo a autoridade competente deve:

I - promover a modernização e a expansão de capacidade das infraestruturas física e operacional existentes, asseverando, quais são, em determinado momento, a quantidade e qualidade ótimas de bens e serviços a serem disponibilizados;

III - estabelecer regime tarifário que assegure eficiência na alocação e uso dos recursos arrecadados;

III - investir em inovação e adaptação de produtos e serviços, ao menor preço (tarifa) possível, isto é, com o preço igual ao custo marginal de longo prazo;

IV - induzir o repasse dos ganhos de produtividade para os usuários do sistema de controle do tráfego aéreo.

V- evitar que o ambiente de monopólio natural na prestação de serviços de controle de tráfego aéreo crie ineficiências estáticas e dinâmicas, de modo a assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais.

### CAPÍTULO III Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 23. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade de aviação civil.

Art. 24. A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á às condições estabelecidas.

§ 1º A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada.

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de operação de busca, assistência e salvamento ou de voos por motivos sanitários ou humanitários.

Art. 25. Os aeroportos situados na linha 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.

### TÍTULO III Da Infraestrutura Aeronáutica

#### CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 26. Constitui infraestrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

I - o sistema aeroportuário;

II - o sistema de proteção ao voo;

III - o sistema de segurança de voo;

IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro;

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

VI – sistema de segurança da aviação civil;

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

VIII - o sistema de indústria aeronáutica;

IX - o sistema de serviços auxiliares de transporte aéreo

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

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

## CAPÍTULO II Da Regulação da Infraestrutura Aeronáutica

Art. 27. Os regulamentos de execução baseados na competência normativa da autoridade de aviação civil ou da autoridade aeronáutica têm por finalidade assegurar o respeito aos valores, aos princípios e às normas constitucionais que informam a ordem econômica, aos tratados, convenções e atos Internacionais celebrados pela República Federal do Brasil, às disposições deste Código e das demais leis que regem as atividades da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica.

Art. 28. No exercício do seu poder de regulação e de fiscalização cabe ao agente regulador atuar para maximizar a eficiência do mercado, assegurando que a interação entre prestadores de serviços e usuários seja eficiente, tendo como resultado níveis adequados de quantidade, qualidade e preços, garantindo, especialmente:

I – a diversidade de serviços;

II – o atendimento da demanda de forma eficiente;

III - a livre concorrência;

IV – o respeito aos direitos dos usuários;

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

VI – a prestação de serviço adequado;

VII - a liberdade de exploração de quaisquer linhas aéreas;

VIII - a liberdade tarifária na exploração de serviços aéreos, bem como de serviços de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica prestados nos aeródromos civis privados de uso público ou restrito;

IX – o acesso prioritário das empresas de transporte aéreo público regular às áreas e instalações aeroportuárias localizadas em aeródromos civis públicos;

Art, 29. As iniciativas ou alterações de regulamentos de execução ou de outros atos normativos que impliquem em afetação de direitos ou obrigações de agentes econômicos ou de usuários da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica devem ser precedidas de audiência pública, convocada pelo agente regulador por aviso publicado no *Diário Oficial da União*, com prazo mínimo de trinta dias de antecedência.

§ 1º O aviso publicado indicará a data, o horário e o local em que se realizará a audiência, bem como o local onde estará disponível o edital da proposta regulamentar, o texto da norma em discussão e uma nota técnica contendo a indicação da disposição legal que autoriza a expedição do regulamento de execução, as condições de fato, os motivos determinantes e as finalidades a serem atingidas, com descrição dos problemas e temas envolvidos e relato das informações disponíveis, especialmente as que vierem posteriormente a determinar o conteúdo da decisão.

§ 2º Sem prejuízo das disposições dos parágrafos anteriores, todas as informações sobre a audiência devem ser disponibilizadas no sitio da rede mundial de computadores do agente regulador.

§ 3º É assegurado aos interessados o direito de participação e manifestação oral na audiência, debatendo a matéria e apresentando, por escrito, informações, opiniões ou argumentos e sugestões.

§ 4º Os argumentos apresentados devem ser apreciados por uma autoridade que fundamente sua decisão ao acatá-los ou rejeitá-los, por meio de uma exposição formal dos motivos que a justifiquem.

§ 5º As audiências serão presididas por um dos Diretores da agência reguladora, designado pela Diretoria Colegiada.

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

§ 7º É facultado ao agente regulador instituir um processo de negociação anterior à fase de audiência pública, no qual os interessados são convidados a buscar uma proposta de consenso, a ser posteriormente submetida à audiência pública convocada e realizada nos termos e para os fins previstos neste artigo.

## CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário

### Seção I Definições

Art. 30. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros.

Art. 31. Para os fins desta Lei, considera-se:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 32. Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica, em ato conjunto.

Art. 33. Nos aeródromos civis que forem sede de unidade aérea militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamento do Poder Executivo.

Art. 34. Os aeroportos e heliportos serão classificados pela autoridade de aviação civil, que fixará as características de cada classe.

## .Seção II Dos Regimes de Exploração dos Aeródromos Civis

Art. 35. Os aeródromos civis serão explorados nos seguintes regimes:

I – público, os aeródromos civis públicos;

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

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

Art. 36. Nenhum aeródromo civil poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização do poder concedente.

Art. 37. A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, a administração e a exploração de aeródromo civil sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade de aviação civil.

Art. 38. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos civis públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.

Art. 39. Os aeródromos civis de uso público poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

## Seção III Do Aeródromo Civil Público

### Subseção I Da Concessão

Art. 40. A construção, administração e exploração de aeródromo civil público será realizada mediante concessão, precedida de licitação.

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

Art. 41. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas:

I - ao objeto e à área de exploração;

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

III - ao modo, forma e condições da exploração;

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

V - ao valor do contrato;

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

VII - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

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

IX - às responsabilidades das partes;

X - à reversão de bens;

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

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

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

XIV - às garantias para adequada execução do contrato;

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

XVI - às hipóteses de extinção do contrato;

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

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

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

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

XXI - às penalidades e sua forma de aplicação; e

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

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

Art. 42. Na licitação do contrato de concessão será considerado para o julgamento, de forma isolada ou combinada, qualquer dos critérios previstos na Lei de Concessão da Prestação de Serviços Públicos.

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

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

#### Subseção II Do Patrimônio do Aeródromo

Art. 43. Os aeródromos civis públicos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica.

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

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

#### Seção IV Da Exploração do Aeródromo Civil Público

##### Subseção I Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 44. Na regulação da exploração de aeródromos civis públicos a autoridade de aviação civil objetivará, em especial:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Subseção II Da Administração do Aeródromo

Art. 45. A administração do aeródromo civil público é exercida diretamente pela União ou, nos casos de concessão ou delegação, pela entidade concessionária ou delegatária da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária.

Art. 46. Compete à administração do aeródromo, denominada autoridade aeroportuária:

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

II – fixar o horário de funcionamento do aeroporto;

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

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

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

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

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

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

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

X - autorizar o pouso e a decolagem de aeronaves;

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

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

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

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

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

Parágrafo único. Compete, ainda, à autoridade aeroportuária:

I - sob coordenação da autoridade aeronáutica:

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

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

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

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

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

Art. 47. Decreto do Poder Executivo disporá sobre a autoridade federal que coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos que devam atuar nos aeroportos, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades.

### Subseção III Do Conselho Consultivo

Art. 48. Será instituído, em cada aeródromo civil público, um conselho consultivo da administração aeroportuária.

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

### Subseção IV Da Utilização de Áreas e Instalações Aeroportuárias

Art. 49. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

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

Art. 50. A utilização de áreas e instalações aeroportuárias far-se-á mediante a formalização de termo de cessão de uso, quando destinadas a autoridades com competência para atuar no aeroporto, e de contrato de concessão de uso, nos demais casos.

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

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

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

Art. 51. É assegurado às empresas de transporte aéreo público regular prioridade na concessão de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às suas atividades de despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens, recebimento, armazenamento e despacho de carga e de bens transportados, carga e descarga de aeronaves, manutenção de aeronaves e serviços correlatos, abrigo de aeronaves, equipamentos de rampa e instalação de escritório administrativo.

Art. 52. No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal é inexigível a realização de licitação para a concessão da área ou instalação para empresa de transporte aéreo público, exceto no caso em que mais de uma empresa manifestar interesse pela mesma área ou instalação, hipótese na qual deverá ser realizado processo de seleção simplificado, observado os princípios constitucionais da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência das operações aeroportuárias.

Parágrafo único. Nos demais casos, a concessão de áreas e instalações aeroportuárias será precedida de licitação.

Art. 53. À utilização de áreas e instalações aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações.

#### Subseção V Do Regime Tarifário

Art. 54. A utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos e serviços de do aeródromo está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

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

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

Art. 55. As tarifas aeroportuárias a que se refere o artigo anterior são assim denominadas e caracterizadas:

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

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

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

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

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

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

Art. 56. Os preços específicos são devidos exclusivamente pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços não remunerados pelas tarifas aeroportuárias e incidem sobre o usuário ou concessionário dos mesmos.

Art. 57. Ficam isentos de pagamento:

I - da tarifa de embarque:

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

b) os passageiros em trânsito;

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

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

e) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço;

II - da tarifa de conexão:

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

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

c) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço;

III - da tarifa de pouso:

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

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

III - da tarifa de permanência:

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

b) as demais aeronaves:

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

2 - em caso de acidente, pelo prazo que durar a investigação do acidente;

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

## Seção V

### Da Exploração do Aeródromo Civil Privado de Uso Público

#### Subseção I

#### Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 58. Na regulação da exploração de aeródromo civil privado de uso público a autoridade de aviação civil objetivará:

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

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

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

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

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

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

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

## Subseção II Da Construção, da Administração e da Exploração

Art. 59. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso público será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão, que conterà as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 41 desta Lei, com exceção daquelas previstas em seus incisos II, V, VI, X, XI, XII, XVIII e XIX.,

Parágrafo único, A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis, pelas cláusulas do correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da Lei de Concessão da Prestação de Serviços Públicos.

Art. 60. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

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

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

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

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

§ 1º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 3º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

§ 4º A extinção da autorização por cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 5º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.

§ 6º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 61. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

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

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

III - outros documentos previstos em regulamento.

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

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

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

Art. 62. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, a autoridade de aviação civil deverá analisar a viabilidade do requerimento e sua adequação às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil.

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

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

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

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

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

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

Art. 63. Os aeródromos civis privados destinados ao uso público poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização, exceto se houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos, por motivo operacional ou de segurança, vedada a discriminação de usuários.

Art. 64. A autorização não confere quaisquer garantias ao autorizatário, que a executará por sua conta e risco, além de não assegurar quaisquer obrigações por parte do Poder Público de disponibilidade de capacidade de tráfego aéreo e de investimentos na infraestrutura de acesso ao aeródromo.

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

## Seção VI

### Da Construção, Administração e Exploração de Aeródromo Civil Privado de Uso Restrito

Art. 65. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas nos incisos I, III, IV, VII, IX, XIII, XVI, XVII, XX, XXI e XXII do *caput* do art. 41 desta Lei.

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

Art. 66. A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis e pelas cláusulas do correspondente contrato.

Parágrafo único. Aplica-se ao aeródromo civil privado de uso restrito os princípios de regulação aplicáveis ao aeródromo civil privado de uso público.

Art. 67. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

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

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

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

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

§ 1º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 3º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

§ 4º A extinção da autorização por cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 5º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo para que os mesmos sejam sanados.

§ 6º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 68. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

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

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

III - outros documentos previstos em regulamento.

## Seção VII

### Da Construção e Operação de Aeródromo Civil Privado de Uso Particular

Art. 69. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado destinado ao uso particular do proprietário ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de autorização, vedada a exploração comercial.

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

Art. 70. A autorização será formalizada por meio de ato administrativo e não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 71. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

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

## Seção VIII Das Zonas de Proteção dos Aeródromos

Art. 72. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

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

Art. 73. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;

II - Plano de Zoneamento de Ruído;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 74. A autoridade de aviação civil poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Art. 75. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização.

## CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Voo

### Seção I Das Várias Atividades de Proteção ao Voo

Art. 76. O Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:

I - de controle de tráfego aéreo;

II - de telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea;

III - de meteorologia aeronáutica;

IV - de cartografia e informações aeronáuticas;

V - de busca e salvamento;

VI - de inspeção em VOO;

VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;

VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.

### Seção II Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento

Art. 77. As Atividades de Proteção ao Voo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.

Art. 78. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

Art. 79. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

Art. 80. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 81. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em VOO ou pronta para partir.

Art. 82. Na falta de outros recursos, o órgão encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em VOO ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

Art. 83. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.

Art. 84. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.

Art. 85. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito à remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

I - considerar-se-ão, em primeiro lugar:

- a) o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro;
- b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga;
- c) o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente.

II - em segundo lugar, o valor das coisas recuperadas.

§ 1º Não haverá remuneração:

- a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil;
- b) quando o socorro for prestado por aeronave pública.

§ 2º O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e convenções em vigor.

Art. 86. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.

Art. 87. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 88. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.

Art. 89. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.

§ 1º Os interessados devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contado do dia do socorro.

§ 2º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio.

§ 3º Os interessados que deixarem fluir o prazo estabelecido no § 1º sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 90. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 91. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave sem o consentimento do seu proprietário ou explorador.

Parágrafo único. Provada a negligência do proprietário ou explorador, estes responderão, solidariamente, pela remuneração.

Art. 92. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que:

I - os reclamantes concorreram voluntariamente ou por negligência para agravar a situação de pessoas ou bens a serem socorridos;

II - se, comprovadamente, furtaram ou tornaram-se cúmplices de furto, extravio ou atos fraudulentos.

Art. 93. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.

## CAPÍTULO IV Do Sistema de Segurança de Voo

### Seção I Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voo

Art. 94. Compete à autoridade de aviação civil promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

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

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

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

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

§ 3º É facultado à autoridade de aviação civil conceder uma isenção para um requisito **ou padrão mínimo de segurança** presente nos regulamentos previstos no § 1º deste artigo, se a mesma considerar que a isenção é do interesse público e que não há decréscimo no nível de segurança.

Art. 95. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental **ou de aeronave com certificado de aeronavegabilidade**.

§ 1º Poderá a **autoridade de aviação civil**, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de voo..

§ 2º Considera-se aeronaves experimentais as fabricadas ou montadas por construtor amador **e aquelas com propósitos especiais, tais como pesquisa e desenvolvimento, demonstração de conformidade com requisito e pesquisa de mercado**, para as quais é permitido o emprego de materiais referidos **no parágrafo anterior**.

§ 3º Compete à **autoridade de aviação civil** regulamentar a construção, **a montagem**, a operação e a emissão de Certificado de Marca Experimental e de Certificado de Autorização de Voo Experimental para as aeronaves construídas **ou montadas** por amadores ou seus prepostos.

## Seção II Dos Certificados de Homologação

Art. 96. A autoridade de aviação civil emitirá certificado de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.

§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.

§ 2º A emissão de certificado de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, **exceto nas hipóteses previstas no § 3º do art. 181 deste Código**.

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

**Art. 97. A autoridade de aviação civil emitirá um certificado para uma entidade de projeto ou para uma entidade de produção, que autorizará a entidade a certificar projetos de produtos aeronáuticos ou a certificar a conformidade das aeronaves, motores de aeronaves, hélices e equipamentos, quanto ao cumprimento de requisitos ou padrões mínimos de segurança exigidos.**

**§1º Ao receber um pedido para a certificação prevista neste artigo, a autoridade deve avaliar se o pedido está em conformidade com os regulamentos prescritos, de forma a determinar se a entidade tem um sistema de projeto e ou fabricação e controle que assegure o adequado cumprimento dos requisitos e padrões mínimos de segurança exigidos.**

**§2º A autoridade de aviação civil deverá aceitar, sem comprovações adicionais, a documentação fornecida pela entidade certificada para a emissão dos certificados previstos neste Código.**

**§3º Poderá a autoridade de aviação civil realizar, a qualquer momento, auditorias nos sistemas certificados sob este artigo, de forma a avaliar se os mesmos cumprem os requisitos e padrões mínimos de segurança exigidos e os processos aprovados no manual da entidade.**

**Art. 98. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de produção, na forma do respectivo regulamento.**

Art. 99. A autoridade aeronáutica emitirá certificados **para entidades destinadas** à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e **demais** produtos aeronáuticos.

§ 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.

§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais produtos aeronáuticos, a fim de preservar as condições de segurança originais do projeto.

§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção.

§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina **certificada**, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 170 deste Código, poderá ser executada por um mecânico licenciado pela **autoridade de aviação civil**.

Art. 100. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de VOO ou o interesse público o exigir **e, quando aplicável, conforme estabelecido no art. 289 (do atual CBA) deste Código.**

Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.

## CAPÍTULO V Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro

### Seção I Do Registro Aeronáutico Brasileiro

Art. 101. O Registro Aeronáutico Brasileiro é público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:

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

II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;

III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;

IV - promover o cadastramento geral.

§ 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro.

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pela autoridade de aviação civil..

Art. 102. Somente são admitidos a registro:

I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros;

II - documentos particulares, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas;

III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Supremo Tribunal Federal;

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

Art. 103. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas:

I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver;

II - a inscrição:

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

b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave;

c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, seqüestro, penhora e apreensão de aeronave.

III - a averbação na matrícula e respectivo certificado das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia;

IV - a autenticação do Diário de Bordo de aeronave brasileira;

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

Art. 104. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.

Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.

Art. 105. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com as normas expedidas pela autoridade de aviação civil.

## Seção II Do Procedimento de Registro de Aeronaves

Art. 106. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo o número que lhes competir, observada a ordem de entrada.

Art. 107. O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta a preferência dos direitos dependentes do registro.

Art. 108. O título de natureza particular apresentado em via única será arquivado no Registro Aeronáutico Brasileiro, que fornecerá certidão do mesmo, ao interessado.

Art. 109. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob número de ordem mais baixo.

Art. 110. No Protocolo será anotada, à margem da prenotação, eventual exigência feita pela autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pela autoridade de aviação civil.

Art. 111. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 30 (trinta) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.

Art. 112. Em caso de permuta, serão feitas as inscrições nas matrículas correspondentes, sob um único número de ordem no Protocolo.

Art. 113. O Diário de Bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro de acordo com as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

Art. 114. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio, mediante prévia audiência pública e após manifestação do órgão jurídico da autoridade de aviação civil, costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei.

## CAPÍTULO VI Do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos –

## Seção I Disposições Gerais

Art. 115. O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER tem por finalidade o planejamento, a normatização, a orientação, a coordenação, a supervisão, o controle e a execução das atividades de investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas.

Art. 116. No âmbito da aviação civil, as atividades de prevenção de competência da autoridade de investigação SIPAER limitam-se às relacionadas com as investigações de ocorrências aeronáuticas e às relativas à gestão de sistemas de reporte voluntário, sendo as demais atividades de competência da autoridade de aviação civil.

Art. 117. São ocorrências aeronáuticas os acidentes, os incidentes e outros eventos definidos pela autoridade de investigação SIPAER, com base em critérios estabelecidos em norma própria.

Art. 118. Salvo quando expressamente mencionado, os dispositivos deste capítulo aplicam-se às aviações civil e militar.

Art. 119. A atividade de prevenção SIPAER abrange, mas não se limita, a políticas, planos, programas, práticas, processos, procedimentos e sistemas voltados à eliminação ou à mitigação de fatores de risco que afetem ou possam vir a afetar a segurança operacional de aeronaves, seus ocupantes e terceiros no solo, unicamente em proveito da preservação de recursos humanos e materiais.

Art. 120. Fica criado o Fundo SIPAER para o custeio das atividades da autoridade de investigação SIPAER, com os recursos oriundos da tarifa de investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas.

Art. 121. Fica criada a tarifa SIPAER, a ser pago pelo proprietário ou operador da aeronave, no valor correspondente a **N%** do valor pago pelo seguro obrigatório de aeronave previsto no artigo **315 deste Código. (seguro no caso de custódia e guarda da aeronave – há antinomia com o art. 313 do atual CBA)**

§ 1º Os valores relativos à tarifa SIPAER serão recolhidos ao Fundo SIPAER e custearão as atividades da autoridade de investigação SIPAER previstas neste código.

§ 2º Considerando a importância da prevenção de acidentes na tutela da vida humana, os valores recolhidos ao Fundo SIPAER não estarão sujeitas a contingenciamento.

Art. 122. A investigação de ocorrências aeronáuticas conduzida nos termos deste Capítulo é chamada de Investigação SIPAER e é realizada em conformidade com a regulamentação específica.

Parágrafo único. A investigação de quaisquer outras ocorrências que não envolvam aeronaves não são objetos da investigação SIPAER.

Art. 123. A Investigação SIPAER é a atividade de prevenção na qual se busca identificar os fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, ou que possam ter contribuído para a consumação de uma ocorrência aeronáutica e, em função de tais fatores, são emitidas recomendações de segurança operacional.

§1º O único objetivo da Investigação SIPAER é a prevenção de novas ocorrências, não sendo seu propósito determinar culpa ou responsabilidade.

§2º As recomendações de segurança são baseadas no princípio da máxima eficácia preventiva, com caráter preventivo ou corretivo, oriundas de investigação SIPAER, ou de uma ação de prevenção, não constituindo ou enveredando sobre presunção de culpa ou responsabilização, seja no âmbito administrativo, civil ou penal.

Art. 124. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente aeronáutico ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunicá-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade de investigação SIPAER diretamente, ou por intermédio da autoridade aeronáutica militar ou da autoridade de aviação civil.

Art. 125. Todo operador de aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica em território nacional notificará, diretamente à autoridade de investigação SIPAER, as circunstâncias da ocorrência, de acordo com as normas estabelecidas por aquela autoridade.

Parágrafo único. Esta obrigação de notificação se aplica, ainda, aos operadores de aeronaves civis brasileiras nos casos de ocorrências aeronáuticas havidas fora do território nacional.

Art. 126. A investigação SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de atos, condições ou circunstâncias que, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de ocorrências aeronáuticas.

Parágrafo único. A investigação SIPAER poderá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências desta.

Art. 127. A autoridade encarregada da investigação SIPAER poderá decidir por não realizá-la ou interrompê-la, se já em andamento, quando:

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

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

Art. 128. A investigação SIPAER deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.

Parágrafo único. A investigação SIPAER não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação.

Art. 129. Se, no curso de investigação SIPAER, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.

Art. 130. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação SIPAER colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, desde que:

I - não exista, no quadro de pessoal do órgão solicitante, técnico capacitado ou equipamento apropriado para os exames requeridos;

II - a autoridade solicitante discrimine os exames a serem feitos;

III - exista, no quadro de pessoal da autoridade de investigação SIPAER, técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos; e

IV - a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação.

Parágrafo único. O pessoal colocado à disposição pela autoridade de investigação SIPAER não poderá ter participado da investigação SIPAER do mesmo acidente.

Art. 131. Ressalvado o disposto no artigo 96, a investigação SIPAER de acidentes aeronáuticos e de incidentes graves será necessariamente concluída com a emissão do relatório final, documento no qual são apresentados os fatores que tenham ou possam ter contribuído para a consumação da ocorrência aeronáutica e, quando pertinente, as recomendações de segurança.

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

Art. 132. Fica instituída a autoridade de investigação SIPAER, a quem compete:

I- normatizar a atividade de investigação de ocorrências aeronáuticas conduzidas pelo SIPAER;

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

III- emitir as licenças, os certificados de habilitação de investigadores e as credenciais de investigador de aviação civil para atuação no SIPAER;

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

V- autuar as infrações cometidas em relação ao SIPAER;

§ 1º As investigações de ocorrências aeronáuticas de que trata o inciso II, com exceção dos acidentes e dos incidentes graves, poderão ser delegadas aos operadores ou provedores de serviço, que as realizarão na extensão estabelecida por aquela autoridade, e em conformidade com as normas de investigação do SIPAER.

§ 2º As licenças e os certificados de que trata o inciso III serão regulamentados por norma específica, que disporá, entre outros, sobre o programa de treinamento, os requisitos para a realização dos cursos de investigação, as áreas temáticas de treinamento, as habilitações resultantes do treinamento e sua validade.

§ 3º A certificação de que trata o inciso IV será regulamentada por norma específica, que disporá, entre outros, sobre requisitos mínimos de infraestrutura, qualificação mínima do corpo docente, currículo mínimo dos cursos e validade da certificação.

Art. 133. A investigação de ocorrência aeronáutica envolvendo exclusivamente aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes.

§ 1º Os procedimentos gerais de investigação de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronave de Força Armada serão estabelecidos pela autoridade de investigação SIPAER por meio de norma, cabendo a cada Comando Militar, por meio de seu Elo-SIPAER, estabelecer os procedimentos específicos relativos às peculiaridades de cada Força.

§ 2º Nos casos de ocorrência aeronáutica envolvendo exclusivamente aeronaves de mais de um Comando Militar, a investigação será realizada por comissão mista dos Comandos envolvidos, sob a direção da autoridade estabelecida em norma do SIPAER.

§ 3º A autoridade militar que conduz a investigação SIPAER requisitará aos órgãos competentes os relatórios das necropsias realizadas em vítimas de acidentes aeronáuticos.

Art. 134. A investigação SIPAER de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação SIPAER, por meio de um investigador habilitado e com credencial de investigador da aviação civil válida, designado como investigador-encarregado.

§ 1º A critério da autoridade de investigação SIPAER, e em face da complexidade da ocorrência a ser investigada, poderá ser composta uma comissão de investigação, cuja presidência caberá ao investigador-encarregado.

§ 2º A autoridade de investigação SIPAER requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação SIPAER.

§ 3º Ao investigador-encarregado, nos limites por ele estabelecidos, e aos membros da comissão de investigação, incluindo os representantes acreditados nos termos do Anexo 13 da OACI e seus assessores, ficará assegurado o acesso à aeronave 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.

§ 4º A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 2º e 3º deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime.

§ 5º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, aplicando-se a lei processual civil.

Art. 135. Em caso de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave civil, o investigador da autoridade de investigação SIPAER poderá requisitar o seu transporte em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público, assim como o de peças, equipamentos e componentes de aeronaves envolvidas em ocorrência aeronáutica investigada.

§ 1º A requisição de transporte de que trata o caput será feita mediante a apresentação da credencial de investigador da aviação civil ao representante da empresa requisitada no aeroporto de embarque.

§ 2º A empresa requisitada deverá disponibilizar o transporte do requisitante com a maior celeridade possível, diante da disponibilidade de assentos, inclusive na cabine de comando.

§ 3º Os elementos de investigação de pequeno porte, tais como os gravadores de VOO, a critério do investigador do SIPAER, poderão ser transportados como bagagem de mão, desde que não constituam em risco às pessoas embarcadas.

§ 4º Os materiais transportados como elementos de investigação que, na avaliação do investigador do SIPAER, puderem ser afetados quando submetidos aos procedimentos de segurança aeroportuária feitos por equipamentos emissores de ondas, tais como os raios-x, escâneres e outros, ficarão dispensados de tais procedimentos sob a responsabilidade do investigador do SIPAER.

§ 5º O transporte dos materiais mencionados no caput não implicarão em cobrança de taxas previstas neste código e, em face de sua natureza como elementos

de investigação, não se sujeitam aos trâmites alfandegários relativos à exportação e importação.

§ 6º Sobre o transporte realizado por requisição na forma deste artigo não incidirá a cobrança de taxas de embarque ou outras previstas neste código.

Art. 136. São fontes SIPAER:

I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;

II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;

III - gravações das imagens na cabine de pilotagem;

IV - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências e de condições de risco;

V - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;

VI - gravações dos dados de VOO e os parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;

VII - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados;

VIII – informações prestadas de forma voluntária e espontânea por pessoa física, com base na garantia legal de seu uso exclusivo para fins de prevenção;

IX- dados e informações médicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;

X – dados e informações bancárias das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;

XI – dados e informações telefônicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;

XII – dados e informações telemáticas e de informática das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;

XIII – dados e informações de hospedagem, estadia e consumo das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica; e

XIV - demais registros usados nas atividades SIPAER, incluindo os de investigação.

§ 1º Em proveito da investigação SIPAER, a autoridade de investigação SIPAER terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput.

§ 2º A fonte de informações de que trata o inciso IV, a identidade de pessoa física e as informações por ela prestadas a luz do inciso VIII, os gráficos produzidos pelo

SIPAER a partir das gravações de dados de VOO, a identidade dos tripulantes envolvidos em ocorrência aeronáutica, as análises e as conclusões da investigação SIPAER, incluídos os relatórios finais, não serão utilizados para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos, e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 170 deste Código.

§ 3º Salvo em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do SIPAER revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto na lei processual penal e na lei processual civil.

§ 4º As fontes de informação elencadas nos incisos IX a XIII serão requisitadas diretamente pela autoridade de investigação SIPAER, e delimitar-se-ão ao objeto dessa investigação específica.

§ 5º Em razão da autonomia e independência da investigação realizada no âmbito do SIPAER, os dados e informações colhidas com fundamento nos incisos IX a XIII, em hipótese alguma serão fornecidas por essa autoridade de investigação para outras investigações, seja no âmbito particular, civil, penal ou administrativo.

Art. 137. As fontes e informações SIPAER que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual.

Art. 138. Para o uso das fontes SIPAER como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade SIPAER, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas.

Art. 139. A autoridade SIPAER, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações SIPAER em andamento e às respectivas fontes SIPAER.

Art. 140. A aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica poderá ser interdita pela autoridade de investigação SIPAER, com o propósito de preservar evidências, observando-se que:

I - o auto de interdição será assinado pela autoridade de investigação SIPAER e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante;

II - mediante autorização da autoridade de investigação SIPAER, a aeronave interdita poderá funcionar para efeito de manutenção; e

III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave.

Art. 141. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não

ser com a autorização da autoridade de investigação SIPAER, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.

§1º A autoridade de investigação SIPAER deterá a guarda somente dos itens de interesse para a investigação, os quais, quando for possível em razão do grau de destruição provocado pelo impacto, serão devidamente inventariados, até a sua liberação nos termos desta lei.

§2º Os demais destroços, compreendidos como o amontoado de peças que não sejam de interesse da investigação SIPAER, ou coisas transportadas, ficarão sob a guarda da autoridade policial competente, para fins de construção e preservação da cadeia de custódia afeta à instrumentalização processual, identificação e restituição aos respectivos proprietários, observados os devidos trâmites legais.

Art. 142. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.

Art. 143. Em coordenação com a autoridade de investigação SIPAER, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação SIPAER.

Art. 144. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.

§ 1º Nos aeródromos públicos, caso o explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços após a liberação pela autoridade de investigação SIPAER, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas.

§ 2º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.

§ 3º Será proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pela autoridade de investigação SIPAER e, se houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares.

§ 4º O dever de remoção de que trata o caput não dispensa a liberação prevista no artigo 110.

Art. 145. Os interessados na custódia dos itens retidos para a investigação SIPAER deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação SIPAER até 180 (cento e oitenta) dias após a data da ocorrência.

§ 1º Havendo mais de um interessado ou habilitado, a liberação dos itens retidos para a investigação SIPAER somente ocorrerá em consonância com decisão judicial transitada em julgado, que trate da posse ou titularidade dos itens vindicados.

§ 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá promovê-lo em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado, ou em consonância com determinação judicial que for exarada.

§ 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2º, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços.

§ 4º Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação SIPAER publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seus ônus e responsabilidade.

§ 5º Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1º a 4º, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruídos pela autoridade de investigação SIPAER, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata.

§ 6º Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação SIPAER.

§ 7º A transferência da custódia sobre os destroços ocorrerá somente após a liberação por parte da autoridade de investigação SIPAER.

## **Seção II**

### **Da Competência para a Investigação SIPAER**

Art. 146. A investigação de acidente com aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes

Art. 147. A investigação SIPAER de acidente com aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação SIPAER, a qual decidirá sobre a composição da comissão de investigação SIPAER, cuja presidência caberá a profissional habilitado e com credencial SIPAER válida.

§ 1º A autoridade de investigação SIPAER requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação SIPAER.

§ 2º À comissão de investigação SIPAER, nos limites estabelecidos pela autoridade de investigação SIPAER, ficará assegurado o acesso à aeronave acidentada, a seus destroços e a coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem.

§ 3º A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime

§ 4º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, na forma da lei processual civil.

§ 5º Em caso de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo com aeronave civil, a autoridade de investigação SIPAER terá prioridade no embarque em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público.

§ 6º No intuito de prover celeridade à investigação SIPAER, a prioridade prevista no § 5º deste artigo será exercida mediante a apresentação de credencial emitida pela autoridade de investigação SIPAER, no aeroporto de embarque, ao representante da empresa requisitada.

Art. 148. A investigação SIPAER de acidente aeronáutico será concluída com a emissão do relatório final, documento que representa o pronunciamento da autoridade de investigação SIPAER sobre os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea.

Parágrafo único. O relatório final de acidente com aeronave de Força Armada será aprovado pelo comandante do respectivo Comando Militar.

### Seção III Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação

Art. 149. São fontes SIPAER:

I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;

II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;

III - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências;

IV - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições

V - gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;

VI - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e

VII - demais registros usados nas atividades SIPAER, incluindo os de investigação.

§ 1º Em proveito da investigação SIPAER, a autoridade de investigação SIPAER terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput deste artigo.

§ 2º A fonte de informações de que trata o inciso III do caput e as análises e conclusões da investigação SIPAER não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 151 deste Código.

§ 3º Toda informação prestada em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades afetas ao SIPAER será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção.

§ 4º Salvo em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do SIPAER revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto na lei processual penal e na lei processual civil.

Art. 150. As fontes e informações SIPAER que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual

Art. 151. Para o uso das fontes SIPAER como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade SIPAER, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas

Art. 152. A autoridade SIPAER, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações SIPAER em andamento e às respectivas fontes SIPAER.

#### **Seção IV** **Do Acesso aos Destroços de Aeronave**

Art. 153. A aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interdita 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 interdita poderá funcionar para efeito de manutenção;

III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave.

Art. 154. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação SIPAER, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos deste Código.

Art. 155. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços, tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.

Art. 156. Em coordenação com a autoridade de investigação SIPAER, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação SIPAER.

Art. 157. O dever de remoção de aeronave envolvida em acidente, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.

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

§ 2º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.

§ 3º Será proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pela autoridade de investigação SIPAER e, se houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares.

Art. 158. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação SIPAER, do início da investigação SIPAER até 90 (noventa) dias após a sua conclusão, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse.

§ 1º Caso mais de um interessado habilite-se na forma do caput, os destroços serão encaminhados àquele que primeiro se habilitou, sendo todos os juízos habilitados notificados da decisão de custódia, por meio de comunicação oficial da autoridade de investigação SIPAER.

§ 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o transporte em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado.

§ 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2º, ou se não houver interessado habilitado, o

proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços.

§ 4º Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação SIPAER publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seus ônus e responsabilidade.

§ 5º Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1º a 4º, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruídos pela autoridade de investigação SIPAER, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata.

§ 6º Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação SIPAER.

Art. 159. A correspondência transportada por aeronave acidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.

## CAPÍTULO VII Sistema de Segurança da Aviação Civil

Art. 160. O sistema de segurança da aviação civil tem por objetivo, sob coordenação da autoridade de aviação civil, estudar e aplicar as normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), bem como coordenar e implementar as normas e diretrizes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

## CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal

### Seção I Dos Aeroclubes

Art. 161. Aeroclubes é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

§ 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de:

I - ensino e adestramento de pessoal de voo;

II - ensino e adestramento de pessoal da infraestrutura aeronáutica;

III - recreio e desportos.

§ 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.

## Seção II

### Da Formação e Treinamento de Pessoal de Aviação Civil

Art. 162. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada, somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.

§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.

§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.

Art. 163. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização da autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. O Poder Executivo baixará regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.

## Seção III

### Da Formação e Treinamento de Pessoal Destinado à Infraestrutura Aeronáutica

Art. 164. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infraestrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediata, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao voo..

Parágrafo único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica.

## CAPÍTULO IX

### Sistema de Indústria Aeronáutica

Art. 165. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao voo depende de registro e homologação.

## CAPÍTULO X

### Dos Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

Art. 166. São serviços auxiliares de transporte aéreo:

I - as atividades de apoio ao transporte aéreo de passageiros, carga e mala postal, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos, inclusive movimentação e armazenagem de mercadorias;

II – as demais atividades ou serviços conexos à navegação aérea ou à infraestrutura aeroportuária, fixados, em regulamento, pela autoridade de aviação civil.

Art. 167. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de conformidade com a legislação específica.

Art. 168. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.

## TÍTULO IV Das Aeronaves

### CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 169. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.

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

Art. 170. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares.

§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.

§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do poder público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.

§ 4º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial.

## CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade

### SEÇÃO I Da Nacionalidade e Matrícula

Art. 171. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.

Art. 172. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

§ 1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente.

§ 2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.

Art. 173. A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade; ou pelo explorador, mediante o 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. 174 A matrícula será provisória quando:

I - feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha o 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. 175. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:

I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal.

II – de ofício, quando matriculada em outro país;

III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.

Art. 176. As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

## **SEÇÃO II**

### **Do Certificado de Aeronavegabilidade**

Art. 177. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido

durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas.

§ 1º São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cassação.

§ 2º Poderão ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente.

**§ 3º Será expedido certificado de aeronavegabilidade especial para:**

**I - aeronave experimental;**

**II - aeronave com características especiais, destinada a missão policial de segurança pública, de defesa civil ou de fiscalização;**

**III - aeronave, ainda que abrangida pelo certificado de que trata o art. 92, que deve ter sua utilização limitada, por razões técnicas ou operacionais nos termos das normas aplicáveis.**

§ 4º No caso do inciso II do § 3º deste artigo, o interessado na emissão do certificado de aeronavegabilidade especial deverá demonstrar à autoridade de aviação civil a necessidade da aeronave com características especiais para o adequado cumprimento das operações pretendidas.

§ 5º Na hipótese do § 4º deste artigo, a emissão do certificado dependerá de manifestação favorável da autoridade aeronáutica.

§ 6º Na emissão de certificados de aeronavegabilidade especiais, a autoridade de aviação civil considerará o nível de segurança compatível com o tipo de operação pretendida e deverá indicar no certificado as operações permitidas, as restrições e limitações aplicáveis, observado o disposto no art. 39 da Convenção Sobre Aviação Civil, promulgada pelo Decreto no 21.713, de 27 de agosto de 1946, e vinculará a validade do certificado à destinação da aeronave às operações pretendidas.

### CAPÍTULO III

#### Da Propriedade e Exploração da Aeronave

##### Seção I

##### Da Propriedade da Aeronave

Art. 178. Adquire-se a propriedade da aeronave:

I - por construção;

II - por usucapião;

III - por direito hereditário;

IV - por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro;

V - por transferência legal.

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

§ 2º Os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio, senão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 179. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver:

I - construído, por sua conta;

II - mandado construir, mediante contrato;

III - adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa-fé, sem interrupção nem oposição durante 5 (cinco) anos;

IV - adquirido por direito hereditário;

V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial.

§ 1º Deverá constar da inscrição e da matrícula o nome daquele a quem, no título de aquisição, for transferida a propriedade da aeronave.

§ 2º Caso a inscrição e a matrícula sejam efetuadas por possuidor que não seja titular da propriedade da aeronave, deverá delas constar o nome do proprietário e a averbação do seu expresso mandato ou consentimento.

Art. 180. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I - as arrematações e adjudicações em hasta pública;

II - as sentenças de divórcio, de nulidade ou anulações de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves;

III - as sentenças de extinção de condomínio;

IV - as sentenças de dissolução ou liquidação de sociedades, em que haja aeronaves a partilhar;

V - as sentenças que, nos inventários, arrolamentos e partilhas, adjudicarem aeronaves em pagamento de dívidas da herança;

VI - as sentenças ou atos de adjudicação, assim como os formais ou certidões de partilha na sucessão legítima ou testamentária;

VII - as sentenças declaratórias de usucapião.

Art. 181. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado serão inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º No caso de hipoteca de aeronave em construção mediante contrato, far-se-ão, ao mesmo tempo, a inscrição do respectivo contrato de construção e a da hipoteca.

§ 2º No caso de hipoteca de aeronave em construção por conta do fabricante faz-se, no mesmo ato, a inscrição do projeto de construção e da respectiva hipoteca.

§ 3º Quando não houver hipoteca de aeronave em construção, far-se-á a inscrição do projeto construído por ocasião do pedido de matrícula.

Art. 182. As aeronaves em processo de certificação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de **certificados de marca experimental e de certificados de aeronavegabilidade especial**.

Art. 183. Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção previstas em lei.

§ 1º Ocorre o abandono da aeronave ou de parte dela quando não for possível determinar sua legítima origem ou quando manifestar-se o proprietário, de modo expresso, no sentido de abandoná-la.

§ 2º Considera-se perecida a aeronave quando verificada a impossibilidade de sua recuperação ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 3º Verificado, em inquérito administrativo, o abandono ou perecimento da aeronave, será cancelada de ofício a respectiva matrícula.

Art. 184. O contrato que objetive a transferência da propriedade de aeronave ou a constituição sobre ela de direito real poderá ser elaborado por instrumento público ou particular.

Parágrafo único. No caso de contrato realizado no exterior aplica-se o disposto no inciso III do art. 98 deste Código.

## **SEÇÃO II**

### **Da Exploração e do Explorador de Aeronave**

Art. 185. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 186. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica titular da autorização para a prestação de serviços de transporte aéreo público ou para explorar serviços aéreos privados;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 187. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

## CAPÍTULO IV Dos Contratos sobre Aeronave

### Seção I Do Contrato de Construção de Aeronave

Art. 188. O contrato de construção de aeronave deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Parágrafo único. O contrato referido no caput deste artigo deverá ser submetido à fiscalização da autoridade de aviação civil, que estabelecerá as normas e condições de construção.

Art. 189. O contratante que encomendou a construção da aeronave, uma vez inscrito o seu contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro, adquire, originariamente, a propriedade da aeronave, podendo dela dispor e reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua.

### Seção II Do Arrendamento

Art. 190. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.

Art. 191. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 192. O arrendador é obrigado:

I - a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar convencionados, com a documentação necessária para o voo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina, e a mantê-los nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;

II - a garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da aeronave ou do motor.

Parágrafo único. Pode o arrendador obrigar-se, também, a entregar a aeronave equipada e tripulada, desde que a direção e condução técnica fiquem a cargo do arrendatário.

Art. 193. O arrendatário é obrigado:

I - a fazer uso da coisa arrendada para o destino convencionado e dela cuidar como se sua fosse;

II - a pagar, pontualmente, o aluguel, nos prazos, lugar e condições acordadas;

III - a restituir ao arrendador a coisa arrendada, no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular.

Art. 194. A cessão do arrendamento e o subarrendamento só poderão ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 195. A não inscrição do contrato de arrendamento ou de subarrendamento determina que o arrendador, o arrendatário e o subarrendatário, se houver, sejam responsáveis pelos danos e prejuízos causados pela aeronave.

### Seção III Fretamento

Art. 196. Dá-se o fretamento quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante o pagamento por este, do frete, a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se ao fretador o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

Art. 197. O contrato será por instrumento público ou particular, sendo facultada a sua inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 198. O fretador é obrigado:

I - a colocar à disposição do afretador aeronave equipada e tripulada, com os documentos necessários e em estado de aeronavegabilidade;

II - a realizar as viagens acordadas ou a manter a aeronave à disposição do afretador, durante o tempo convencionado.

Art. 199. O afretador é obrigado:

I - a limitar o emprego da aeronave ao uso para o qual foi contratada e segundo as condições do contrato;

II - a pagar o frete no lugar, tempo e condições acordadas.

#### Seção IV Do Arrendamento Mercantil de Aeronave

Art. 200. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante instrumento público ou particular com os seguintes elementos:

I - descrição da aeronave com o respectivo valor;

II - prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua determinação, data e local dos pagamentos;

III - cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do arrendatário;

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

§ 1º Quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, deve estar expresso o consentimento em que seja inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro com o cancelamento da matrícula primitiva, se houver.

§ 2º Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, as cláusulas e condições usuais nas operações de leasing internacional, desde que não contenha qualquer cláusula contrária à Constituição Brasileira ou às disposições deste Código.

### CAPÍTULO V Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave

#### Seção I Da Hipoteca Convencional

Art. 201. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção.

§ 1º Não pode ser objeto de hipoteca, enquanto não se proceder à matrícula definitiva, a aeronave inscrita e matriculada provisoriamente, salvo se for para garantir o contrato, com base no qual se fez a matrícula provisória.

§ 2º A referência à aeronave, sem ressalva, compreende todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios, constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade.

§ 3º No caso de incidir sobre motores, deverão eles ser inscritos e individuados no Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição da hipoteca, produzindo esta os seus efeitos ainda que estejam equipando aeronave hipotecada a distinto credor, exceto

no caso de haver nos respectivos contratos cláusula permitindo a rotatividade dos motores.

§ 4º Concluída a construção, a hipoteca estender-se-á à aeronave se recair sobre todos os componentes; mas continuará a gravar, apenas, os motores e equipamentos individuados, se somente sobre eles incidir a garantia.

§ 5º Durante o contrato, o credor poderá inspecionar o estado dos bens, objeto da hipoteca.

Art. 202. Só aquele que pode alienar a aeronave poderá hipotecá-la e só a aeronave que pode ser alienada poderá ser dada em hipoteca.

Art. 203. A aeronave comum a 2 (dois) ou mais proprietários só poderá ser dada em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 204. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 205. Do contrato de hipoteca deverão constar:

I - o nome e domicílio das partes contratantes;

II - a importância da dívida garantida, os respectivos juros e demais consectários legais, o termo e lugar de pagamento;

III - as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, assim como os números de série de suas partes componentes;

IV - os seguros que garantem o bem hipotecado.

§ 1º Quando a aeronave estiver em construção, do instrumento deverá constar a descrição de conformidade com o contrato, assim como a etapa da fabricação, se a hipoteca recair sobre todos os componentes; ou a individualização das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia.

§ 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações previstas no inciso III do art. 98 deste Código.

Art. 206. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de:

I - despesas judiciais, crédito trabalhista, tributário e proveniente de tarifas aeroportuárias;

II - despesas por socorro prestado; gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de suas funções, quando indispensáveis à continuação da viagem; e despesas efetuadas com a conservação da aeronave.

Parágrafo único. A preferência será exercida:

a) no caso de perda ou avaria da aeronave, sobre o valor do seguro;

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

c) no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.

## Seção II Da Hipoteca Legal

Art. 207. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

Art. 208. Os bens mencionados no artigo anterior serão adjudicados à União, se esta o requerer no juízo competente, comprovando:

I - a falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial, antes de concluído o pagamento do débito garantido pelo Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros;

II - a ocorrência dos fatos previstos no artigo 189, I e II (CBA/1986) deste Código.

Art. 209. O débito que tenha de ser pago pela União ou seus agentes financeiros, vencido ou vincendo, será cobrado do adquirente ou da massa falida pelos valores despendidos por ocasião do pagamento.

§ 1º A conversão da moeda estrangeira, se for o caso, será feita pelo câmbio do dia, observada a legislação complementar pertinente.

§ 2º O valor das aeronaves adjudicadas à União será o da data da referida adjudicação.

§ 3º Do valor do crédito previsto neste artigo será deduzido o valor das aeronaves adjudicadas à União, cobrando-se o saldo.

§ 4º Se o valor das aeronaves for maior do que as importâncias despendidas ou a despende, pela União ou seus agentes financeiros, poderá aquela vender em leilão as referidas aeronaves pelo valor da avaliação.

§ 5º Com o preço alcançado, pagar-se-ão as quantias despendidas ou a despende, e o saldo depositar-se-á, conforme o caso, em favor da massa falida ou liquidante.

§ 6º Se no primeiro leilão não alcançar lance superior ou igual à avaliação, far-se-á, no mesmo dia, novo leilão condicional pelo maior preço.

§ 7º Se o preço alcançado no leilão não for superior ao crédito da União, poderá esta optar pela adjudicação a seu favor.

Art. 210. Far-se-á de ofício a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I - da hipoteca legal;

II - da adjudicação de que tratam os artigos 208, 209, § 7º e **190 CBA/1986**) deste Código.

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

### Seção III Da Alienação Fiduciária

Art. 211. A alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da aeronave ou de seus equipamentos, independentemente da respectiva tradição, tornando-se o devedor o possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.

Art. 212. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterà:

I - o valor da dívida, a taxa de juros, as comissões, cuja cobrança seja permitida, a cláusula penal e a estipulação da correção monetária, se houver, com a indicação exata dos índices aplicáveis;

II - a data do vencimento e o local do pagamento

III - a descrição da aeronave ou de seus motores, com as indicações constantes do registro e dos respectivos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade.

§ 1º No caso de alienação fiduciária de aeronave em construção ou de seus componentes, do instrumento constará a descrição conforme o respectivo contrato e a etapa em que se encontra.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, o domínio fiduciário transferir-se-á, no ato do registro, sobre as partes componentes, e estender-se-á à aeronave construída, independente de formalidade posterior.

Art. 213. A alienação fiduciária só tem validade e eficácia após a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 214. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros e aplicar o respectivo preço no pagamento do seu crédito e das despesas decorrentes da cobrança, entregando ao devedor o saldo, se houver.

§ 1º Se o preço não bastar para pagar o crédito e despesas, o devedor continuará obrigado pelo pagamento do saldo.

§ 2º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.

§ 3º O proprietário fiduciário ou credor poderá proceder à busca e apreensão judicial do bem alienado fiduciariamente, diante da mora ou inadimplemento do credor.

Art. 215. No caso de falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial do adquirente ou importador, sem o pagamento do débito para com o vendedor, e de ter o Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros de pagá-lo, a União terá o direito de receber a quantia despendida com as respectivas despesas e consectários legais, deduzido o valor das aeronaves, peças e equipamentos, objeto da garantia, procedendo-se de conformidade com o disposto em relação à hipoteca legal.

## CAPÍTULO VI Do Sequestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave

### Seção I Do Sequestro da Aeronave

Art. 216. Nenhuma aeronave empregada em serviços aéreos públicos (artigo 175) poderá ser objeto de sequestro.

Parágrafo único. A proibição é extensiva à aeronave que opera serviço de transporte não regular, quando estiver pronta para partir e no curso de viagem da espécie.

Art. 217. Admite-se o sequestro:

I - em caso de desapossamento da aeronave por meio ilegal;

II - em caso de dano à propriedade privada provocado pela aeronave que nela fizer pouso forçado.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso II, não será admitido o sequestro se houver prestação de caução suficiente a cobrir o prejuízo causado.

### Seção II Da Penhora ou Apreensão da Aeronave

Art. 218. Toda vez que, sobre aeronave ou seus motores, recair penhora ou apreensão, esta deverá ser averbada no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º Em caso de penhora ou apreensão judicial ou administrativa de aeronaves, ou seus motores, destinados ao serviço público de transporte aéreo regular, a autoridade judicial ou administrativa determinará a medida, sem que se interrompa o serviço.

§ 2º A guarda ou depósito de aeronave penhorada ou de qualquer modo apreendida judicialmente far-se-á de conformidade com o disposto nos arts. 312 a 315 deste Código.

## TÍTULO V Da Tripulação

### CAPÍTULO I Da Tripulação

Art. 219. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

Art. 220. Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.

Art. 221. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e de certificados de capacidade física e psicológica e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.

## CAPÍTULO II Das Licenças e Certificados

Art. 222. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física e psicológica serão concedidos pela autoridade de aviação civil, na forma de regulamentação específica.

Parágrafo único. A licença terá caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.

Art. 224. Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e o certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se a brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.

Art. 225. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física e psicológica, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.

Art. 226.. Sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas ou psicológicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.

Parágrafo único. Do resultado dos exames acima especificados caberá recurso dos interessados à comissão técnica especializada ou à junta médica.

Art. 227. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade de aviação civil se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença.

## CAPÍTULO III Do Comandante de Aeronave

Art. 228. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

Art. 229. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador, condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

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

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

I - limite da jornada de trabalho;

II - limites de voo;

III - intervalos de repouso;

IV - fornecimento de alimentos.

Art. 230.. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 231. O comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas ou, se em voo, restringir a liberdade de qualquer pessoa, inclusive mediante imobilização, até o próximo pouso da aeronave, desde que as atitudes estejam comprometendo a boa ordem, a disciplina ou colocando em risco os demais passageiros, os tripulantes ou a segurança do voo, podendo para tanto determinar o auxílio dos demais tripulantes e solicitar a cooperação de outros passageiros;

II – tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;

III – alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo;

§ 1º para os efeitos previstos neste artigo, consideram-se condutas que podem por em risco a segurança do voo, especialmente:

I - embarcar alcoolizado ou sob efeito de entorpecente;

II - conduzir para o interior da aeronave explosivos, produtos químicos ou materiais perigosos aos demais passageiros ou à segurança da aeronave;

III - conduzir arma de fogo durante o voo;

IV - ameaçar, intimidar ou agredir membro da tripulação ou passageiro, ou cometer assédio sexual a membro da tripulação, a passageiro, ou molestar criança;

V - levar bebida alcoólica para uso próprio ou de outrem para o interior da aeronave, ou ingerir bebida alcoólica fora dos períodos de refeições ou consumi-la em excesso durante o serviço de bordo;

VI - fazer uso de substância tóxica no interior da aeronave;

VII - fumar tabaco ou qualquer outra substância no interior da aeronave;

VIII - causar prejuízos à aeronave ou impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da mesma;

IX - impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da aeronave;

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

XI - operar aparelho eletrônico cuja operação seja proibida a bordo;

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

XIII - não seguir a orientação dos tripulantes em relação à segurança do voo;

XIV - não observar normas estabelecidos pela autoridade de aviação civil sobre deveres dos passageiros à bordo.

Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.

Art. 232.. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

Art. 233. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

Art. 234. As decisões tomadas pelo Comandante inclusive em caso de lançamento ou alijamento de coisas de bordo serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade de aviação civil.

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

Art. 235. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos

tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infraestrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral e as medidas disciplinares que tiverem sido tomadas.

§ 1º O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo.

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

Art. 235. O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

Parágrafo único. Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas, o Comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

## TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos

### CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 236. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos públicos e os serviços aéreos privados.

Art. 237. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o explorador de serviços de transporte aéreo público rege-se pelas normas deste Código, pela legislação complementar e pelas condições da respectiva autorização.

§ 2º A relação jurídica entre o explorador dos serviços e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte aéreo público internacional, pelo disposto nos tratados e convenções pertinentes

Art. 238. O transporte aéreo público de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo público regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no parágrafo anterior, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.

## CAPÍTULO II Dos Serviços de Transporte Aéreo Público

### SEÇÃO I

#### Da Autorização para a Exploração de Serviços de Transporte Aéreo Público

Art. 239. A exploração de serviços aéreos públicos será objeto de autorização, vinculada, formalizada mediante contrato de adesão.

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

Art. 240. São cláusulas essenciais do contrato de adesão as referentes:

- I - ao objeto;
- II - ao modo, forma e condições da exploração dos serviços;
- III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade dos serviços;
- IV - às hipóteses de extinção do contrato;
- V - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de informações de interesse da autoridade de aviação civil;
- VI - ao foro e ao modo amigável de solução de divergências contratuais.

Art. 241. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

- I - renúncia, ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;
- II - cassação, em caso de perda das condições indispensáveis à autorização;
- III - caducidade, em caso de descumprimento reiterado de compromissos assumidos ou de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares por parte do autorizatário;
- IV - anulação da autorização, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável da autorização.

§ 1º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 3º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

§ 4º A extinção da autorização por cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento administrativo prévio, assegurado o contraditório e a ampla defesa.

§ 5º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo não inferior a cento e oitenta dias para que os mesmos sejam sanados.

§ 6º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 242. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

I - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente;

II – declaração do proponente de que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas e que fez os seguros obrigatórios;

III - outros documentos previstos em regulamento..

Art. 243. A autorização somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 3/4 (três quartos) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 49% (quarente e nove por cento) do capital votante, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

§ 4º O disposto neste artigo se aplica também às sociedades empresárias de responsabilidade limitada, devendo ser observada a maioria de sócios e o controle de brasileiros.

## SEÇÃO II Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 244. Na regulação dos serviços aéreos, a atuação da autoridade de aviação civil visará especialmente a:

I - assegurar às empresas brasileiras de transporte aéreo regular a exploração de quaisquer linhas aéreas domésticas, observadas, exclusivamente, as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo, a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado;

II - manter, enquanto forem atendidas as exigências regulamentares de prestação de serviço adequado, os horários alocados às empresas de serviços aéreos para pouso e decolagem nos aeroportos;

III - assegurar a liberdade tarifária;

Art. 245. A autoridade de aviação civil acompanhará as atividades dos operadores estrangeiros que atuam no transporte aéreo internacional com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais ou concorrenciais abusivas, legislações e procedimentos adotados em outros países, que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil.

§ 1º Para os fins do disposto no **caput** deste artigo, a ANAC poderá solicitar esclarecimentos e informações aos agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise.

§ 2º Identificada a existência de legislação, procedimento ou prática prejudiciais aos interesses nacionais ou de empresas brasileiras, a ANAC instruirá o processo respectivo e proporá, ou aplicará, conforme o caso, sanções, na forma prevista na legislação brasileira e nos regulamentos e acordos internacionais.

Art. 246. As autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade de aviação civil.

## SEÇÃO III Do Controle e Fiscalização dos Serviços de Transporte Aéreo Público

Art. 247. As empresas autorizadas de serviços de transporte aéreo público devem dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade de aviação civil.

Art. 248. A implementação de acordos entre empresas de transporte aéreo público que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses ou a constituição de grupos societários serão permitidas, inclusive para o exercício de atividades de manutenção de aeronaves, formação, treinamento e

aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico ou demais atividades de características comuns, dependerão de prévia autorização da autoridade de aviação civil.

Art. 249. As empresas de transporte aéreo público, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se, cindir-se ou incorporar-se, mediante prévia autorização da autoridade de aviação civil...

Art. 250. A fiscalização das atividades de exploração de serviços aéreos públicos será exercida pela autoridade de aviação civil, nos termos de regulamento do Poder Executivo.

Art. 251. A autoridade de aviação poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos públicos e dos respectivos livros, registros e documentos.

### CAPÍTULO III Do Transporte Aéreo Público Regular

#### **SEÇÃO I Do Transporte Aéreo Público Regular Internacional**

Art. 252. Os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

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

I - às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;

II - na falta desses, ao disposto neste Código.

#### **SUBSEÇÃO II Da Designação de Empresas Brasileiras**

Art. 253. O Governo Brasileiro designará as empresas para os serviços de transporte aéreo internacional.

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

#### **SUBSEÇÃO III Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras**

Art. 254. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

I - ser designada pelo Governo do respectivo país;

II - obter autorização de funcionamento no Brasil;

III - obter autorização para operar os serviços aéreos.

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.

#### SUBSEÇÃO IV Da Autorização para Funcionamento

Art. 255. O pedido de autorização para funcionamento no País será instruído com os seguintes documentos:

I - prova de achar-se a empresa constituída conforme a lei de seu país;

II - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;

III - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização (artigo 207).

Art. 256. As condições que a autoridade de aviação civil achar conveniente estabelecer constarão de termo de aceitação assinado pela empresa requerente e integrarão o ato de autorização.

Parágrafo único. Um exemplar do órgão oficial que tiver feito a publicação do ato e dos documentos que o instruem será arquivado no Registro de Comércio da localidade onde vier a ser situado o estabelecimento principal da empresa, juntamente com a prova do depósito, em dinheiro, da parte do capital destinado às operações no Brasil.

Art. 257. As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a manter representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.

Parágrafo único. No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.

Art. 258. A autorização à empresa estrangeira para funcionar no Brasil poderá ser cassada:

I - em caso de falência;

II - se os serviços forem suspensos, pela própria empresa, por período excedente a 6 (seis) meses;

III - nos casos previstos no ato de autorização ou no respectivo Acordo Bilateral;

IV - nos casos previstos em lei.

Art. 259. A substituição da empresa estrangeira que deixar de funcionar no Brasil ficará na dependência de comprovação, perante a autoridade de aviação civil, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela nova empresa designada.

## SUBSEÇÃO V

### Da Autorização para Operar

Art. 260. A empresa estrangeira, designada pelo governo de seu país e autorizada a funcionar no Brasil, deverá obter a autorização para iniciar, em caráter definitivo, os serviços aéreos internacionais, apresentando à autoridade de aviação civil os planos operacional e técnico e os horários que pretende observar, na forma de regulamento.

Art. 261. Toda modificação que envolva horário, frequência e escalas no território nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade de aviação civil, se não for estabelecido de modo diferente em acordo bilateral.

## SUBSEÇÃO VI

### Da Autorização de Agência de Empresa Estrangeira que Não Opere Serviços Aéreos no Brasil

Art. 262. As empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil não poderão funcionar no território nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou escritório, salvo se possuírem autorização para a venda de bilhete de passagem ou de carga, concedida pela autoridade de aviação civil.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

§ 2º Não será outorgada autorização a empresa cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverá ter plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.

## SEÇÃO II

### Do Transporte Aéreo Público Regular Doméstico

Art. 263. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Art. 264. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

## CAPÍTULO IV

### Dos Serviços de Transporte Aéreo Público Não-Regular

Art. 265. Serviço de transporte aéreo público não regular de passageiro ou carga, doméstico ou internacional, é o explorado mediante remuneração convencionada entre

o usuário e o transportador, sob a fiscalização da autoridade de aviação civil, visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.

## CAPÍTULO V Dos Serviços Aéreos Privados

Art. 266. Serviços aéreos privados são os realizados por pessoas físicas ou jurídicas, abrangendo as seguintes atividades econômicas::

I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

II - prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;

III - publicidade aérea de qualquer natureza;

IV - fomento ou proteção da agricultura em geral e do meio-ambiente;

V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

VI – formação ou treinamento de pessoal de voo ou destinados a serviços técnicos conexos á aviação civil;

VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;

VIII - qualquer outra modalidade remunerada de exploração de serviços aéreos, distinta do transporte aéreo público.

Art. 267. A exploração de serviços aéreos privados será objeto de autorização, formalizada mediante contrato de adesão.

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

Art. 268. São cláusulas essenciais do contrato de adesão as referentes:.

I - ao objeto;

II - ao modo, forma e condições da exploração dos serviços;

III - às hipóteses de extinção do contrato;

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

Art. 269. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

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

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

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

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

§ 1º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário.

§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

§ 3º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros.

§ 4º A extinção da autorização por cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento administrativo prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 5º Nos casos de cassação e caducidade, a autoridade de aviação civil deverá, previamente à instauração do procedimento administrativo próprio, comunicar o autorizatário sobre os inadimplementos ou descumprimentos constatados, fixando prazo não inferior a cento e oitenta dias para que os mesmos sejam sanados.

§ 6º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.

Art. 270. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento conterá, obrigatoriamente:

I - os documentos necessários para aferir a capacidade técnica, a idoneidade financeira e a regularidade jurídica e fiscal do proponente;

II – declaração do proponente de que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas e de que fez os seguros obrigatórios.

## CAPÍTULO VI Das Demais Atividades Aéreas

Art. 272. Os proprietários ou operadores de aeronaves sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas.

§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

Art. 273. A pessoa física ou jurídica que, em seu único e exclusivo benefício se dedique à formação ou treinamento de seu pessoal técnico, poderão fazê-lo mediante a anuência da autoridade de aviação civil.

## TÍTULO VI Do Contrato de Transporte Aéreo

### CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 274. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 275. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

Art. 276. Em caso de transporte combinado, aplica-se às aeronaves o disposto neste Código.

Art. 277. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

Art. 278. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

## CAPÍTULO II Do Contrato de Transporte de Passageiro

### SEÇÃO I Do Bilhete de Passagem