

CERCBA - Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica do Senado Federal

Tabela comparativa entre os artigos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica e a proposta de nova redação apresentada pelos membros da CERCBA.

Observações:

- 1. Tabela Geral 4. Inserções de propostas de artigos do período 31 de agosto a 14 de setembro de 2015.
- 2. O atual CBA é composto por 343 artigos, às sugestões recebidas de novos artigos, de alterações de redação e manutenção da atual redação, correspondem a um total de 53,94% sobre o total de artigos. Até o momento foram apresentadas 185 sugestões.
- 3. Artigos que receberam alguma proposta conforme o item 2 acima foram: 1º, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 36 A, 37, 38, 40, 41, 44, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 86 A, 87, 88, 88 A, 88 B, 88 C, 88 D, 88 E, 88 F, 88 G, 88 H, 88 I, 88 J, 88 K, 88 L, 88 M, 88 N, 88 O, 88 P, 88 Q, 88 R, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 106,107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 180, 181, 197, 220, 221, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310 e 311.
- 4. Para Os artigos incluídos ou mencionados quanto sua permanência ou exclusão nas propostas recebidas para essa edição da tabela foram: 14, 20, 70, 72, 73, 74, 75, 97, 98, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 147, 148, 148, 149, 149, 150, 151, 151, 151 A, 152, 153, 154 e 155.
- 5. A organização da tabela esta organizada por cores e da seguinte forma:

-  Artigos vigentes do atual Código Brasileiro de Aeronáutica.
-  Textos da primeira versão das propostas apresentadas.
-  Textos com a segunda versão das propostas apresentadas.
-  Textos com a terceira versão das propostas apresentadas.
-  Textos com a quarta versão das propostas apresentadas.

Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO I Introdução - CAPÍTULO I Disposições Gerais				
Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar. § 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214). § 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua	Inserido parágrafo 4º			

extraterritorialidade. § 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).	§ 4º - Nos casos não previstos neste Código, aplicar-se-ão a analogia, os princípios gerais do Direito Aeronáutico e os princípios gerais de Direito Público Internacional.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
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.	A República Federativa do Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO I Do Espaço Aéreo Brasileiro				
Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica: I - a navegação aérea; II - o tráfego aéreo;	Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica: I - a navegação aérea; II - o tráfego aéreo;			

III - a infra-estrutura aeronáutica; IV - a aeronave; V - a tripulação; VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo. III - a infra-estrutura aeronáutica; IV - a aeronave; V - a tripulação; VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.	III - a infraestrutura aeronáutica; <u>Art. 12a.</u> Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização da Agência Nacional de Aviação Civil: III - a infraestrutura de aviação civil; IV - a aeronave; V - a tripulação; <u>Art. 12b.</u> Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do ministério incumbido pela política nacional de aviação civil: VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.			
Art. 13. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo no espaço aéreo (artigo 18) ou em pouso no território brasileiro (artigos 303 a 311), quando, em	Art. 13. Poderá o Comando da Aeronáutica deter a aeronave em voo no espaço aéreo (artigo 18) ou no solo, neste caso agindo em operação combinada com			

caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (artigos 1º e 12), de tráfego aéreo (artigos 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (artigos 14, §§ 1º, 3º e 4º, 15, §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22), coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.	organismos de fiscalização competentes (artigos 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (artigos 1º e 12), de tráfego aéreo (artigos 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (artigos 14, §§ 1º, 3º e 4º, 15, §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22), coloque em risco a segurança da navegação aérea ou a do espaço aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO II Do Tráfego Aéreo				
Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (artigo 1º, § 1º), neste Código (artigo 1º, § 2º) e na legislação complementar (artigo 1º, § 3º). § 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (artigo 3º, I) poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrisar no território subjacente.	Sugestões aos §§ 5º e 6º.	Revogação do § 5º.		

§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (artigos 177 a 179), mediante informações prévias sobre o voo planejado (artigo 14, § 4º). § 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, da aeronave dedicada a serviços aéreos públicos (artigo 175), dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilateral (artigos 203 a 213). § 4º A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas, assim como às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (artigo 23). § 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes. § 6º 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	§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes, aerdesportivas e experimentais. § 6º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre o controle do espaço aéreo relativas às aeronaves civis, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou	Revogação do § 5º.		
---	--	---------------------------	--	--

em área específica.	treinamento em área específica.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO II Do Tráfego Aéreo				
Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos. § 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os vôos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica. § 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201).	Sugestões aos §§ 1º e 2º. § 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, voo livre, veículos não tripulados e similares, assim como os vôos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica. § 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201), estabelecidas pela autoridade de aviação civil.	§ 1º Constitui crime fabricar, vender, transportar ou soltar balões sem dirigibilidade, que possam provocar perigo à segurança da navegação aérea. a) Entende-se por balões que possam provocar perigo, qualquer artefato inflado com ar quente ou gás, não tripulado, sem dirigibilidade, que utilize ou não fogo, que exponha à perigo ou dificulte a navegação aérea. b) A soltura do balão sem dirigibilidade inicia-se nos atos preparatórios ao seu lançamento, encerrando-se com a sua captura, em qualquer local. c) A inobservância do disposto nesse		

§ 4º O prejuízo decorrente do sobrevôo, do pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.				
Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície. Parágrafo único. Excetuam-se da proibição, os vôos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica.	Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir risco para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície. Parágrafo único. Excetuam-se da proibição, os vôos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica e pela autoridade de aviação civil.			
Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão controlador de vôo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso. § 1º Se razões técnicas, a critério do Comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão controlador a	Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão de controle do tráfego aéreo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso. § 1º Se razões técnicas, a critério do Comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao de órgão de controle do			

determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança. § 2º No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a autoridade aeronáutica poderá requisitar os meios necessários para interceptar ou deter a aeronave. § 3º Na hipótese do parágrafo anterior, efetuado o pouso, será autuada a tripulação e apreendida a aeronave (artigos 13 e 303 a 311). § 4º A autoridade aeronáutica que, excedendo suas atribuições e sem motivos relevantes, expedir a ordem de que trata o caput deste artigo, responderá pelo excesso cometido, sendo-lhe aplicada a pena de suspensão por prazo que variará de 30 (trinta) a 90 (noventa) dias, conversíveis em multa.	tráfego aéreo a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança. §4º Revogar.			
Art. 19. Salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações. Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados,	Sugestão ao § único. 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.	de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego aéreo , das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.			
Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha: I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (artigos 109 a 114); II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem; III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo	Sugestão ao § Único.	Sugestão ao § Único.	Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha: as marcas, documentos e equipamentos requeridos pelos regulamentos da autoridade aeronáutica. Excluir o inciso I. Excluir o inciso II. Excluir o inciso III.	Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha: I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (arts. 109 a 114); II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem; III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de bordo, da lista de passageiros, manifesto de

(artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar. Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de translado.	Parágrafo único. A Autoridade Aeronáutica ou a Autoridade de Aviação Civil, dentro das respectivas esferas de competência, podem estabelecer condições para vôos experimentais e vôos de translado.	Parágrafo único. Pode a Autoridade de Aviação Civil, mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de translado.		carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar. Parágrafo único. Pode a Autoridade de Aviação Civil, mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de translado.
Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes. Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4

TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO III Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro				
Art. 22. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional. Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade aeronáutica, e suas denominações somente poderão ser modificadas mediante lei federal, quando houver necessidade técnica dessa alteração.	Art. 22. Toda aeronave proveniente ou destinada a outro país 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, e suas denominações somente poderão ser modificadas mediante lei federal, quando houver necessidade técnica dessa alteração.			
Art. 23. A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á às condições estabelecidas (artigo 14, § 1º). § 1º A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada (artigo 14, §§ 1º, 2º, 3º e 4º). § 2º A autoridade aeronáutica poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de	Parágrafo único. A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada (artigo 14, §§ 1º, 2º, 3º e 4º). § 2º Removido.			

operação de busca, assistência e salvamento ou de vôos por motivos sanitários ou humanitários.				
Art. 24. Os aeroportos situados na linha fronteira do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infra-estrutura aeronáutica, comuns ou compartilhados por eles. Parágrafo único. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteira ao Território Nacional, com serviços de infra-estrutura aeronáutica comuns ou compartilhados.	Art. 24. Os aeroportos situados na linha fronteira do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infra-estrutura aeronáutica e de aviação civil, comuns ou compartilhados por eles. Parágrafo único. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteira ao Território Nacional, com serviços de infra-estrutura aeronáutica e de aviação civil comuns ou compartilhados.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO I Disposições Gerais				
Art. 25. Constitui infra-estrutura 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 (artigos 26 a 46);	Art. 25 - Por infraestrutura aeronáutica se entende os aeródromos, assim como todo o conjunto de instalações e serviços destinados a permitir, facilitar e assegurar a navegação aérea.	Art. 25. Constitui infraestrutura aeronáutica e de aviação civil o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência. <u>Art. 25a.</u> A infraestrutura aeronáutica compreende:	Art. 25. Constitui infraestrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo: I - o sistema aeroportuário;	Art. 25. Constituem as infraestruturas aeronáutica e de aviação civil o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência.

II - o sistema de proteção ao vôo (artigos 47 a 65); III - o sistema de segurança de vôo (artigos 66 a 71); IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85); V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93); VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96); VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica (artigos 97 a 100); VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101); IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104); X - o sistema de coordenação da		I - o cadastro das superfícies limitadoras de obstáculos (artigos 43 a 46) II - o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro (artigos 47 a 65); III - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93); IV - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado ao controle do espaço aéreo (artigo 100); <u>25b.</u> A Infraestrutura de aviação civil compreende: I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 42); II - o sistema de segurança de vôo (artigos 66 a 71); III - o sistema de registro de aviação civil brasileiro (artigos 72 a 85); IV - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96); V - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura de aviação civil (artigos 97 a 99); VI - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101); VII - o sistema de serviços auxiliares	II - o sistema de proteção ao voo; III - o sistema de segurança de voo; IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro; V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos; VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo; VII - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica; VIII - o sistema de indústria aeronáutica; IX - o sistema de serviços auxiliares.	
--	--	---	--	--

infra-estrutura aeronáutica (artigo 105). § 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área. § 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.		(artigos 102 a 104); § 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica e de aviação civil, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.	§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura civil aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão de autorização prévia da autoridade de aviação civil ou aeronáutica competente, que os fiscalizará, respeitadas as esferas de competência das demais autoridades ou agências governamentais federais. § 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, fiscalização e orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica. (ABEAR)	
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO I Dos Aeródromos				
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção I Definições (ABEAR)				
Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de	Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de		Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de	Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de

aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades. Parágrafo único. São facilidades: o balisamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de	aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros, hangares e as respectivas instalações e serviços aeroportuários. Parágrafo único. São exemplos de instalações e serviços aeroportuários: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviços de resposta à emergência aeroportuária, área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão,	Parágrafo único. São exemplos de instalações e serviços aeroportuários: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviços de resposta à emergência aeroportuária, sala de embarque, climatização, ônibus, pontes de embarque e	aeródromos brasileiros, com suas edificações, instalações e equipamentos, e seus respectivos serviços aeroportuários. <i>*Outra redação proposta por Doriêdo Luiz dos Prazeres</i> Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros, hangares e as respectivas instalações e serviços aeroportuários. Parágrafo único. São exemplos de instalações e serviços aeroportuários: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; Sistemas de gerenciamento de pátio, de estacionamento e movimentação de aeronaves; serviços de resposta à emergência aeroportuária, sala de embarque, climatização, ônibus, pontes de embarque e desembarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, sistema de ascenso-	aeródromos brasileiros. (ABEAR)
---	---	--	--	---

bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de vôo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.	sistema semiautomático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado, serviços e instalações para segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade de aviação civil.	desembarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, sistema de ascenso-descenso de passageiros, sistema sonoro e visual informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviços e instalações para segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade de aviação civil.	descenso de passageiros, sistema sonoro e visual informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviços e instalações para segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade de aviação civil.	
Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.	Art 27. Para os fins desta Lei, considera-se: I – aeródromo: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. II – aeródromo civil: o destinado ao uso de aeronaves civis; III - aeródromo militar: o destinado ao uso de aeronaves militares. IV – aeródromo civil público: o destinado ao uso público; V – aeródromo civil privado de uso público: o construído e explorado pelo proprietário e aberto ao uso	Art.27. A infraestrutura de aviação civil compreende: I - o sistema aeroportuário; II - o sistema de segurança de voo; III - o sistema de registro de aviação civil brasileiro; IV - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo; V - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à aviação civil;		

	público; VI – aeródromo civil privado de uso privativo: o construído e explorado pelo seu proprietário e destinado à prestação de serviços conexos à navegação aérea; VII – aeródromo civil privado de uso particular: o construído e operado pelo seu proprietário ou quem ele permitir, vedada a exploração comercial; IX – heliponto: aeródromo o construído e operado pelo seu proprietário e destinado exclusivamente a helicópteros; X - heliporto: heliponto de uso público, 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: aeródromo civil de uso público ou aeródromo civil privado de uso público, dotado de instalações e equipamentos para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias; XII – área do aeroporto: área delimitada pela autoridade de	VI - o sistema de indústria aeronáutica; VII - o sistema de serviços auxiliares.		
--	---	--	--	--

	aviação civil que compreende toda a sua infraestrutura de apoio à navegação aérea e de proteção ao voo; XIII – zona de proteção do aeródromo: áreas vizinhas ao aeródromo, delimitadas e especificadas pela autoridade 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; XIV – concessão: cessão onerosa do aeródromo civil público, com vistas à sua construção, administração e exploração por tempo determinado; XV – delegação: transferência, mediante convênio, da construção, administração ou exploração de aeroporto ou heliporto para o Estado, Distrito Federal, Município a administração federal indireta, ou para consórcio público organizado na forma da lei; XVI – autorização: outorga de direito de construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo ou particular;			
--	---	--	--	--

	XVII – autorização vinculada: a outorga de direito à exploração de aeródromo civil privado de uso público, formalizada mediante contrato de adesão; XVIII – 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; XIX – concessão de uso: contrato administrativo pelo qual a administração do aeroporto atribui a utilização exclusiva de uma área ou instalação aeroportuária para um terceiro, para que o explore segundo sua destinação específica; XX – cessão de uso: transferência, pela administração do aeroporto, da posse de área ou instalação aeroportuária, para órgão ou entidade da administração pública; XXI – infraestrutura aeroportuária: o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro da área do aeródromo; XXII – 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; XXIII – autoridade aeronáutica: a agência ou órgão governamental com competência para controlar o uso do espaço aéreo e das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota e em área de controle de aproximação de aeródromo; XXIV – autoridade aeroportuária: a administração do aeroporto concedido, ou autorizado mediante contrato de adesão. § 1º 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. § 2º Nos aeródromos civis que forem sede de unidade aérea militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares serão	§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura civil aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão de autorização prévia da autoridade de aviação civil ou aeronáutica competente, que os fiscalizará, respeitadas as esferas de competência das demais autoridades ou agências governamentais federais. § 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por		
--	---	--	--	--

	definidas em regulamento do Poder Executivo; § 3º Os aeroportos e heliportos serão classificados pela autoridade de aviação civil, que fixará as características de cada classe. § 4º Os aeródromos civis destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais. (ABEAR)	interesse de supervisão, coordenação, fiscalização e orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.		
Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares. § 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis. § 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares. § 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares,	“Art. 28. São aeródromos públicos aqueles certificados e abertos ao tráfego público; os demais são de uso privado ou de uso militar. Aeródromos de uso privado destinam-se ao uso privativo de pessoas físicas ou jurídicas ou de quem delas obtiver permissão; militares são os aeródromos destinados ao uso das Forças Armadas.”	Art. 28. Os aeródromos são classificados em Públicos e Privados. §1º Aeródromos públicos são aqueles construídos e postos à a navegação aérea, podendo ser de uso geral ou restrito. §2º Aeródromos privados são aqueles estabelecidos pelos particulares para seu uso pessoal. §3º Os aeródromos públicos restritos e os privados, poderão ser utilizados, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade de	Ver art. 27, proposta ABEAR em vermelho na Proposta 1.	

por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica.		aviação civil. §4º Os aeródromos públicos são classificados em civis e militares.		
Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.	Suprimido Art. 29.		Ver art. 27, proposta ABEAR em vermelho na Proposta 1.	
Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado. § 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.	Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado pela autoridade de aviação civil. § 1º Os aeródromos de uso público abertos ao tráfego internacional deverão ser certificados pela autoridade de aviação civil, conforme normativo da Organização de Aviação Civil – OACI constante de normas brasileiras de aviação civil.	Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado pela autoridade de aviação civil. § 1º Os aeródromos de uso público abertos ao tráfego internacional deverão ser certificados pela autoridade de aviação civil, a qual estabelecerá padrões mínimos de segurança operacional para a operação dos mesmos, podendo, complementarmente, editar recomendações e boas práticas. <i>*Outra redação proposta:</i> § 1º Os aeródromos de uso público abertos ao tráfego internacional deverão ser certificados pela autoridade de aviação civil, a qual estabelecerá padrões mínimos de segurança operacional para a operação dos mesmos, podendo, complementarmente, editar	Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado pela autoridade de aviação civil. § 1º Os aeródromos de uso público abertos ao tráfego internacional deverão ser certificados pela autoridade de aviação civil, a qual estabelecerá padrões mínimos de segurança operacional para a operação dos mesmos, podendo, complementarmente, editar recomendações e boas práticas.	

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.	§ 2º A certificação para o uso público torna-se obrigatória aos aeródromos que anualmente processem 2.500 passageiros ou mais, provenientes de voos regulares. § 3º Os aeródromos de uso privado serão abertos ao tráfego por meio de processo de registro. § 4º Os aeródromos de uso privado só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial. § 5º - A abertura do aeródromo ao tráfego aéreo, após cadastrado, só se efetiva mediante publicação no	recomendações e boas práticas. § 2º A certificação para o uso público torna-se obrigatória a infraestruturas aeroportuárias que anualmente processem 2.500 passageiros embarcados ou mais, provenientes de voos regulares. § 3º A partir do limite operacional previsto no §2º, a exigência para certificação contemplará gradação conforme o nível de risco operacional no funcionamento da infraestrutura aeroportuária, em termos de probabilidade e severidade. § 4º Os aeródromos de uso privado serão abertos ao tráfego por meio de processo de registro. § 5º Os proprietários de infraestruturas aeroportuárias de uso privado e por eles	§ 2º A certificação para o uso público torna-se obrigatória a infraestruturas aeroportuárias que anualmente processem 2.500 passageiros embarcados ou mais, provenientes de voos regulares. § 3º A partir do limite operacional previsto no §2º, a exigência para certificação contemplará gradação conforme o nível de risco operacional no funcionamento da infraestrutura aeroportuária, em termos de probabilidade e severidade. § 4º Os aeródromos de uso privado serão abertos ao tráfego por meio de processo de registro. § 5º Os aeródromos de uso privado só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário,	
--	--	---	--	--

	serviço de informações aeronáuticas (AIP).	administradas, poderão cobrar as tarifas e preços pelo uso dela até o limite operacional previsto no § 2º, e acima deste, só se obtida delegação de autorização na forma da lei e dos regulamentos vigentes. § 6º - A abertura do aeródromo ao tráfego aéreo, após cadastrado, só se efetiva mediante publicação no serviço de informações aeronáuticas (AIP).	vedada a exploração comercial. § 6º Os proprietários de infraestruturas aeroportuárias de uso privado e por eles administradas, poderão fixar preços pelo uso dela até o limite operacional previsto no § 2º, e acima deste, só se obtida delegação de autorização na forma da lei e dos regulamentos vigentes. (art. 36) § 7º - A abertura do aeródromo ao tráfego aéreo, após cadastrado, só se efetiva mediante publicação no serviço de informações aeronáuticas (AIP). § 8º Serão excluídos das publicações aeronáuticas infraestruturas que apresentarem risco operacional intolerável ou inaceitável nos termos de regulamentos editados pelas Autoridades de Aviação Civil e Aeronáutica.	
--	---	--	---	--

Art. 31. Consideram-se: I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas; II - Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros; III - Heliportos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.	Art. 31. Consideram-se: I – Aeroportos os aeródromos públicos nos quais existam, de modo permanente, instalações e serviços de caráter público, para atender de modo regular ao tráfego aéreo, a operações de aeronaves, embarque e desembarque de passageiros e cargas. Inciso II suprimido. Inciso III suprimido.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO I Dos Aeródromos				
Art. 33. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares, quanto à respectiva administração, serão definidas em regulamentação especial.	Art. 33. Nos aeródromos civis públicos que forem sede, simultaneamente, de estruturas militares e civis, as áreas de competência de cada parte serão definidas em ato administrativo conjunto dos Ministérios envolvidos.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO II Da Construção e Utilização de Aeródromos				
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção II Da Construção e Exploração de Aeródromos Civis				

Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.	Art. 28. Nenhum aeródromo civil poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização do poder concedente. § 1o A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade de aviação civil. § 2º 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. § 3º A autoridade aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar. (ABEAR)	Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização das autoridades aeronáutica e de aviação civil.		
Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e	Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e			

operados por seus proprietários, obedecidas as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (artigo 30).	operados por seus proprietários, obedecidas as normas da autoridade de aviação civil.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO II Da Construção e Utilização de Aeródromos				
Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados: I - diretamente, pela União; II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica; III - mediante convênio com os Estados ou Municípios; IV - por concessão ou autorização.	Art. 36. Inserido o § 6º.	Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados: I - diretamente, pela União; II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias; III - mediante convênio com os Estados ou Municípios; IV - por concessão ou autorização. Parágrafo XX. Somente poderão ser cadastrados como aeródromos públicos pela autoridade de aviação civil aqueles que estejam formalmente enquadrados em uma das hipóteses de exploração previstas no caput.		

§ 1o A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A. § 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços. § 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as		Sugestão de revogar o § 1º. Sugestão: revogar o § 2º. Sugestão: revogar o § 3º.		
---	--	--	--	--

áreas e serviços que a ele se subordinam. § 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar. § 5 Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).	§ 6º A autorização para explorar infraestrutura aeroportuária com operação de voos regulares só será admitida nas seguintes hipóteses: a) Regiões metropolitanas em que a	§4º: §XXº Fica instituída a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias- CONAERO, responsável pela organização e coordenação das atividades públicas nos aeroportos. §XYº As Autoridades Aeroportuárias, criadas pela CONAERO, irão coordenar e implementar, de forma integrada, ações visando otimizar a utilização do aeroporto, bem como garantir níveis adequados de segurança, qualidade e celeridade das atividades. § 5º: Manter o texto. Sugiro apenas realocá-lo para a parte que trata do patrimônio aeroportuário.		
---	---	--	--	--

	infraestrutura aeroportuária principal e existente esteja saturada e impassível de ampliação; b) Regiões do interior brasileiro em que a admissão de aeroporto autorizado não implicar competição ruinosa a infraestruturas de uso público já existente e em funcionamento.			
Art. 36-A. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.	Manter o texto.			
Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.	Caput do art. 37, manter o texto. Sugestão ao § único.			
Parágrafo único. Os preços de	Parágrafo único: Sugestão de			

utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto.	revogação do parágrafo único e também da Lei nº 6009 na íntegra, deixando prevalecer o disposto no art. 49 da Lei nº 11.182.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO III Do Patrimônio Aeroportuário				
TÍTULO III - Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II - Do Sistema Aeroportuário - Seção IV - Do Patrimônio Aeroportuário (ABEAR)				
Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam. § 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade. § 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as	Art. 47. Os aeródromos civis destinados ao uso público constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica. § 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta 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	Manter o texto.		

respectivas acessões.	acessões. (ABEAR)			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO IV Da Utilização de Áreas Aeroportuárias				
Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves. 1º O termo de utilização será lavrado e assinado pelas partes em livro próprio, que poderá ser escriturado, mecanicamente, em folhas soltas. § 2º O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado. § 3º Na hipótese do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização	Art XX - É inexigível a licitação para a utilização de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às empresas de transporte aéreo público regular e não-regular de passageiros, carga e mala postal, às empresas prestadoras de serviços auxiliares, inclusive que explorem a atividade de abrigo de aeronave, bem como às empresas de revisão, reparo e manutenção de aeronaves que sejam certificadas pela autoridade de aviação civil Art XY - Fica instituída a concessão de uso remunerada, como direito real resolúvel, para as áreas de aeroportos utilizadas por empresas de transporte aéreo público regular e não-regular de passageiros, carga e mala postal, por empresas prestadoras de serviços auxiliares, inclusive que explorem a atividade de abrigo de aeronave, bem como por empresas de revisão, reparo e manutenção de aeronaves que sejam certificadas pela autoridade	Art. 40 É dispensada a licitação para a utilização de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às empresas de transporte aéreo público regular e não-regular de passageiros, carga e mala postal, às empresas permissionárias de serviços auxiliares, inclusive que explorem a atividade de abrigo de aeronave, bem como às empresas de revisão, reparo e manutenção de aeronaves que sejam certificadas pela autoridade aeronáutica.	Em parecer enviado a esta Comissão (Parecer nº 58/DJRG/2015), a INFRAERO sugere manter a redação do art. 40.	

correspondente ao capital não amortizado. § 4º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior. § 5º Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.	de aviação civil. Parágrafo único. O tempo de utilização contratado, quando necessária a construção de benfeitorias permanentes nas áreas concedidas, deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado. Art YY - A remuneração pela concessão de uso de áreas aeroportuárias deverá se pautar pelo critério da razoabilidade, devendo levar em conta o aeroporto onde a área se localiza, a localização da área no sítio aeroportuário, as características da área, e se a área é edificada ou não.			
Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o artigo 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as 24 (vinte e quatro) horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto. Parágrafo único. A utilização das	Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias, <u>de uso aeronáutico</u>, que trata o artigo 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as 24 (vinte e quatro) horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto. Parágrafo único. A utilização de			

áreas aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se à licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo.	áreas aeroportuárias, no caso deste artigo sujeita-se à licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo, exceto as infraestruturas autorizadas conforme art. 36, IV.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - SEÇÃO V Das Zonas de Proteção				
Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos; II - Plano de Zoneamento de Ruído; III - Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos; IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea. § 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de	Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica competente , mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: [...] IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea; e V – Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna;			

proteção ao vôo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos. § 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato do Presidente da República. § 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições. § 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.	§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato da autoridade aeronáutica. § 3º O Plano Básico de Zoneamento de Ruído será aprovado por ato da autoridade de aviação civil. § 4º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído validados por ato do órgão ou entidade federal competente serão transmitidos às administrações municipais para que tomem conhecimento e façam cumprir as restrições.			
--	--	--	--	--

§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.	§ 5º As Administrações Públicas Municipais, observadas suas competências constitucionais, deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos, e, na Área de Segurança Aeroportuária, às restrições especiais descritas no Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.			
§ 6º A responsabilidade pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos de sinalização de obstáculos será do proprietário, titular do domínio útil ou possuidor das propriedades a que se refere o art. 43. (Incluído pela Lei nº 13.133, de 2015)	§ 6º A omissão do agente público municipal em aplicar as restrições dos Planos Básicos e Específicos na forma deste artigo, sujeita o infrator às sanções da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, bem como do inciso XIV, do art. 1º, do Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967.			
§ 7º O descumprimento do disposto no § 6º implicará a cominação de multa diária por infração aos preceitos deste Código, nos termos do art. 289, sem prejuízo da instalação, manutenção ou reparo do equipamento de	§ 7º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos, em área urbana ou rural, até o limite da Área de Segurança Aeroportuária, no que concerne ao controle de presença de fauna.			

sinalização pela autoridade competente, a expensas do infrator.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Voo - SEÇÃO I Das Várias Atividades de Proteção ao Voo				
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro - SEÇÃO I Das Atividades de Controle do Espaço Aéreo				
Art. 47. O Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades: I - de controle de tráfego aéreo; II - de telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea; III - de meteorologia aeronáutica;	Art. 47. O Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) tem por finalidade prover os meios necessários para o gerenciamento e o controle do espaço aéreo, e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e acordos e tratados internacionais que o Brasil seja parte. § 1º. As atividades desenvolvidas no âmbito do SISCEAB são as seguintes: I - controle da Circulação Aérea Geral (CAG) e da Circulação Operacional Militar (COM); II - vigilância do espaço aéreo; III - telecomunicações aeronáuticas e auxílios à navegação aérea;			

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.	IV - gerenciamento de tráfego aéreo; V - meteorologia aeronáutica; VI - cartografia aeronáutica; VII - informações aeronáuticas; VIII - busca e salvamento; IX - inspeção em voo; X - coordenação e fiscalização do ensino técnico específico; e XI - supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos empregados nas atividades de controle do espaço aéreo. § 2º. Em decorrência das atividades listadas no parágrafo anterior, são prestados serviços de navegação aérea, que estão sujeitos ao pagamento de tarifas específicas, cuja sistemática de cobrança			
---	---	--	--	--

	encontra-se prevista em legislação pertinente.			
Art. 48. O serviço de telecomunicações aeronáuticas classifica-se em: I - fixo aeronáutico; II - móvel aeronáutico; III - de radionavegação aeronáutica; IV - de radiodifusão aeronáutica; V - móvel aeronáutico por satélite; VI - de radionavegação aeronáutica por satélite. Parágrafo único. O serviço de telecomunicações aeronáuticas poderá ser operado: a) diretamente pelo Ministério da Aeronáutica; b) mediante autorização, por entidade especializada da Administração Federal Indireta, vinculada àquele Ministério, ou por pessoas jurídicas ou físicas	Sugestão ao § Único. Parágrafo único. O serviço de telecomunicações aeronáuticas poderá ser operado: a) diretamente pelo Comando da Aeronáutica; b) mediante autorização, por órgãos da administração pública direta ou indireta; e c) mediante autorização ou			

dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações privadas de telecomunicações aeronáuticas.	concessão, por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, relacionadas às estações prestadoras de serviço de telecomunicações e de tráfego aéreo.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Vôo - SEÇÃO II Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento				
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro - SEÇÃO II Da Coordenação de Assistência, Busca e Salvamento				
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Vôo - SEÇÃO II Da Coordenação de Operações de Busca e Salvamento (SAR)				
Art. 49. As Atividades de Proteção ao Vôo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.	Art. 49. As Atividades de Controle do Espaço Aéreo abrangem a coordenação de assistência, busca e salvamento.	Art. 49. As atividades do SISCEAB abrangem a coordenação de Operações de Busca e Salvamento.		
Art. 50. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.	Art. 50. O Comandante de aeronave tripulada 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. 50. O comandante da aeronave pública ou privada é obrigado a prestar assistência a uma Operação SAR em proveito da salvaguarda da vida humana em perigo no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem risco para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.		
Art. 51. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.	Art. 51. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.			
Art. 52. A assistência poderá	Art. 52. O simples ato de transmitir			

consistir em simples informação.	ou prestar uma informação poderá constituir-se em assistência, sem prejuízo de outras ações cabíveis.			
Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em vôo ou pronta para partir.	Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave tripulada em voo ou pronta para partir.	Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave, pública ou privada, em vôo ou pronta para partir.		
Art. 54. Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica, encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em vôo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.	Art. 54. Na falta de outros recursos, o órgão do Comando da Aeronáutica, encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, tripulada ou não, em voo ou pronta para decolar, ou embarcação, missão específica nessas operações.	Art. 54. Se necessário, o órgão do Comando da Aeronáutica encarregado de coordenar operações de busca e salvamento poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, pública ou privada, em vôo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.		
Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.	Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado seja dispensado pelo órgão competente do Comando da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.			
Art. 56. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.	Art. 56. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave tripulada, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.			
Art. 57. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado	Acrescenta a alínea “c” ao § 1º.			

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.	c) quando o socorro for prestado por			
--	---	--	--	--

§ 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.	aeronave privada sob acordo operacional e coordenado pelo órgão competente do Comando da Aeronáutica.			
Art. 58. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.				
Art. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.	Art. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las, desde que se enquadre nos termos do art. 57 desta lei.			
Art. 60. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.				
Art. 61. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves,				

embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo. § 1º Os interessados devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contado do dia do socorro. § 2º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio. § 3º Os interessados que deixarem fluir o prazo estabelecido no § 1º sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.				
Art. 62. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.				
Art. 63. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave sem o consentimento do seu proprietário ou explorador. Parágrafo único. Provada a negligência do proprietário ou	Art. 63. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave, tripulada ou não, sem o consentimento do seu proprietário ou explorador. Parágrafo único. Provada a negligência do proprietário ou			

explorador, estes responderão, solidariamente, pela remuneração.	explorador, estes responderão, solidariamente, pela remuneração.			
Art. 64. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que: I - os reclamantes concorreram voluntariamente ou por negligência para agravar a situação de pessoas ou bens a serem socorridos; II - se, comprovadamente, furtaram ou tornaram-se cúmplices de furto, extravio ou atos fraudulentos.				
Art. 65. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.	SUGESTÃO RETIRAR.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO IV Sistema de Segurança de Vôo - SEÇÃO I Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Vôo				
Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança: I - relativos a projetos, materiais,	Art. 66. Compete à autoridade de aviação civil promover a segurança de vôo , devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança: [...]		Inclusão do § 3º.	

mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos. § 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação. § 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.		§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, a vigorar a partir de sua publicação.	§ 3º Poderá a autoridade de aviação civil conceder uma isenção para um requisito presente nos regulamentos prescritos no § 1º desse artigo, se a mesma considerar que a isenção é do interesse público e que não há.	
Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo	Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo			

anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental. § 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de voo. § 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior. § 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Voo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.	anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental ou de aeronave com certificado de aeronavegabilidade de que trata o § 3º do art. 114. § 1º Poderá a autoridade de aviação civil, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não certificados, desde que não seja comprometida a segurança de voo. § 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador e ainda as com propósitos especiais, conforme estabelecido pela autoridade de aviação civil, para as quais é permitido o emprego de materiais referidos no §1º. § 3º Compete à autoridade aviação civil regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Voo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.			
--	---	--	--	--

Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO IV Sistema de Segurança de Vôo - SEÇÃO II Dos Certificados de Homologação				
Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de homologação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos. § 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares. § 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade. § 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.	Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos. § 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto nas hipóteses previstas no § 3º do art. 114.	Art. 68. § 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares. § 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. 68. A autoridade aeronáutica de aviação civil emitirá certificado de certificação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos. § 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto nas hipóteses previstas no § 3º do art. 114.	

Art. 69. A autoridade aeronáutica emitirá os certificados de homologação de empresa destinada à fabricação de produtos aeronáuticos, desde que o respectivo sistema de fabricação e controle assegure que toda unidade fabricada atenderá ao projeto aprovado. Parágrafo único. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de homologação de empresa, na forma do respectivo Regulamento.	Art. 69 A autoridade de aviação civil emitirá um certificados para uma organizaçõ es de projeto, para uma organizações de produção, ou para uma organizações de projeto e de produção, que autorizará, na extensão determinada pela autoridade de aviação civil, a organização a aprovar dados técnicos e a certificar a conformidade das aeronaves, motores de aeronaves, hélices, e equipamentos, quando avaliando o cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66 desse código. Exclusão do Parágrafo único. §1º Ao receber um pedido para certificação prevista nesse artigo, a autoridade de aviação civil deverá avaliar a organização que apresenta o pedido, em conformidade com os regulamentos a serem prescritos por esta autoridade, de forma a determinar se a organização tem um sistema de projeto e/ou fabricação e	Art. 69 A autoridade de aviação civil emitirá um certificado para uma organização de projeto ou para uma organização de produção, que autorizará a organização a certificar o projeto de produtos aeronáuticos a certificar a conformidade das aeronaves, motores de aeronaves, hélices, e equipamentos, quanto ao cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66 desse código. §1º Ao receber um pedido para certificação prevista nesse artigo, a autoridade de aviação civil deverá avaliar a organização que apresenta o pedido, em conformidade com os regulamentos a serem prescritos por esta autoridade, de forma a determinar se a organização tem um sistema de projeto e/ou fabricação e controle que assegure o adequado	Art. 69 A autoridade de aviação civil emitirá um certificados para uma organizações de projeto, para uma organizações de produção, ou para uma organizações de projeto e de produção, que autorizará, na extensão determinada pela autoridade de aviação civil, a organização a aprovar dados técnicos e a certificar a conformidade das aeronaves, motores de aeronaves, hélices, e equipamentos, quando avaliando o cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66 desse código.	

	controle que assegure o adequado cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66. §2º Exceto no caso previsto no §3º do presente artigo, a autoridade de aviação civil deverá confiar na documentação fornecida pela organização certificada na emissão dos certificados previstos nesse código. §3º Poderá a autoridade de aviação civil não aceitar a documentação fornecida pela organização, quando houver evidências de que o sistema de controle da organização não é capaz de cumprir com o estabelecido no regulamento ou no manual aprovado sob sua certificação. §4º Poderá a autoridade de aviação civil realizar, a qualquer momento, auditorias nos sistemas certificados sob esse artigo, de forma a avaliar sua aderência aos requisitos previstos no Art. 66 e aos processos aprovados em seu manual da organização. § 5º Poderá a autoridade, quando	cumprimento com os requisitos e normas mínimas prescritos no Art. 66. §2º A autoridade de aviação civil deverá aceitar, sem comprovações adicionais, a documentação fornecida pela organização certificada na emissão dos certificados previstos nesse código. §3º Poderá a autoridade de aviação civil realizar, a qualquer momento, auditorias nos sistemas certificados sob esse artigo, de forma a avaliar sua aderência aos requisitos previstos no Art. 66 e aos processos aprovados em seu manual da organização. §4º Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de produção, na forma do respectivo Regulamento.		
--	--	---	--	--

	necessário e conforme estabelecido no Art. 289 deste Código, suspender ou cassar os certificados previstos nesse artigo. § 6º Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de produção, na forma do respectivo Regulamento.			
Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos. § 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar. § 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança	Art. 70. A autoridade de aviação civil emitirá certificados de homologação de empresa para organizações destinadas à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos. § 1º Qualquer organização 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	Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados para organizações destinadas à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.	Art. 70. A autoridade de aviação civil emitirá certificados de homologação de empresa para organizações destinadas à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos. § 1º Qualquer organização de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.	Revogação do § 4º.

do projeto aprovado. § 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção. § 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.	segurança originais do projeto. § 3º A autoridade de aviação civil 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 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pela autoridade de aviação civil.	§ 3º A autoridade de aviação civil cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção. § 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.	Revogação do § 4º.
Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir. Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for	Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir.	Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir e, quando aplicável, conforme estabelecido no Art. 289 do presente Código.		

assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO V Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro - SEÇÃO I Do Registro Aeronáutico Brasileiro				
Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de: I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira; II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código; III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados; IV - promover o cadastramento geral. § 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro.	Sugestão ao § 2º.	Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de: I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira; II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código; III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados; IV - promover o cadastramento geral. § 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro.	Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único, permitindo-se sua realização onde houver unidades disponíveis da autoridade de aviação civil, nos termos da legislação em vigor, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:	

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.	§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pela Autoridade de Aviação Civil.	§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pela Autoridade de Aviação Civil.		
Art. 73. Somente são admitidos a registro: I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros; II - documentos particulares, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas; III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Supremo Tribunal Federal; IV - cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.	Sugestão ao inciso III. 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 Superior Tribunal de Justiça;	Art. 73. Somente são admitidos a registro: I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros; II - documentos particulares, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas; III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Superior Tribunal de Justiça; IV - cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.		
Art. 74. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas: I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro	Supressão dos incisos IV e V.	Art. 74. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas: I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro		

registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver; II - a inscrição: a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave; b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave; c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, seqüestro, penhora e apreensão de aeronave. III - a averbação na matrícula e respectivo certificado das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia; IV - a autenticação do Diário de Bordo de aeronave brasileira; V - a anotação de usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons	Suprimido o inciso IV. Suprimido o inciso V.	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;		
---	--	---	--	--

costumes.				
Art. 75. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real. Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.	Sugestão ao § único. § 1º Aplicar-se-á a Convenção da Cidade do Cabo para as aeronaves com garantias internacionais. (Somente inverteu a ordem do parágrafo único) § 2º Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.	Art. 75. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real. § 1º Aplicar-se-á a Convenção da Cidade do Cabo para as aeronaves com garantias internacionais. § 2º Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.		
Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas aprovadas pelo Ministério da Aeronáutica.	Exclusão do art. 76.	Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas aprovadas pela Autoridade Competente.		
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO V Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro - SEÇÃO II Do Procedimento de Registro de Aeronaves				
Art. 77. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo o número que lhes competir,	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			

observada a ordem de entrada.				
Art. 78. O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta a preferência dos direitos dependentes do registro.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Art. 79. O título de natureza particular apresentado em via única será arquivado no Registro Aeronáutico Brasileiro, que fornecerá certidão do mesmo, ao interessado.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Art. 80. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob número de ordem mais baixo.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Art. 81. No Protocolo será anotada, à margem da prenotação, a exigência feita pela autoridade aeronáutica. Parágrafo único. Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, com recurso à autoridade aeronáutica superior.	Exclusão do art. 81.	Art. 81. No Protocolo será anotada, à margem da prenotação, a exigência feita pela autoridade competente. Parágrafo único. Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão competente da autoridade de aviação civil ou da autoridade aeronáutica.		
Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 30 (trinta) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			

o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.				
Art. 83. Em caso de permuta, serão feitas as inscrições nas matrículas correspondentes, sob um único número de ordem no Protocolo.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Art. 84. O Diário de Bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas. Parágrafo único. O Diário de Bordo deverá ser encadernado e suas folhas numeradas, contendo na primeira e na última, respectivamente, o termo de abertura e encerramento com o número de suas páginas, devidamente autenticados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro.	Exclusão do art. 84.			
Art. 85. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio ex officio ou a pedido da associação de classe interessada os costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei ou os bons costumes, após a manifestação dos órgãos jurídicos do Ministério da Aeronáutica.	Exclusão do art. 85.			

Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção I Da Investigação Sipaer				
Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos. § 1º (Vetado). § 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.	Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, normatizar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de prevenção de ocorrências aeronáuticas. Parágrafo único. Para os fins deste Código, 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. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, normatizar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas. § 1º 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. § 2º Para os fins deste Código, são ocorrências aeronáuticas os acidentes, os incidentes e outros eventos definidos pela autoridade de investigação Sipaer, com base em critérios estabelecidos em norma própria. § 3º Salvo quando expressamente		

§ 3° (Vetado).		mencionado, os dispositivos deste capítulo aplicam-se às aviações civil e militar.		
§ 4° (Vetado).				
§ 5° (Vetado).				
§ 6° (Vetado).				
	Art. 87. 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. 88. 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. 89. 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.		

		§ 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. 86-A. A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por objetivo único a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança operacional. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)				
Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou	Art. 88. A prevenção de ocorrências aeronáuticas é dever de todas as entidades, órgãos e pessoas,	Art. 90. A prevenção de ocorrências aeronáuticas é dever de todas as entidades, órgãos e pessoas,		

jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro.	naturais ou jurídicas, envolvidos no projeto , fabricação, manutenção, operação, regulação, fiscalização e circulação de aeronaves e transporte aéreo de pessoas e bens, no território brasileiro, bem como no espaço aéreo sob jurisdição nacional.	naturais ou jurídicas, envolvidos no projeto, fabricação, manutenção, operação, regulação, fiscalização e circulação de aeronaves e transporte aéreo de pessoas e bens, no território brasileiro, bem como no espaço aéreo sob jurisdição nacional.		
		Art. 91. 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. 89. 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. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido. Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do				

fato ou nele intervier, comunica-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente.				
Art. 88-A. A investigação Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de atos, condições ou circunstâncias que, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 1o A investigação Sipaer deverá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	Art. 93. 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.			

§ 2o A autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	<u>Art. 94. A autoridade encarregada da investigação SIPAER poderá decidir por não realizá-la</u> ou interrompê-la, se já em andamento, <u>nos seguintes casos:</u> I- <u>quando houver indícios substanciais da prática</u> de ato ilícito doloso relacionado à causalidade da ocorrência aeronáutica; II- <u>quando as circunstâncias relacionadas à ocorrência aeronáutica indicarem que a investigação não trará proveito à prevenção de novas ocorrências;</u> <u>III- quando as características do local em que se consumou a ocorrência aeronáutica, ou as circunstâncias a ela relacionadas expuserem os investigadores a risco não aceitável.</u> <u>Parágrafo único. Nos casos compreendidos no inciso I, será feita a comunicação circunstanciada à autoridade policial competente.</u>	Art. 96. 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. 88-B. A investigação Sipaer de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo	<u>Art. 95. A investigação Sipaer deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras</u>	<u>Art. 97. A investigação Sipaer deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras</u>		

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.	investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.	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. 88-C. A investigação Sipaer não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de	Art. 96. 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.	prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação.			
Art. 88-D. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.	Art. 97. 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. 98. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.		
Art. 88-E. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação Sipaer colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, desde que: I - não exista, no quadro de pessoal do órgão solicitante, técnico capacitado ou equipamento apropriado para os exames requeridos; II - a autoridade solicitante	Art. 98. 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:	Art. 99. 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:		

discrimine os exames a serem feitos; III - exista, no quadro de pessoal da autoridade de investigação Sipaer, técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos; e IV - a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. O pessoal colocado à disposição pela autoridade de investigação Sipaer não poderá ter participado da investigação Sipaer do mesmo acidente.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção II Da Competência para a Investigação Sipaer				
Art. 88-F. A investigação de acidente com aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. (VETADO).	Art. 101. 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	Art. 102. 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		

(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	aeronáuticas envolvendo aeronave de Força Armada serão estabelecidos pelo órgão central do 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 emitida pelo órgão central 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.	aeronáuticas envolvendo aeronave de Força Armada serão estabelecidos <u>pela autoridade de investigação</u> 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.		
Art. 88-G. A investigação Sipaer de acidente com aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação Sipaer, a qual decidirá sobre a composição da comissão de investigação Sipaer, cuja presidência	Art. 102. 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 Sipaer	<u>Art. 103.</u> 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		

caberá a profissional habilitado e com credencial Sipaer válida. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 1o A autoridade de investigação Sipaer requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação Sipaer. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 2o À comissão de investigação Sipaer, nos limites estabelecidos pela autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado o acesso à aeronave acidentada, a seus destroços e a coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 3o A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 1o	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. § 2 º 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 e, nos limites por ele estabelecidos, aos	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. § 2 º 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 e, nos limites por ele estabelecidos, aos		
---	---	---	--	--

e 2o deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 4o Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, aplicando-se a Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 5° 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.	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 nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. – <u>Atualizar novo CPC.</u>	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.		
---	---	---	--	--

§ 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.	§ 6º Em caso de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave civil, a autoridade de investigação Sipaer poderá requisitar o transporte em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público, mediante a apresentação de credencial emitida pela autoridade de investigação Sipaer, no aeroporto de embarque, ao representante da empresa requisitada.	Art. 104. 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.		
--	--	--	--	--

	§ 7º Peças, equipamentos, e componentes de aeronaves envolvidas em ocorrência aeronáutica, especialmente os gravadores de dados de voo, de voz de cabine e de vídeo de cabine, quando transportadas por investigador do SIPAER, não estarão sujeitas aos trâmites alfandegários que impliquem em tributo, nem a procedimentos de segurança que ponham em risco a integridade dos dados porventura armazenados.			
Art. 88-H. A investigação Sipaer de acidente aeronáutico será concluída com a emissão do relatório final, documento que representa o pronunciamento da autoridade de investigação Sipaer sobre os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea. Parágrafo único. O relatório final de acidente com aeronave de Força Armada será aprovado pelo comandante do respectivo Comando Militar. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	Art. 99. A investigação Sipaer será 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 autoridade que conduziu a investigação.	Art. 100. 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. 100. 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 e os certificados de habilitação de investigadores para atuação no SIPAER; IV- Certificar instituições de ensino para a formação de investigadores para o SIPAER; V- Autuar as infrações cometidas em relação ao SIPAER; § 1º - As investigações de	Art. 101. 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 parcialmente delegadas aos operadores ou provedores de serviço, cabendo à autoridade de investigação SIPAER, a critério desta, a supervisão da investigação e a emissão de relatório final e de recomendações de segurança. § 2º - As licenças e os certificados do inciso III do caput 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 tratada no inciso IV do caput 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.	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 do caput 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 do caput 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.		
--	---	--	--	--

Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção III Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação				
Art. 88-I. São fontes Sipaer: I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições; II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições; III - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências; IV - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições; V - gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos; VI - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e	Art. 103. 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	Art. 105. 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		

VII - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação.	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; e IX - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação.	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; <u>IX- Dados e informações médicas das pessoas envolvidas em uma ocorrência aeronáutica;</u> 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		
---	--	---	--	--

§ 1o Em proveito da investigação Sipaer, a autoridade de investigação Sipaer terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput. § 2o A fonte de informações de que trata o inciso III do caput e as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 88-K desta Lei.	§ 2º A fonte de informações de que trata o inciso IV do caput, a identidade de pessoa física e as informações por ela prestadas a luz do inciso VIII do caput, 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 utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante	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 do caput, a identidade de pessoa física e as informações por ela prestadas a luz do inciso VIII do caput, 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		
--	---	---	--	--

§ 3o Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção. § 4o Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do Sipaer revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto no art. 207 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 -	requisição judicial, observado o art. 105 desta Lei. TRANSFORMADO NO INCISO VII DO CAPUT DESTE ARTIGO. § 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 no art. 207 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. <u>(atualizar de acordo com o novo CPC.)</u>	requisição judicial, observado o art. 107 desta Lei. TRANSFORMADO NO INCISO VIII DO CAPUT DESTE ARTIGO § 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 no art. 207 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. <u>(atualizar de acordo com o novo CPC.)</u> § 4º As fontes de informação elencadas nos incisos IX a XIII do caput serão requisitadas diretamente pela autoridade de investigação sipaer, e delimitar-se-ão ao objeto dessa investigação específica.		
--	--	--	--	--

Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil.		§ 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. 88-J. As fontes e informações Sipaer que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	Art. 104. 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. 106. 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. 104. 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. 88-K. Para o uso das fontes Sipaer como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas.	Art. 105. 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. 107. 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. 105. Para o uso das fontes Sipaer como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas.	
Art. 88-L. A autoridade Sipaer, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de	Art. 106. A autoridade Sipaer, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de	Art. 108. A autoridade Sipaer, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de	Art. 106. 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.	acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações Sipaer em andamento e às respectivas fontes Sipaer.	acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações Sipaer em andamento e às respectivas fontes Sipaer.	acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações Sipaer em andamento e às respectivas fontes Sipaer.	
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VI - SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER - Seção IV Do Acesso aos Destroços de Aeronave				
Art. 88-M. A aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interditada pela autoridade de investigação Sipaer, observando-se que: I - o auto de interdição será assinado pela autoridade de investigação Sipaer e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante; II - mediante autorização da autoridade de investigação Sipaer, a aeronave interditada poderá funcionar para efeito de manutenção; e	Art. 107. A aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica poderá ser interditada 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 interditada poderá funcionar para efeito de manutenção; e	Art. 109. A aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica poderá ser interditada pela autoridade de investigação Sipaer, com o propósito de preservar evidências, observando-se que:	Art. 107. A aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica poderá ser interditada pela autoridade de investigação Sipaer, com o propósito de preservar evidências, observando-se que:	

III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave.	III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave.			
Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.	Art. 108. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.	Art. 110. 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	Art. 108. 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.	

		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. 88-O. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.	Art. 109. 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. 111. 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. 109. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.	
Art. 88-P. Em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação Sipaer.	Art. 110. 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. 112. 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. 110. Em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação Sipaer.	

88-Q. O dever de remoção de aeronave envolvida em acidente, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes. § 1o Nos aeródromos públicos, caso o explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 2o Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços 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	Art. 111. 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	Art. 113. 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.	Art. 111. 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.	
---	---	--	--	--

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.	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. 88-R. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer, do início da investigação Sipaer até 90 (noventa) dias após a sua conclusão, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 1º Caso mais de um interessado habilite-se na forma do caput, os destroços serão encaminhados àquele que primeiro se habilitou, sendo todos os juízos habilitados notificados da decisão de custódia, por meio de comunicação oficial da autoridade de investigação Sipaer. § 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o	Art. 112. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer até 180 (cento e oitenta) dias após a data da ocorrência, 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	Art. 114. 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	Art. 112. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer até 180 (cento e oitenta) dias após a data da ocorrência, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse.	

transporte em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado. (Incluído pela Lei nº 12.970/2014) § 3o Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2o, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 4o Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação Sipaer publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores,	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,	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.		
---	---	---	--	--

internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seus ônus e responsabilidade. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 5º Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1º a 4º, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruídos pela autoridade de investigação Sipaer, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata. § 6º Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação Sipaer.	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.			
Art. 89. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)	Art. 89. A investigação de ocorrências aeronáuticas conduzida			

	nos termos deste Capítulo é chamada de Investigação SIPAER e é realizada em conformidade com a regulamentação específica.			
	Art. 90. 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. Parágrafo único. O único objetivo da Investigação SIPAER é a prevenção de novas ocorrências, não sendo seu propósito determinar culpa ou responsabilidade.	Art. 92. 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. 90. 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.	
Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de	RETIRAR DO CAPÍTULO DO SIPAER.	RETIRAR DO CAPÍTULO DO SIPAER.		

emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida.				
Art. 91. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)	Art. 91. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido. Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, 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. 93. 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.	Art. 91. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.	
Art. 92. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)	Art. 92. 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.	Art. 94. 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.	Art. 92. 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. (Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014)	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. 93. A correspondência transportada por aeronave acidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.	Art. 93. 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. 95. 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.		
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
CAPÍTULO VII Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo - SEÇÃO I Da Facilitação do Transporte Aéreo				
Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Aeronáutica, tem por	Comitê Nacional de Facilitação Art. Xx O Poder Executivo instituirá Comitê Nacional de Facilitação do			

objetivo estudar as normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.	Transporte Aéreo, adscrito ao Ministério tutelador da Aviação Civil, que ficará encarregado de coordenar as atividades em matéria de facilitação entre os distintos órgãos e entidades, supervisionar as políticas públicas afetas à facilitação do transporte aéreo, estudar os padrões e recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI e acompanhar perante os diversos órgãos e entes participantes deste Comitê a implementação daqueles padrões e recomendações, avaliando-se os resultados e sugerindo medidas necessárias à agilização dos procedimentos de entrada e saída de aeronaves no território nacional. Parágrafo Único: Serão regulamentadas em ato do Poder Executivo as competências e a composição do Comitê referido no caput.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
CAPÍTULO VII Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo - SEÇÃO II Da Segurança da Aviação Civil				
Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil. § 1º A Comissão mencionada no caput deste artigo tem como	Comitê Nacional de Security O Poder Executivo instituirá Comitê Nacional de Segurança da Aviação Civil contra atos ilícitos, adscrito ao Ministério tutelador da Aviação Civil, que ficará encarregado de coordenar			

objetivos: I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança; II - promover a coordenação entre: a) os serviços de controle de passageiros; b) a administração aeroportuária; c) o policiamento; d) as empresas de transporte aéreo; e) as empresas de serviços auxiliares. § 2º Compete, ainda, à referida Comissão determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.	as atividades em matéria de segurança entre os distintos órgãos e entidades, supervisionar as políticas públicas afetas à segurança da aviação, e acompanhar a implantação dos diversos aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação contra Atos de Interferência Ilícita; Parágrafo Único: as competências e a composição do Comitê referido no caput será regulamentada em ato do Poder Executivo.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO I Dos Aeroclubes				
Art. 97. Aero clube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade. § 1º Os serviços aéreos prestados	Sugestões aos os incisos I e II do § 1º e sugestão de exclusão do §2º.	Revogação do artigo 97 na íntegra.		

por aeroclubes abrangem as atividades de: I - ensino e adestramento de pessoal de vôo; II - ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica; III - recreio e desportos. § 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.	I – Formação e Qualificação de pessoal de voo; II - Formação e Qualificação de pessoal da infra-estrutura de aviação civil ou § 2º excluir.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO II Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil				
Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (artigo 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica. § 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública. § 2º A formação e o adestramento	Art. 98. As entidades que ministrem cursos para a instrução teórica ou prática de pessoal da aviação civil somente poderão funcionar em conformidade com as regras expedidas pela autoridade de aviação civil. § 1º. A autoridade de aviação civil editará regulamentos estabelecendo os requisitos para a autorização e o funcionamento dessas entidades § 2º A formação e a qualificação de	Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (artigo 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica. § 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública. § 2º A formação e o adestramento		

de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.	de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial pela autoridade de aviação militar. § 3º A formação e a qualificação do pessoal de voo dos órgãos públicos, bem como os requisitos básicos para a operação de aeronaves pelo respectivo pessoal, terão regulamentação especial da Autoridade de Aviação Civil.	de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.		
Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica. Parágrafo único. O Poder Executivo baixará regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.	Excluir o artigo e seu parágrafo.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO III Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica				
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - Seção III Da Formação e <u>Qualificação</u> de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica				
Art. 100. Os programas de	Art. 100. Os programas de	Art. 100. Os programas de		

desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infra-estrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao (omissão do Diário Oficial). Parágrafo único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica.	desenvolvimento de ensino e treinamento e pessoal civil vinculado à infraestrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos ao controle do espaço aéreo. § 1º Cabe à Autoridade Aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo, de profissionais integrantes do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. § 2º Cabe à Autoridade de Aviação Civil expedir licença ou certificado de profissionais integrantes dos setores vinculados à sua área de competência.	desenvolvimento de formação de qualificação de pessoal civil vinculado à infra-estrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao voo.		
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO IX Sistema de Indústria Aeronáutica				
Art. 101. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de	Art. 101. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de			

fabricação, revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico ou relativo à proteção ao vôo depende de registro e de homologação (artigos 66 a 71).	fabricação, revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico ou relativo ao controle do espaço aéreo , depende de registro e de homologação (artigos 66 a 71).			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO II Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos - CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal - SEÇÃO III				
Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO X Dos Serviços Auxiliares				
Art. 102. São serviços auxiliares: I - as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos; II - os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica. § 1º (Vetado). § 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma	§ 1º - O funcionamento dos serviços descritos nos incisos I e II, exceto hotelaria, estão sujeitos à certificação nos termos em que vierem a ser fixados pela Autoridade de Aviação Civil;			

opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.	§ 3º - O funcionamento dos estabelecimentos para a prestação de serviços auxiliares dependem de autorização do operador aeroportuário.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO I Disposições Gerais				
Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas. Parágrafo único. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade (artigos 72, I, 109 e 114), transferência por ato entre vivos (artigos 72, II e 115, IV), constituição de hipoteca (artigos 72, II e 138), publicidade (artigos 72, III e 117) e cadastramento geral (artigo 72, V).	Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas ou aerostáticas, apto a transportar pessoas ou coisas.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro		
Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares. § 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (artigo 3º,	Art. 107. As aeronaves classificam-se em Públicas e Privadas. § 1º Consideram-se aeronaves Públicas as destinadas ao serviço do Poder Público, podendo ser Civis e Militares;			

l). § 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 (Revogado pela Lei nº 12.887, de 2013) § 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (artigo 14, § 6º).	§ 2º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial. § 3º Salvo disposição em contrário, aplica-se às aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de funções de defesa social, o mesmo regime jurídico das aeronaves militares, no que couber;			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade - SEÇÃO I Da Nacionalidade e Matrícula				
Art. 108. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.	Manutenção do artigo em conformidade com a Convenção de Chicago e de Genebra.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade - SEÇÃO I Da Nacionalidade e Matrícula				
Art. 109. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e	Manutenção do artigo.			

matrícula, identificadoras da aeronave. § 1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente. § 2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.				
Art. 110. A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade; ou pelo explorador, mediante o expresso 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.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Art. 111 A matrícula será provisória quando:		exclusão do Art. 111		

I - feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha o expresso mandato ou consentimento do titular do domínio da aeronave; II - o vendedor reserva, para si a propriedade da aeronave até o pagamento total do preço ou até o cumprimento de determinada condição, mas consente, expressamente, que o comprador faça a matrícula. § 1º A ocorrência da condição resolutiva, estabelecida no contrato, traz como consequência o cancelamento da matrícula, enquanto a quitação ou a ocorrência de condição suspensiva autoriza a matrícula definitiva. § 2º O contrato de compra e venda, a prazo, desde que o vendedor não reserve para si a propriedade, enseja a matrícula definitiva.				
Art. 112. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:	Art. 112. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:			

I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal (artigo 75 e Parágrafo único); II - ex officio quando matriculada em outro país; III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.	I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal (artigo 75 e § 2º); II - ex officio quando matriculada em outro país; III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave. IV - a pedido pelo credor para aeronave dada em garantia internacional nos termos da Convenção da Cidade do Cabo (artigo 75 e § 1º).			
Art. 113. As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade - SEÇÃO II Do Certificado de Aeronavegabilidade				
Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º).	Inclusão do § 3º.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro		

§ 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: I - para aeronave experimental; II - para aeronave com características especiais, destinada a missão policial de segurança pública, de defesa civil ou de fiscalização; ou III - para aeronave, ainda que abrangida pelo certificado de que trata o art. 68, que deve ter sua utilização limitada, por razões técnicas ou operacionais nos termos das normas aplicáveis. § 4º Na hipótese do § 3o, inciso II, ao			
---	--	--	--	--

	requerer a emissão do certificado de aeronavegabilidade especial, a entidade ou órgão público interessado deverá demonstrar a necessidade da aeronave com características especiais para o adequado cumprimento das operações pretendidas. § 5º Na hipótese do § 4o, a emissão do certificado dependerá de manifestação favorável do Ministério da Defesa. § 6º Na emissão de certificados de aeronavegabilidade especiais, a autoridade competente considerará o nível de segurança compatível com o tipo de operação pretendida e deverá indicar no certificado as operações permitidas, as restrições e limitações aplicáveis, observado o disposto no art. 39 da Convenção Sobre Aviação Civil, promulgada pelo Decreto no 21.713, de 27 de agosto de 1946, e vinculará a validade do certificado à destinação da aeronave às operações pretendidas.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO III Da Propriedade e Exploração da Aeronave - SEÇÃO I Da Propriedade da Aeronave				
Art. 115. Adquire-se a propriedade da aeronave:	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro			

I - por construção; II - por usucapião; III - por direito hereditário; IV - por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro; V - por transferência legal (artigos 145 e 190). § 1º Na transferência da aeronave estão sempre compreendidos, salvo cláusula expressa em contrário, os motores, equipamentos e instalações internas. § 2º Os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio, senão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.	Aeronáutico Brasileiro			
Art. 116. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver: I - construído, por sua conta;	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			

II - mandado construir, mediante contrato; III - adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa-fé, sem interrupção nem oposição durante 5 (cinco) anos; IV - adquirido por direito hereditário; V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial (artigo 115, IV). § 1º Deverá constar da inscrição e da matrícula o nome daquele a quem, no título de aquisição, for transferida a propriedade da aeronave. § 2º Caso a inscrição e a matrícula sejam efetuadas por possuidor que não seja titular da propriedade da aeronave, deverá delas constar o nome do proprietário e a averbação do seu expresso mandato ou				
--	--	--	--	--

consentimento.				
Art. 117. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro: I - as arrematações e adjudicações em hasta pública; II - as sentenças de divórcio, de nulidade ou anulações de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves; III - as sentenças de extinção de condomínio; IV - as sentenças de dissolução ou liquidação de sociedades, em que haja aeronaves a partilhar; V - as sentenças que, nos inventários, arrolamentos e partilhas, adjudicarem aeronaves em pagamento de dívidas da herança; VI - as sentenças ou atos de adjudicação, assim como os formais ou certidões de partilha na sucessão legítima ou testamentária;	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			

VII - as sentenças declaratórias de usucapião.				
Art. 118. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado serão inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro. § 1º No caso de hipoteca de aeronave em construção mediante contrato, far-se-ão, ao mesmo tempo, a inscrição do respectivo contrato de construção e a da hipoteca. § 2º No caso de hipoteca de aeronave em construção por conta do fabricante faz-se, no mesmo ato, a inscrição do projeto de construção e da respectiva hipoteca. § 3º Quando não houver hipoteca de aeronave em construção, far-se-á a inscrição do projeto construído por ocasião do pedido de matrícula.	Exclusão do Art. 118			

Art. 119. As aeronaves em processo de homologação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de voo experimental e de marca experimental (artigos 17, Parágrafo único, e 67, § 1º).	Art. 119. As aeronaves em processo de certificação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de marca experimental e de certificado de aeronavegabilidade especial (arts. 17, parágrafo único, 67, § 1o, e 114, § 3o).	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro		
Art. 120. Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção previstas em lei. § 1º Ocorre o abandono da aeronave ou de parte dela quando não for possível determinar sua legítima origem ou quando manifestar-se o proprietário, de modo expresso, no sentido de abandoná-la. § 2º Considera-se perecida a aeronave quando verificada a impossibilidade de sua recuperação ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias a contar da	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			

data em que dela se teve a última notícia oficial. § 3º Verificado, em inquérito administrativo, o abandono ou perecimento da aeronave, será cancelada ex officio a respectiva matrícula.				
Art. 121. O contrato que objetive a transferência da propriedade de aeronave ou a constituição sobre ela de direito real poderá ser elaborado por instrumento público ou particular. Parágrafo único. No caso de contrato realizado no exterior aplica-se o disposto no artigo 73, item III.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO III Da Propriedade e Exploração da Aeronave - SEÇÃO II Da Exploração e do Explorador de Aeronave				
Art. 122. 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.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave: I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a	Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave: I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a			

autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo; II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados; 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.	autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo; II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados; III - a pessoa física e/ou jurídica que adquiriu a condução técnica da aeronave mediante contrato de utilização e a autoridade sobre a tripulação.			
Art. 124. 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	Art. 124. 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.	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. § 3º Todo contrato de utilização deverá especificar o período determinado da operação da aeronave pelo explorador. § 4º A cessão de qualquer contrato de utilização só poderá ser realizado por contrato escrito, com o consentimento expresso do proprietário da aeronave e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO IV Dos Contratos sobre Aeronave - SEÇÃO I Do Contrato de Construção de Aeronave				
Art. 125. 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	Exclusão do Art. 125			

do Ministério da Aeronáutica, que estabelecerá as normas e condições de construção.				
Art. 126. 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.	Exclusão do Art. 126			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO IV Dos Contratos sobre Aeronave - SEÇÃO II Do Arrendamento				
Art. 127. 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.	Exclusão do Art. 127			
Art. 128. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.	Exclusão do Art. 128			
Art. 129. 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	Exclusão do Art. 129			

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. 130. 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.	Exclusão do Art. 130			
Art. 131. A cessão do arrendamento e o subarrendamento só poderão	Exclusão do Art. 131			

ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.				
Art. 132. 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.	Exclusão do Art. 132			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO IV Dos Contratos sobre Aeronave - SEÇÃO III Do Fretamento				
Art. 133. 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.	Exclusão do Art. 133			
Art. 134. O contrato será por instrumento público ou particular, sendo facultada a sua inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 123 e 124).	Exclusão do Art. 134			
Art. 135. O fretador é obrigado: I - a colocar à disposição do	Exclusão do Art. 135			

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. 136. 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.	Exclusão do Art. 136			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO IV Dos Contratos sobre Aeronave - SEÇÃO IV Do Arrendamento Mercantil de Aeronave				
Art. 137. 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,	Exclusão do Art. 137			

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.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO V Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave - SEÇÃO I Da Hipoteca Convencional				
Art. 138. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção.	Art. 138. 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	§ 1º A referência à aeronave, sem ressalva, compreende todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios, constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade. § 2º 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. § 3º 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. § 4º Durante o contrato, o credor			
--	--	--	--	--

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.	poderá inspecionar o estado dos bens, objeto da hipoteca.			
Art. 139. Só aquele que pode alienar a aeronave poderá hipotecá-la e só a aeronave que pode ser alienada poderá ser dada em hipoteca.	Exclusão do Art. 139			
Art. 140. A aeronave comum a 2 (dois) ou mais proprietários só poderá ser dada em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.	Exclusão do Art. 140			
Art. 141. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.	Manutenção desse artigo que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Art. 142. Do contrato de hipoteca deverão constar: I - o nome e domicílio das partes contratantes; II - a importância da dívida	Exclusão do Art. 142			

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 individuação das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia. § 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações previstas no artigo 73, item III.				
Art. 143. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de: I - despesas judiciais, crédito trabalhista, tributário e proveniente	Exclusão do Art. 143			

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.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO V Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave - SEÇÃO II Da Hipoteca Legal				
Art. 144. 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	Exclusão do Art. 144			

Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.				
Art. 145. Os bens mencionados no artigo anterior serão adjudicados à União, se esta o requerer no Juízo Federal, 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 deste Código.	Exclusão do Art. 145			
Art. 146. 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	Exclusão do Art. 146			

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. 147. Far-se-á ex officio a	Exclusão do Art. 147			

inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro: I - da hipoteca legal; II - da adjudicação de que tratam os artigos 145, 146, § 7º e 190 deste Código. Parágrafo único. Os atos jurídicos, de que cuida o artigo, produzirão efeitos ainda que não levados a registro no tempo próprio.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO V Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave - SEÇÃO III Da Alienação Fiduciária				
Art. 148. 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.	Manutenção.	Exclusão do Art. 148		
Art. 149. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterà:	Manutenção.	Exclusão do Art. 149		

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. 150. A alienação fiduciária só	Manutenção do Art. 150, adequando			

tem validade e eficácia após a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.	às atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Art. 151. 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.	Art. 151. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros, independentemente de leilão, hasta pública, avaliação prévia ou qualquer outra medida judicial ou extrajudicial, salvo disposição expressa em contrário prevista no contrato, devendo aplicar o preço da venda no pagamento de seu crédito e das despesas decorrentes e entregar ao devedor o saldo apurado, se houver, com a devida prestação de contas. § 1º O crédito a que se refere o presente artigo abrange o principal, juros e comissões, além das taxas, cláusula penal e correção monetária, quando expressamente convencionados pelas partes. § 2º A mora decorrerá do simples vencimento do prazo para pagamento e poderá ser comprovada por carta registrada com aviso de recebimento, não se exigindo que a assinatura constante	Exclusão do Art. 151		

§ 3º O proprietário fiduciário ou credor poderá proceder à busca e apreensão judicial do bem alienado fiduciariamente, diante da mora ou inadimplemento do credor.	do referido aviso seja a do próprio destinatário. § 3º Se o preço não bastar para pagar o crédito e despesas, o devedor continuará obrigado pelo pagamento do saldo. §4º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.			
	Art. 151-A O proprietário fiduciário ou credor poderá, desde que comprovada a mora, na forma estabelecida pelo art. 151, ou o inadimplemento, requerer contra o devedor ou terceiro a busca e apreensão do bem alienado fiduciariamente mediante processo judicial. Paragrafo Unico. O procedimento judicial para a busca e apreensão de que trata este artigo observará as disposições constantes no Decreto Lei nº 911 de 01º de outubro de 1969			

Art. 152. 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 (artigos 144 e 145).				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO VI Do Seqüestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave - SEÇÃO I Do Seqüestro da Aeronave				
Art. 153. Nenhuma aeronave empregada em serviços aéreos públicos (artigo 175) poderá ser objeto de seqüestro. 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.	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			
Art. 154. Admite-se o seqüestro: I - em caso de desapossamento da aeronave por meio ilegal;	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			

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 seqüestro se houver prestação de caução suficiente a cobrir o prejuízo causado.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IV Das Aeronaves - CAPÍTULO VI Do Seqüestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave - SEÇÃO II Da Penhora ou Apreensão da Aeronave				
Art. 155. 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	Sem alteração no texto que atende as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro			

disposto nos artigos 312 a 315 deste Código.				
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos - SEÇÃO I Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos				
Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.	Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.			
Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver: I - sede no Brasil; II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social; III - direção confiada exclusivamente a brasileiros. § 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar	PROPOSTA PRINCIPAL: Acabar com qualquer restrição ao capital estrangeiro e à direção-executiva de estrangeiros em empresas aéreas brasileiras PROPOSTA ALTERNATIVA: Para empresas aéreas que apenas operem ligações domésticas, regulares ou não regulares, de passageiros ou cargas, acabar com qualquer restrição quanto ao capital estrangeiro e quanto à direção-executiva de estrangeiros --E-- para empresas aéreas que operem tanto ligações domésticas como internacionais, regulares ou não regulares, de passageiros ou cargas, que o limite seja elevado dos atuais 20% para 49% de capital estrangeiro com direito a voto, bem como	PROPOSTA: Que o limite seja elevado dos atuais 20% para 49% de capital estrangeiro com direito a voto, mantendo-se as demais restrições em vigor.	Art. 181. A concessão 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;	

de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto. § 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código. § 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica. § 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.	acabar com qualquer restrição quanto à direção-executiva por estrangeiros nestas outras empresas		§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica. § 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 49% (quarenta e nove por cento) do	
---	---	--	--	--

			capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital. § 5º Em caso de fusão ou aquisição de empresas brasileiras por empresas aéreas internacionais, a proporcionalidade da participação de mercado de cada empresa no mercado internacional seja mantida em iguais proporções ao momento da fusão ou aquisição.	
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos - SEÇÃO IV Do Controle e Fiscalização dos Serviços Aéreos Públicos				
Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar. Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários.	Art. 197. A fiscalização será exercida pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica, nas atividades de sua competência. Excluído o Parágrafo único.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos - CAPÍTULO VI Dos Serviços de Transporte Aéreo Não Regular				
Art. 220. Os serviços de táxi-aéreo	Excluir.			

constituem modalidade de transporte público aéreo não regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.				
Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (artigos 267, § 2º; 178, § 2º e 179).	Excluir.			
Lei nº 7.565/86	CERCBA – Redação proposta 1	CERCBA - Redação proposta 2	CERCBA - Redação proposta 3	CERCBA - Redação proposta 4
TÍTULO IX Das Infrações e Providências Administrativas - CAPÍTULO IV Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave				
Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos: I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;	Art. 303. A aeronave poderá ser detida pelo Comando da Aeronáutica, pela Agência Nacional de Aviação Civil, pela autoridade fazendária ou pela Polícia Federal, no âmbito de suas competências, nos seguintes casos:			

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional; III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis; IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21); V - para averiguação de ilícito. § 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado. § 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de	§ 1º O Comando da Aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.			
--	--	--	--	--

destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. § 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.				
Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo anterior, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, a autoridade aeronáutica poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la. § 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga não puser em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, poderá a autoridade aeronáutica fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga.	Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo 303, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, as autoridades competentes poderão reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la. § 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga não puser em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, poderão as autoridades competentes fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga.			

§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade aeronáutica reter o material bélico e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no parágrafo anterior.	§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderão as autoridades competentes reter a carga e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no parágrafo anterior.			
Art. 305. A aeronave pode ser interdita: I - nos casos do artigo 302, I, alíneas a até n; II, alíneas c, d, g e j; III, alíneas a, e, f e g; e V, alíneas a a e; II - durante a investigação de acidente em que estiver envolvida. § 1º Efetuada a interdição, será lavrado o respectivo auto, assinado pela autoridade que a realizou e pelo responsável pela aeronave. § 2º Será entregue ao responsável pela aeronave cópia do auto a que se refere o parágrafo anterior.	Sugestão ao inciso I. I - nos casos do artigo 302, I, alíneas a até n; II, alíneas c, d, g e j; III, alíneas a, e, f e g; e V, alíneas a até e;			
Art. 306. A aeronave interdita não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.				
Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze)	Art. 307. A autoridade de aviação civil poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze)			

dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde. Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros; ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.	dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde.			
Art. 308. A apreensão da aeronave dar-se-á para preservar a eficácia da detenção ou interdição, e consistirá em mantê-la estacionada, com ou sem remoção para hangar, área de estacionamento, oficina ou lugar seguro (artigos 155 e 309).				
Art. 309. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento à ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas nesta Lei.				
Art. 310. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interditada ou apreendida será imediatamente liberada.				
Art. 311. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito à				

indenização.				
Abaixo estão às sugestões da ABEAR na primeira coluna e na cor vermelha e na segunda coluna na cor verde estão as sugestões da ABEAR com as alterações propostas pelo Brigadeiro Gustavo. Os artigos 25, 26, 27, 28 e 47 da proposta da ABEAR, foram inseridos nos artigos correspondentes ao atual CBA na tabela acima, mas por uma questão de estrutura repetimos os artigos.				
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO I Disposições Gerais				
TÍTULO III Da Infra-Estrutura - CAPÍTULO I Disposições Gerais				
	Art. 25. Constitui infraestrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo: I - o sistema aeroportuário; II - o sistema de proteção ao voo;; III - o sistema de segurança de voo; IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro; V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos; VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo; VII - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica; VIII - o sistema de indústria aeronáutica; IX - o sistema de serviços auxiliares. § 1º A instalação e o funcionamento	Art. 25. Constituem as infraestruturas aeronáutica e de aviação civil o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência.		

	de quaisquer serviços de infraestrutura civil aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão de autorização prévia da autoridade de aviação civil ou aeronáutica competente, que os fiscalizará, respeitadas as esferas de competência das demais autoridades ou agências governamentais federais. § 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, fiscalização e orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.			
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção I Definições				
		Art. 26. A infraestrutura aeronáutica compreende: I - o sistema de controle do espaço aéreo; II - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos; III - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica;		
		Art.27. A infraestrutura de aviação		

		civil compreende: I - o sistema aeroportuário; II - o sistema de segurança de voo; III - o sistema de registro de aviação civil brasileiro; IV - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo; V - o sistema de formação e treinamento de pessoal destinado à aviação civil; VI - o sistema de indústria aeronáutica; VII - o sistema de serviços auxiliares. § 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura civil aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão de autorização prévia da autoridade de aviação civil ou aeronáutica competente, que os fiscalizará, respeitadas as esferas de competência das demais autoridades ou agências governamentais federais. § 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, fiscalização e orientação técnica e normativa, não		
--	--	--	--	--

		implicando em subordinação hierárquica.		
	Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros.	Art. 28. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros.		
	Art 27. Para os fins desta Lei, considera-se: I – aeródromo: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. II – aeródromo civil: o destinado ao uso de aeronaves civis; III - aeródromo militar: o destinado ao uso de aeronaves militares. IV – aeródromo civil público: o destinado ao uso público; V – aeródromo civil privado de uso público: o construído e explorado pelo proprietário e aberto ao uso público; VI – aeródromo civil privado de uso privativo: o construído e explorado pelo seu proprietário e destinado à prestação de serviços conexos à navegação aérea; VII – aeródromo civil privado de uso particular: o construído e operado pelo seu proprietário ou quem ele permitir, vedada a exploração comercial; IX – heliponto: aeródromo o construído e operado pelo seu	Art 29. 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 destinado ao uso público; V – aeródromo civil privado de uso público: o construído e explorado pelo proprietário e aberto ao uso público; VI – aeródromo civil privado de uso privativo: o construído e explorado pelo seu proprietário e destinado à prestação de serviços conexos à navegação aérea; VII – aeródromo civil privado de uso particular: o construído e operado pelo seu proprietário ou quem ele permitir, vedada a exploração comercial; IX – heliponto: aeródromo o construído e operado pelo seu		

	proprietário e destinado exclusivamente a helicópteros; X - heliporto: heliponto de uso público, 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: aeródromo civil de uso público ou aeródromo civil privado de uso público, dotado de instalações e equipamentos para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias; XII – 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; XIII – zona de proteção do aeródromo: 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	proprietário e destinado exclusivamente a helicópteros; X - heliporto: heliponto de uso público, 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: aeródromo civil de uso público ou aeródromo civil privado de uso público, dotado de instalações e equipamentos para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e movimentação e armazenagem de mercadorias; XII – 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; XIII – zona de proteção de aeródromo: áreas vizinhas ao aeródromo, delimitadas e especificadas pela <u>autoridade aeronáutica</u> 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; XIV – concessão: cessão onerosa do aeródromo civil público, com vistas à sua construção, administração e exploração por tempo determinado; XV – delegação: transferência, mediante convênio, da construção, administração ou exploração de aeroporto ou heliporto para o Estado, Distrito Federal, Município a administração federal indireta, ou para consórcio público organizado na forma da lei; XVI – autorização: outorga de direito de construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo ou particular; XVII – autorização vinculada: a outorga de direito à exploração de aeródromo civil privado de uso público, formalizada mediante contrato de adesão; XVIII – 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; XIX – concessão de uso: contrato	risco para a segurança da aviação civil; XIV – concessão: cessão onerosa do aeródromo civil público, com vistas à sua construção, administração e exploração por tempo determinado; XV – delegação: transferência, mediante convênio, da construção, administração ou exploração de aeroporto ou heliporto para o Estado, Distrito Federal, Município a administração federal indireta, ou para consórcio público organizado na forma da lei; XVI – autorização: outorga de direito de construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo ou particular; XVII – autorização vinculada: a outorga de direito à exploração de aeródromo civil privado de uso público, formalizada mediante contrato de adesão; XVIII – 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; XIX – concessão de uso: contrato		
--	---	---	--	--

	administrativo pelo qual a administração do aeroporto atribui a utilização exclusiva de uma área ou instalação aeroportuária para um terceiro, para que o explore segundo sua destinação específica; XX – cessão de uso: transferência, pela administração do aeroporto, da posse de área ou instalação aeroportuária, para órgão ou entidade da administração pública; XXI – infraestrutura aeroportuária: o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro da área do aeródromo; XXII – 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; XXIII – autoridade aeronáutica: a agência ou órgão governamental com competência para controlar o uso do espaço aéreo e das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota e em área de controle de aproximação de aeródromo; XXIV – autoridade aeroportuária: a administração do aeroporto	administrativo pelo qual a administração do aeroporto atribui a utilização exclusiva de uma área ou instalação aeroportuária para um terceiro, para que o explore segundo sua destinação específica; XX – cessão de uso: transferência, pela administração do aeroporto, da posse de área ou instalação aeroportuária, para órgão ou entidade da administração pública; XXI – infraestrutura aeroportuária: o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro da área do aeródromo; XXII – 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; XXIII – autoridade aeronáutica: a agência ou órgão governamental com competência para controlar o uso do espaço aéreo, das telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea em rota e em área de controle de aproximação de aeródromo; XXIV – autoridade aeroportuária : a administração do aeroporto		
--	--	---	--	--

	concedido, ou autorizado mediante contrato de adesão. § 1º 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. § 2º 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; § 3º Os aeroportos e heliportos serão classificados pela autoridade de aviação civil, que fixará as características de cada classe. § 4º Os aeródromos civis destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.	concedido, ou autorizado mediante contrato de adesão. § 1º 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 . § 2º 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 ; § 3º Os aeroportos e heliportos serão classificados pela autoridade de aviação civil, que fixará as características de cada classe. § 4º Os aeródromos civis destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção II Da Construção e Exploração de Aeródromos Civis				
	Art. 28. Nenhum aeródromo civil poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização do poder concedente.	Art. 28. Nenhum aeródromo civil poderá ser construído, administrado ou explorado sem prévia concessão ou autorização do poder concedente.		

	§ 1o A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade de aviação civil. § 2º 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. § 3º A autoridade aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.	§ 1o A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade competente . § 2º 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. § 3º A administração aeroportuária local, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.		
	Art. 29. 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	Art. 30. 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.	por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Civis				
	Art. 30. A exploração de aeródromos civis será realizada de acordo com as seguintes categorias de aeródromos: I – destinados ao uso público; II – destinados à prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica à navegação aérea, abrangendo as atividades de transporte aéreo não-regular de passageiros e carga, doméstico e internacional, aviação geral, serviços aéreos especializados, formação e treinamento de pessoal à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica; montagem, manutenção e hangaragem de aeronaves ou outras atividades de interesse da aviação civil ou conexas à navegação aérea; III – destinados ao uso particular do proprietário ou de terceiros com permissão do proprietário, vedada a exploração comercial.	Art. 31. A exploração de aeródromos civis será realizada de acordo com as seguintes categorias de aeródromos: I – destinados ao uso público; II – destinados à prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica à navegação aérea, abrangendo as atividades de transporte aéreo não-regular de passageiros e carga, doméstico e internacional, aviação geral, serviços aéreos especializados, formação e treinamento de pessoal à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica; montagem, manutenção e hangaragem de aeronaves ou outras atividades de interesse da aviação civil ou conexas à navegação aérea; III – destinados ao uso particular do proprietário ou de terceiros com permissão do proprietário, vedada a exploração comercial.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Civis - Subseção I Da Concessão de Aeródromo Civil de Uso Público				
	Art. 31. A construção, administração e exploração de aeródromo civil de uso público será realizada mediante concessão, precedida de licitação. Parágrafo único. A concessão reger-	Art. 32. A construção, administração e exploração de aeródromo civil de uso público será realizada mediante concessão, precedida de licitação. Parágrafo único. A concessão reger-		

	se-á por esta Lei, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos e demais normas legais pertinentes e pelas cláusulas do correspondente contrato.	se-á por esta Lei, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos e demais normas legais pertinentes e pelas cláusulas do correspondente contrato.		
	Art. 32. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas: I - ao objeto, à área e ao prazo do contrato, que não poderá exceder a 25 (vinte e cinco) anos; II - ao modo, forma e condições da exploração; III - 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; IV - ao valor do contrato; V - aos valores das tarifas e preços específicos praticados e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste; V - aos investimentos de responsabilidade do contratado; VI - aos direitos e deveres dos usuários para a obtenção dos serviços, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas; VII - às responsabilidades das partes;	Art. 33. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas: I - ao objeto, à área e ao prazo do contrato, que não poderá exceder a 25 (vinte e cinco) anos; II - ao modo, forma e condições da exploração; III - 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; IV - ao valor do contrato; V - aos valores das tarifas e preços específicos praticados e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste; V - aos investimentos de responsabilidade do contratado; VI - aos direitos e deveres dos usuários para a obtenção dos serviços, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas; VII - às responsabilidades das partes;		

	VIII - à reversão de bens; IX - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações; X – à cessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias; XI - 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; XII - às garantias para adequada execução do contrato; XIII - à responsabilidade da concessionária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços; XIV - às hipóteses de extinção do contrato; XV - 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 que com competência para fiscalizar as atividades	VIII - à reversão de bens; IX - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações; X – à cessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias; XI - 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; XII - às garantias para adequada execução do contrato; XIII - à responsabilidade da concessionária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços; XIV - às hipóteses de extinção do contrato; XV - 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 que <u>tenham</u> competência para fiscalizar as		
--	--	---	--	--

	aeroportuárias; XVI – aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações eventualmente devidas à concessionária; XVII – à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária em órgão da imprensa oficial; XVIII - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas, quando for o caso; XIX - às penalidades e sua forma de aplicação; e XX - 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.	atividades aeroportuárias; XVI – aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações eventualmente devidas à concessionária; XVII – à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária em órgão da imprensa oficial; XVIII - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas, quando for o caso; XIX - às penalidades e sua forma de aplicação; e XX - 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. 33. Na licitação do contrato de concessão será considerado para o julgamento, de forma isolada ou combinada, qualquer dos critérios previstos na lei de concessão de serviço público. § 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	Art. 34. Na licitação do contrato de concessão será considerado para o julgamento, de forma isolada ou combinada, qualquer dos critérios previstos na lei de concessão de serviço público. § 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. § 3o Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3o, o poder concedente poderá	do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo. § 3o Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3o, o poder concedente poderá		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Cíveis - Subseção II Da Autorização de Aeródromo Cível Privado de Uso Público				
	Art. 34. A construção, administração e exploração de aeródromo cível privado de uso público 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, pelas cláusulas do correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos.	Art. 35. A construção, administração e exploração de aeródromo cível privado de uso público 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, pelas cláusulas do correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos.		
	Art. 35. A autorização será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 32 desta Lei, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII. Parágrafo único. A autorização terá prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que a atividade de prestação de serviços de infraestrutura	Art. 36. A autorização será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 32 desta Lei, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII. Parágrafo único. A autorização terá prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que a atividade de prestação de serviços de infraestrutura		

	aeroportoúria seja mantida de forma adequada.	aeroportoúria seja mantida de forma adequada.		
	Art. 36. 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 aeroportoúrio, 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	Art. 37. 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 aeroportoúrio, 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.	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. 37. 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	Art. 38. 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, de forma isolada ou combinada, a menor tarifa e 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 será formalizada mediante contrato de adesão.	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, de forma isolada ou combinada, a menor tarifa e 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 será formalizada mediante contrato de adesão.		
	Art. 38 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	Art. 39 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.	motivo operacional ou de segurança, vedada a discriminação de usuários.		
	Art. 39. 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 explorados diretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, por empresas da administração indireta ou suas subsidiárias, ou por concessionárias terão prioridade de tráfego sobre os aeródromos explorados por meio de autorização	Art. 40. 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 explorados diretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, por empresas da administração indireta ou suas subsidiárias, ou por concessionárias terão prioridade de tráfego sobre os aeródromos explorados por meio de autorização.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Civis - Subseção III Da Autorização de Aeródromo Civil Privado de Uso Privativo				
	Art. 40. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo 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, pelas cláusulas do	Art. 41. A construção, administração e exploração de aeródromo civil privado de uso privativo 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, pelas cláusulas do		

	correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos.	correspondente contrato e, subsidiariamente, no que for aplicável, pelas normas da lei de concessão de serviços públicos.		
	Art. 41. A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas nos incisos II, III, V, VII, XI, XV, XIX, XX e XXI do caput do art. 32 desta Lei. § 1º 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. § 2º A extinção da autorização não ensejará pagamento de indenização	Art. 42. A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas nos incisos II, III, V, VII, XI, XV, XIX, XX e XXI do caput do art. 32 desta Lei. § 1º 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. § 2º 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. § 3º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias. § 4º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros. § 5º A extinção da autorização por revogação, cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa. § 6º 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. § 7º Não sanados os inadimplementos ou descumprimentos, será instaurado o	ao autorizatário ou assunção pela União de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do autorizatário. § 3º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias. § 4º A renúncia não ensejará punição do autorizatário e não o eximirá do cumprimento de suas obrigações com terceiros. § 5º A extinção da autorização por revogação, cassação, caducidade ou anulação dependerá de procedimento prévio, assegurados o contraditório e a ampla defesa. § 6º 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. § 7º 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.	procedimento administrativo para a declaração da caducidade ou cassação da autorização, assegurado ao autorizatário a ampla defesa e o contraditório.		
	Art. 42. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento. § 1o O requerimento conterà, 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;	Art. 43. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento. § 1o O requerimento conterà, 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.	III - outros documentos previstos em regulamento.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Civis - Subseção IV Da Autorização de Aeródromo Civil Privado de Uso Particular				
	Art. 43. 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. 44. 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. 44. A autorização será formalizada por meio de ato administrativo e não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por: I - renúncia, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização; II – revogação, por interesse público devidamente motivado; III - cassação, no caso de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares, § 1º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de,	Art. 45. A autorização será formalizada por meio de ato administrativo e não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por: I - renúncia, irrevogável e irretratável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização; II – revogação, por interesse público devidamente motivado; III - cassação, no caso de descumprimento de obrigações legais ou regulamentares, § 1º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à autoridade de aviação civil com antecedência de,		

	no mínimo, noventa dias. § 6º No caso de cassação, 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. § 7º 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.	no mínimo, noventa dias. § 2º No caso de cassação, 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. 45. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento. Parágrafo único. O requerimento conterá, obrigatoriamente, o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio	Art. 46. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à autoridade de aviação civil a qualquer tempo, na forma do regulamento. Parágrafo único. O requerimento conterá, obrigatoriamente, o título de propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto da autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio		

	aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo.	aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo.		
	Art. 46. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.	Art. 47. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.		
TÍTULO III Da Infra-Estrutura Aeronáutica - CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário - Seção III Da Exploração de Aeródromos Cíveis - Seção IV Do Patrimônio Aeroportuário				
	Art. 47. Os aeródromos civis destinados ao uso público constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica. § 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta 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	Art. 47. Os aeródromos civis destinados ao uso público constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica. § 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta 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.	proprietário, com as respectivas acessões.		
--	--	--	--	--

Institutos e capítulos não previstos no atual CBA, propostas de inclusão.

1. Certificação de aeroportos

Art. Xx - A autoridade de aviação deverá certificar a infraestrutura aeroportuária e heliportuária públicas de uso internacional de acordo com as normas internacionais sobre a matéria e o regramento aplicável.

2. Plano Nacional de Desenvolvimento Aeroportuário

Plano de Desenvolvimento de Infraestrutura Aeroportuária
O Ministério que tutela a aviação civil, conjunta e coordenadamente com outros órgãos ministeriais competentes sobre política pública de transportes e desenvolvimento de infraestrutura, elaborará um Plano Aeroviário Nacional em matéria de aeroportos, ouvida a opinião do Conselho Nacional de Aviação Civil – CONAC, com o fim de assegurar o desenvolvimento harmônico e coerente dos planos nacionais, regionais e locais, nos temas afetos à infraestrutura do transporte aéreo.
Parágrafo Único: A revisão do Plano Aeroviário Nacional será excederá mais de 10 anos.

3. Plano Nacional de Security

Art. xx - O Poder Executivo instituirá Plano Nacional de Aviação Civil contra de interferência ilícita, mediante normas, métodos e procedimentos considerando a segurança, regularidade e eficácia das operações aéreas.
I – caberá à Autoridade de Aviação Civil fiscalizar o programa de implementação, conforme previsões na normativa técnica de sua competência;
II – cada operador aéreo e aeroportuário prestador de serviço público desenvolverá programa de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita para cumprir este Plano;
III – Serão certificadas ou terão certificação aceita pela Autoridade de Aviação Civil, os prestadores de serviços públicos aéreos e aeroportuários e seus serviços auxiliares, conforme normativa técnica vigente.

4. Da Proteção do Consumidor

5. Proteção ao Meio Ambiente e às Pessoas

Capítulo XXX
Título XXX: Proteção ao Meio Ambiente e às Pessoas.
1. Artigo XXX. Toda a Política Nacional de Meio Ambiente que trate de temas relacionados à Indústria do Transporte Aéreo deve ter como base os preceitos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional aprovadas em suas Assembleias Gerais.

2. Artigo XXX. Deve ser desenvolvida uma Política Nacional que contemple um Programa Específico no que concerne ao problema do ruído aeronáutico considerando os seguintes elementos:

- Redução de Ruído na Fonte (certificação de aeronave);
- Planejamento de Uso do Solo;
 - Planejamento do Solo Urbano;
 - Programas de Isolamento Acústico;
 - Programas de Incentivo Financeiro (Tax incentives);
 - Redistribuição de Impactos;
- Procedimentos Operacionais de Abatimento de Ruído;
 - Rotas Preferenciais de Ruído;
 - Deslocamentos de Cabeceiras;
 - Procedimentos CDA;
- Restrições Operacionais;

2.1 A avaliação do impacto sonoro deve utilizar as métricas específicas definidas pela Autoridade de Aviação Civil;

2.2 A implementação de restrições operacionais somente poderá ser adotada depois de esgotadas todas as iniciativas gerenciais e operacionais possíveis e sem que isso afete a segurança das operações aéreas.

3. Artigo XXX. Para efeito de impacto ambiental gerado pela emissão de motores das aeronaves operando nos aeroportos nacionais deve-se estabelecer uma Política Nacional que contemple um Programa Específico e que considere os seguintes pontos:

- O desenvolvimento de boas práticas que visem minimizar estas emissões;
- A criação de incentivos que fomente a aplicação de medidas voluntárias de redução destas emissões;
- Proibição de medidas e restrições locais que venham prejudicar o desenvolvimento do setor;
- Incentivar a utilização das aeronaves e equipamentos aeroportuários que minimizem este impacto.

4. Artigo XXX. Todos os impactos gerados pelas atividades aeroportuárias, excetuando-se o ruído aeronáutico e a emissão de motores, devem atender aos requisitos legais existentes, considerando as especificidades da Indústria do Transporte Aéreo, quando for cabível, em seus diversos âmbitos, municipal, estadual e federal. Entre outros impactos ao meio ambiente e às pessoas, gerados pela atividade aeronáutica, podemos considerar os seguintes:

- Resíduos sólidos produzidos por aeronaves;
- Resíduos e fluídos contaminantes e infectantes;
- Transporte de Cargas Perigosas (Dangerous Goods).

5. Artigo XXX. Quando ocorrerem impactos que afetem o meio ambiente, como consequência de situações de emergência ou em prol da segurança das operações aéreas, a Autoridade de Aviação Civil deverá proceder de acordo com o estabelecido em planos de contingência e em coordenação com as demais autoridades competentes.

6. Definições

Capítulo XXXXX

a) Certificação aeronáutica – Processo pelo qual o produto aeronáutico, bem como o profissional ou organização de projeto, produção, manutenção, treinamento, operação aeroportuária ou operação, demonstra o cumprimento com os requisitos mínimos de segurança previamente estabelecidos, tornando-se, então, apto à obtenção do certificado correspondente emitido pela autoridade de aviação civil;

(b) Produto Aeronáutico – qualquer aeronave, motor, hélice ou parte neles instalado; a aeronave e seus componentes, inclusive os produtos de defesa que possam ser integrados às aeronaves. O Produto Aeronáutico [PA] é classificado em duas classes: a) Produto Classe I: é um veículo (aeronave, planador, sistema aéreo remotamente pilotado [SARP], balão, dirigível, ou outro veículo aéreo), motor aeronáutico, hélice ou míssil; e b) Produto Classe II: qualquer produto considerado parte integrante de um Produto Classe I ou que seja apêndice do mesmo;

(c) Aeronavegabilidade – condição de produto aeronáutico de conformidade com o projeto aprovado e em condições seguras de operação; capacidade comprovada de um sistema ou produto aeronáutico realizar sua função de modo seguro em solo e em voo, em toda configuração aprovada, quando usado e mantido dentro dos limites operacionais aprovados;

(d) Aeronavegabilidade Continuada – conjunto de processos pelos quais um produto aeronáutico cumpre com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis e se mantém em condições de operação segura pela sua vida operacional, durante seu ciclo de vida.

7. Sugestão apresentada referente a Convenção de Cabo Verde:

Art. O Poder Executivo adotará as medidas necessárias ao integral cumprimento da Convenção da Cidade do Cabo, promulgada por meio do Decreto 8.008, de 15 de maio de 2013, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da publicação desta lei.

8. Exploração Econômica de Serviços Aeroportuários:

“Atividade continuada de processamento de passageiros, carga e correio, atendimento a aeronaves, exercida com fim lucrativo, mediante emprego de serviços e instalações típicos de aeroporto”

