

PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS Nº 258, DE 2016, sobre o projeto que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, e proposições anexadas.

RELATOR: Senador JOSÉ MARANHÃO

1 RELATÓRIO

1.1 Proposições Analisadas

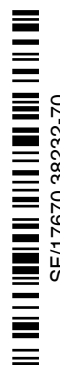
Esta comissão tem a atribuição específica de analisar, nos termos do art. 374 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, de autoria da Comissão Diretora do Senado Federal, fruto da Comissão de Especialistas criado pelo Ato do Presidente de Senado Federal nº 11, de 2015, bem como outras vinte e quatro proposições legislativas, em tramitação nesta Casa, que envolvem matérias relacionadas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, a seguir listadas, e que foram anexadas ao projeto principal, por força do disposto no art. 374, inciso II, do Regimento Interno.

São as seguintes, as proposições analisadas.

1.1.1 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 537, de 2009, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre o embarque e o desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, de autoria do Senador Eduardo Azeredo;

1.1.2 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 135, de 2011, que altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, para estimular a utilização de combustíveis de origem vegetal na aviação brasileira, de autoria do Senador Pedro Taques.

1.1.3 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 278, de 2011, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei nº 11.182,



de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo, de autoria da Senadora Angela Portela.

1.1.4 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 360, de 2011, que dispõe sobre a concessão da exploração de infraestrutura aeroportuária, de autoria do Senador Vital do Rêgo.

1.1.5 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 499, de 2011, que altera a Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin.

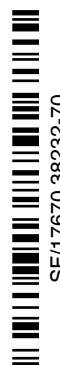
1.1.6 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 22, de 2013, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Proteção e Defesa do Consumidor), e a Lei nº 12.529, 30 de novembro de 2011, que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência e dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica, para proteger direitos dos usuários do transporte aéreo e dispor sobre infrações econômicas na exploração de linhas aéreas, de autoria da Senadora Angela Portela.

1.1.7 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 46, de 2013, que Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar a instalação, nos aeroportos públicos, de sistema de vídeo destinado ao monitoramento da colocação das bagagens dos passageiros nas esteiras de restituição, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin.

1.1.8 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 381, de 2013, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre o atendimento do passageiro com necessidade de assistência especial, de autoria do Senador Humberto Costa.

1.1.9 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 61, de 2014, que acrescenta parágrafo ao art. 26 da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para vedar a adoção de medidas de suspensão ou cancelamento de certificados sem os padrões estabelecidos no inciso XXX, do artigo 8º, de autoria do Senador Vicentinho Alves.

1.1.10 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 62, de 2014, que altera o Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e



dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de balões, de autoria do Senador Vicentinho Alves.

1.1.11 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 173, de 2014, que altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, que institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a legislação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); cria a Secretaria de Aviação Civil, cargos de Ministro de Estado, cargos em comissão e cargos de Controlador de Tráfego Aéreo; autoriza a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários; altera as Leis nos 11.182, de 27 de setembro de 2005, 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 11.526, de 4 de outubro de 2007, 11.458, de 19 de março de 2007, e 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e a Medida Provisória nº 2.185-35, de 24 de agosto de 2001; e revoga dispositivos da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998, para disciplinar a aplicação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) no fomento à aviação regional, de autoria do Senador Eduardo Braga.

1.1.12 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 357, de 2014, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para incluir definições de veículos aéreos não tripulados e proibir a sua operação de forma autônoma ou para o transporte de pessoas, animais ou artigos perigosos, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin.

1.1.13 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 399 de 2014, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para expandir a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo, de autoria da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

1.1.14 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 2 de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo, de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

1.1.15 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 101 de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre obrigações das empresas aéreas em indenizar os valores pagos aos passageiros/consumidores, nos casos de atraso e cancelamento de voo, sem o



prejuízo das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos, de autoria do Senador Reguffe.

1.1.16 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 289, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para tornar obrigatório que empresas estrangeiras que operem transporte internacional de passageiros no País tenham, pelo menos, um comissário de bordo que fale a língua portuguesa, em cada aeronave, de autoria do Senador Gladson Cameli.

1.1.17 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 306, de 2015, que estabelece diretrizes para o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados – VANTs, suas subcategorias, os especiais ou experimentais, bem como de aeromodelos no espaço aéreo brasileiro, de autoria do Senador Davi Alcolumbre.

1.1.18 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 330, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir o investimento estrangeiro na aviação civil, de autoria do Senador Raimundo Lira.

1.1.19 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 516, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir que empresas de transporte aéreo regular de países do Mercado Comum do Sul (Mercosul) operem no País, de autoria do Senador Walter Pinheiro.

1.1.20 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 551, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para limitar o acréscimo de preço, na mesma faixa tarifária, em caso de remarcação de bilhete de passagem aérea pelo passageiro, de autoria do Senador Raimundo Lira.

1.1.21 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 638, de 2015, que altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para incluir previsão de exercício de competências relativas a aeródromos através de convênios com órgãos estaduais, de autoria do Senador Otto Alencar.

1.1.22 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 660, de 2015, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar que, no mercado interno de aviação, somente poderão ser usadas aeronaves com até 15 (quinze) anos de operação e para proibir a importação de



aeronaves com mais de 3 (anos) de operação, de autoria do Senador Raimundo Lira.

1.1.23 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 132, de 2016, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para incluir nos contratos de transporte de passageiros o direito de despachar bagagens, sem ônus, no limite que especifica, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin.

1.1.24 Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 382, de 2016, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para remover as limitações à origem do investimento na aviação civil, de autoria do Senador Gladson Cameli.

O PLS nº 258, de 2016, recebeu 350 emendas no prazo regimental.

1.2 O PLS nº 258, de 2016.

Composto de 374 artigos, o PLS nº 258 de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, é dividido em 12 Títulos: Título I – Introdução, Título II – Do Espaço Aéreo e seu uso para Fins Aeronáuticos, Título III – Da Regulação de Infraestrutura Aeronáutica e dos Serviços Aéreos, Título IV – Da Infraestrutura de Aviação Civil, Título V – Das Aeronaves, Título VI – Da Tripulação, Título VII – Dos Serviços Aéreos, Título VIII – Do Contrato de Transporte Aéreo, Título IX – Da Responsabilidade Civil, Título X – Das Sanções, Título XI – Dos Prazos Extintivos, Título XII – Disposições Finais e Transitórias.

Neste documento, para simplificação, sempre que nos referirmos a PLS, ou Projeto, estaremos nos referindo ao PLS nº 258, de 2016. A referência a CBA, ou CBA vigente, diz respeito ao Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Observa-se que o PLS possui uma extensão maior em número de dispositivos que o CBA vigente hoje com apenas 324 artigos. Quanto à divisão em títulos, divide-se a Lei nº 7.565, de 1986 em somente 11 títulos. Não obstante a semelhança na maioria dos temas escolhidos para os títulos, o PLS inovou ao trazer um título específico para a Regulação (Título III).

É importante situar que o Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, é anterior à promulgação



da Constituição Federal de 1988, do Código de Defesa do Consumidor, da Lei de Licitações, da lei de criação da Agência Nacional de Aviação Civil, bem como de diversas reformas que afetaram o marco regulatório da prestação de serviços públicos ou privados.

1.2.1 Título I

No Título I do PLS, com 11 artigos (no CBA são 10 artigos), manteve-se a divisão em dois capítulos: um para Disposições Gerais e outro para Disposições de Direito Internacional Privado. O PLS inicialmente apresenta os princípios gerais de aplicação do direito aeronáutico. Enquanto o CBA, de 1986 considerava autoridades aeronáuticas competentes os órgãos do Ministério da Aeronáutica definidos em seus regulamentos, o PLS atualiza as atribuições relacionando quatro autoridades: autoridade de aviação civil, autoridade aeronáutica, autoridade de investigação SIPAER e a autoridade aeroportuária. A preocupação em atualizar as atribuições das diferentes autoridades ocorre em todos os demais títulos do PLS.

1.2.2 Título II

O Título II do PLS trata do espaço aéreo brasileiro. Compreende 16 artigos (art. 12 ao art. 27), enquanto o CBA possui título com tema sobre o assunto em 14 artigos. Trata-se neste título das questões relativas à soberania do Espaço Aéreo, do controle de tráfego e regras de entrada e saída do espaço aéreo brasileiro. Mantiveram em regra geral as normas e diretrizes adotadas no CBA e que estão hoje vigentes.

A prática de balonismo com a utilização de balões sem dirigibilidade ou controle de azimute ou de altitude, fica vedada como regra geral estabelecida no art. 16 do PLS, com as exceções apresentadas no § 2º para as práticas destinadas a pesquisa científica, previsão meteorológica, proteção do meio-ambiente ou a outras finalidades de interesse público.

O art. 26 trata das tarifas decorrentes da utilização do espaço aéreo. Não há no CBA artigo equivalente. O PLS incorpora a matéria que atualmente é tratada na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. Como novidade, o PLS deixa de prever a isenção de tarifas de navegação para as aeronaves em voo de experiência ou instrução.



1.2.3 Título III

O Título III, que trata da regulação da infraestrutura aeronáutica e dos serviços aéreos, compreende apenas 4 artigos (art. 28 ao art. 31), enquanto no CBA a matéria não é tratada. São definidos os princípios que devem orientar a atuação da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.

O art. 31 trata da obrigação de realização de audiências públicas previamente à iniciativa ou alteração de atos normativos que impliquem em afetação de direitos, interesses ou obrigações de agentes econômicos, trabalhadores do setor ou usuários da infraestrutura aeronáutica ou de serviços aéreos. O procedimento da consulta pública é detalhado nos aspectos de publicidade das informações, direito de participação e manifestação dos interessados na audiência. Estabelece obrigações mais claras no processo de decisão da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica, que deverão apresentar exposição de motivos que fundamentem as respostas às contribuições. Inova o PLS ainda ao tornar privativa do órgão máximo da estrutura do agente regulador a expedição de ato normativo, sendo vedada a delegação de competência.

1.2.4 Título IV

O Título IV – Da Infraestrutura da Aviação Civil – é o mais extenso do PLS, com 114 artigos (do art. 32 ao art. 145), divididos em 10 capítulos, enquanto o CBA trata do tema em título com 81 artigos.

É criada uma nova categorização dos regimes de exploração dos aeródromos civis. Fica definida a categoria de aeródromo civil de uso particular que não admite exploração comercial. A exploração de aeródromos civis passa a ser de duas formas: em regime público – pela União ou mediante concessão – ou em regime privado, quando construído, administrado e explorado em regime privado pelo seu proprietário, mediante autorização vinculada.

O projeto propõe a alteração da figura da autoridade aeroportuária – hoje definida por decreto do Poder Executivo e integrado por representantes de diversos órgãos e entidades – que passa a ser atribuída somente à administração do aeródromo.

O Projeto propõe a criação de um Conselho de Administração Aeroportuária em cada aeródromo civil explorado em regime público. O funcionamento, atribuições e composição será regulamentado em ato do Poder



Executivo, garantindo-se a representação às autoridades que atuam no aeroporto, às empresas de transporte aéreo público, domésticas e internacionais, às empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo, à aviação geral e às empresas com estabelecimentos comerciais no aeroporto.

O PLS apresenta nova subseção sobre Regime Tarifário, na seção que trata de aeródromos civis explorados em regime público. Assim como hoje estabelecido pela Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos e serviços do aeródromo estará sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada. Os preços podem ser tarifas aeroportuárias ou preços específicos. Relacionam-se nos arts. 57 a 59 a especificação das tarifas e as isenções aplicáveis a elas.

No art. 95, que é parte do capítulo sobre o Sistema de Segurança de Voo, cria-se a vedação em regra geral à fabricação ou montagem de aeronaves experimentais: em série, com finalidade econômica; ou de construção amadora. As exceções e limites a essa regra serão definidas pela autoridade de aviação civil.

O capítulo sobre o Sistema de Registro de Aviação Civil Brasileiro (RAB) traz procedimentos atualizados, sendo uma das razões que justificam ter-se renomeado o sistema que o CBA denominava Registro Aeronáutico Brasileiro, mantida a sigla RAB.

O PLS passa a tratar de aeronaves não tripuladas, sendo previsto o registro simplificado para aquelas de peso até 150 kg.

1.2.5 Título V

O Título V – Das Aeronaves – consiste de 68 artigos (art. 146 ao art. 214), enquanto o CBA tratava do tema em título composto de 50 artigos.

Uma das inovações apresentadas é a previsão de certificado de aeronavegabilidade especial para: aeronave experimental; aeronave com características especiais, destinada à missão de segurança pública, de defesa civil ou de fiscalização; e aeronave que deve ter sua utilização limitada, por razões técnicas ou operacionais, nos termos das normas aplicáveis.

O PLS insere no capítulo sobre contrato de aeronaves uma seção tratando do intercâmbio aeronaves ou de motores destinados a aeronaves, para regulamentar no âmbito do novo Código Brasileiro de Aeronáutica essa importante modalidade de contrato.



Os arts. 200 a 206 detalham o procedimento para execução da alienação fiduciária em garantia de bens móveis, em geral, assim como os respectivos mecanismos de execução da garantia, que hoje encontra-se detalhadamente regulada no Decreto-Lei nº 911, de 1º de outubro de 1969. Esse diploma legal vem sendo aplicado ao longo dos anos e atualmente há sólida jurisprudência acerca da execução de referida garantia em juízo, o que confere maior segurança jurídica ao credor e ao devedor quando o negócio é entabulado. Por esse motivo foi feita opção de incorporar os comandos ao PLS.

Os demais capítulos e seções neste título, não obstante os detalhamentos e atualizações terminológicas, guardam similaridade com o que está disposto no CBA vigente.

1.2.6 Título VI

O Título VI – Da Tripulação – compreende 23 artigos (215 ao 228), enquanto o CBA trata do tema em 15 artigos.

O PLS deixa de trazer o comando expresso no CBA vigente que a função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é reservada a brasileiros natos e naturalizados. Entretanto não há comando abolindo a reserva de mercado de trabalho para brasileiros. Entenderam os autores do Projeto que o assunto poderia ser tratado em lei específica sobre o exercício da profissão de aeronauta. Dessa forma, ainda que sancionado o novo CBA que o PLS propõe, continuaria a vigor a reserva de mercado garantida pela Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984 (Lei do Aeronauta).

Inova o PLS ao estabelecer no art. 223 que o comandante da aeronave poderá tomar quaisquer medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados, inclusive desembarcar qualquer pessoa ou restringir a liberdade de qualquer pessoa, inclusive mediante imobilização, até o próximo pouso da aeronave, desde que as atitudes estejam comprometendo a boa ordem, a disciplina ou colocando em risco os demais passageiros, os tripulantes ou a segurança da aeronave. O parágrafo único desse artigo enumera 18 condutas que podem pôr em risco a segurança do voo.

1.2.7 Título VII

O Título VII – Dos Serviços Aéreos – compreende 33 artigos (art. 229 ao art. 261), enquanto o CBA apresenta o tema em 48 artigos.



O projeto estabelece que o transporte aéreo público, regular ou não regular, será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão. O CBA vigente estabelece que 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.

Importante inovação do PLS é o art. 239, que estabelece que a autorização para prestação de transporte aéreo público será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. Deixa de existir qualquer restrição ao capital estrangeiro, ao contrário do que define o CBA de que o capital estrangeiro somente poderá deter participação inferior a 20% nas empresas prestadoras de serviço aéreos públicos.

1.2.8 Título VIII

O Título VIII abrange 25 artigos (art. 262 ao art. 287), enquanto o CBA trata do tema em 24 artigos.

O Título VIII versa sobre o contrato de transporte aéreo. Depreende-se do art. 262 que o objeto desse contrato é o transporte de pessoas ou coisas, mediante pagamento, por meio de aeronave. O transporte aéreo nacional, entendido como tal as situações em que o ponto de partida e destino se encontram no território nacional, sem qualquer ponto intermediário no exterior, será regido pelo Código ora proposto. Já o transporte aéreo internacional será regido pelos acordos e tratados internacionais celebrados pelo Brasil, estabelecendo a incidência apenas supletiva do proposto Código.

As regras gerais do contrato de transporte aéreo estão previstas no Capítulo I (arts. 262 a 268) do referido Título VII. O Código proposto estabelece patamares mínimos de responsabilidade para o transportador, que poderá, nos termos do contrato, aumentar os níveis de responsabilidade ou mesmo excluir seus limites. É proposto que o bilhete de passagem pode ser emitido de forma eletrônica, bem como o transportador pode contratar outro transportador para executar o serviço de transporte.

O Capítulo II (arts. 269 a 283) do Título VII trata do transporte de pessoas e das respectivas bagagens. Mencionamos as seguintes regras propostas:

- as informações do contrato – inclusive preço, condições para cancelamento, alteração e reembolso – devem ser informadas previamente;



- as tarifas de embarque e de conexão devem ser apresentadas de forma destacada na passagem, de modo que seja possível verificar qual o preço do contrato de transporte aéreo e qual o preços das mencionadas tarifas;
- na ausência de menção do prazo de validade do bilhete de passagem, há presunção absoluta de que o bilhete é válido por um ano;
- o transportador poderá estabelecer a antecedência mínima a que deve o passageiro comparecer ao embarque, que prevalecerá sobre o ato da autoridade da aviação civil.
- será considerada novação a hipótese em que o passageiro foi reacomodado em outro voo dentro do período de quatro horas do horário marcado, hipótese em que o transportador estará isento de qualquer sanção administrativa;
- o reembolso do valor da passagem obedecerá as condições do contrato, sendo garantido ao passageiro o reembolso integral dentro do prazo de vinte e quatro horas a contar da aquisição;
- hipóteses em que o passageiro não terá direito a qualquer reembolso: interrupção em aeroporto de escala, por vontade do passageiro; pedido de cancelamento sem antecedência mínima de sete dias da data da viagem; não comparecer com a antecedência mínima estabelecida para o embarque; ou caso tenha sido estabelecida cláusula de não reembolso.
- o passageiro portador de necessidade especial terá tratamento prioritário;
- no que se refere ao transporte de bagagens, as regras da autoridade de aviação civil devem ser observadas, sendo obrigatória a emissão de um comprovante de bagagem por cada volume despachado;
- o recebimento sem protesto presume que as bagagens foram entregues em perfeito estado;

Destacamos que o art. 269 estabelece que o transportador poderá franquear o transporte de bagagens dentro de limites de peso por ele pré-estabelecidos e oferecer tarifas para venda de bilhetes de acordo com a franquia aplicável, desde que informado nas condições tarifárias. A definição de franquia de bagagem não existe no CBA vigente e sim nas Condições Gerais de Transporte

Aéreo, regulamento da Agência Nacional de Aviação Civil, e que teve recente atualização, abolindo a franquia de bagagem despachada obrigatória de 23 kg em voos domésticos e de 2 volumes de 32 kg em voos internacionais.

O Capítulo III (arts. 284 a 287) estabelece as regras para o transporte de cargas, que podem abranger até mesmo o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, uma vez que o contrato se inicia com o recebimento da carga pelo transportador aéreo e termina com a entrega no armazém do aeroporto ou ao destinatário indicado no documento de transporte. Mencionamos as seguintes regras propostas:

- o expedidor da carga deve informar eventuais condições especiais que devem ser observadas durante o transporte, sendo de sua responsabilidade o correto acondicionamento;
- em caso de dano, o ônus da prova é do expedidor;
- a carga somente será considerada extraviada após sete dias da data prevista ou caso o transportador reconheça a perda da carga;
- o protesto por avaria deve ser feito no prazo de sete dias a contar do recebimento da carga, sem o qual se presume o recebimento em bom estado;
- é de quinze dias o protesto por atraso, a contar da data em que foi colocada a carga à disposição do destinatário;
- na ausência de protesto, o transportador só responde por dolo.

1.2.9 Título IX

O Título IX – Da Responsabilidade Civil – compreende 28 artigos, enquanto o CBA trata do tema em 42 artigos. Diversos procedimentos previstos no CBA vigente, tornaram-se desnecessários de serem replicados no título do PLS sobre responsabilidade civil, uma vez que o novo Código Civil, de 2002, já regulamenta satisfatoriamente a matéria.

O capítulo I deste título trata da responsabilidade contratual. É digno de registro o que estabelece o art. 290: o transportador será responsável pelo dano ocasionado por atraso ou cancelamento de voo, ou pelo atraso na entrega da



bagagem ou carga, salvo motivo de caso fortuito ou força maior. E em seu parágrafo único foram enumeradas as situações de que constituem caso fortuito ou força maior: (i) limitações de voo decorrentes de condições climáticas; (ii) restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, da autoridade aeroportuária ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública; (iii) ocorrências mecânicas com a aeronave fora dos padrões previsíveis e evitáveis, que impeçam o voo com as necessárias condições de segurança operacional; e (iv) outras causas imprevisíveis, inevitáveis ou fora do controle do transportador.

Destaca-se ainda o art. 298, que estabelece limite de reponsabilidade do transportador por dano decorrente da destruição, perda ou avaria na devolução da bagagem despachada, ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo. A finalidade do artigo do PLS é dirimir dúvida existente hoje sobre a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor, que nega a limitação de responsabilidade, ou da Convenção de Montreal (sucessora da Convenção de Varsóvia) que estabelece um valor máximo de indenização por quilo de bagagem. Os autores do PLS fazem a opção por limitar a responsabilidade ao valor estipulado no item 2 do art. 22 da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal).

1.2.10 Título X

O Título X – Das Sanções – compreende 45 artigos (art. 317 ao art. 361), enquanto o CBA tratou do tema em 28 artigos.

Enquanto o CBA vigente prevê 5 tipos de providências administrativas em resposta às infrações, o PLS relaciona 11 sanções possíveis. Acrescentam-se as seguintes sanções: advertência, caducidade, suspensão temporária, embargo de obra ou atividade, demolição de construção, e perdimento de aeronave.

Os arts. 355 a 359 especificam sanções penais para cinco condutas, matéria que inexiste no CBA vigente.

1.2.11 Título XI

O Título XI – Dos Prazos Extintivos – compreende 4 artigos (art. 362 ao art. 366), matéria tratada no CBA em 6 artigos.



1.2.12 Título XII

O Título XII – Disposições Finais e Transitórias – consiste de 7 artigos (art. 367 ao art. 374).

Destaca-se o art. 368 que estabelece que o órgão gestor do Fundo Nacional de Aviação Civil priorizará a aplicação dos recursos destinados ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos aos aeródromos civis situados na área da Amazônia Legal ou em regiões remotas, 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.

O prazo de vigência é estabelecido em noventa dias da sua publicação oficial pelo art. 371.

1.3 Proposições anexadas (art. 374, Inciso II, RISF)

Como são 22 propostas legislativas a analisar, para evitar excessivas repetições, desde logo consignamos que, as proposições atendem aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade de que trata o art. 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF), pois tratam de matéria de transporte, e o Congresso Nacional, por sua vez, tem poderes para legislar sobre as matérias de competência da União (CF, art. 48, *caput*).

Quanto à juridicidade, os projetos cumprem os requisitos formais, uma vez que i) o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos, edição de lei, é o adequado, ii) as disposições que apresentam inovam o ordenamento jurídico, iii) possuem o atributo da generalidade, iv) são dotados de potencial coercitividade e v) são adequadas aos princípios diretores do Direito.

1.3.1 PLS nº 537, de 2009

O propósito da iniciativa é incluir no Código Brasileiro de Aeronáutica um dispositivo específico determinando que nos aeroportos que não disponham de pontes de embarque ou quando a aeronave estacionar em posição remota serão oferecidos sistema eletromecânico de elevação e meio de transporte entre o terminal de passageiros e a aeronave, aptos a efetuar, com conforto e segurança, atendidas as normas técnicas pertinentes, o embarque e o desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos termos de regulamentação específica.



A proposição tramitou na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), onde recebeu parecer favorável com a Emenda nº 01 – CI. Na Comissão de Direitos Humanos e Participação Legislativa (CDH) também recebeu parecer favorável com aprovação da Emenda 01–CI/CDH. A matéria encontrava-se na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), antes de ser enviada à CEAERO.

1.3.2 PLS nº 135, de 2011

O projeto, de autoria do Senador Pedro Taques, acrescenta os §§ 4º a 6º ao art. 67 da Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir o uso de álcool combustível e biodiesel em aeronaves com matrícula brasileira, convertidas em oficinas credenciadas pela autoridade aeronáutica, segundo padrões e procedimentos por ela estabelecidos; Estabelece ainda que as referidas aeronaves não poderão ser exportadas, operadas fora do território nacional ou exploradas em serviços de transporte comercial de passageiros.

A matéria recebeu parecer pela rejeição na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), e encontrava-se na CCJ, antes de ser anexada ao PLS nº 258, de 2016. O Senador Acir Gurgacz havia elaborado relatório pela aprovação na CCJ, que não chegou a ser votado.

1.3.3 PLS nº 278, de 2011

O PLS nº 278, de 2011, altera a Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para determinar que as empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular possam explorar quaisquer linhas aéreas, mediante prévia autorização da autoridade aeronáutica, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado; estabelece que a autorização para exploração de linha aérea regular será formalizada por meio de Horário de Transporte (HOTRAN), que indicará horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos; preconiza que as normas estabelecidas no HOTRAN integram as Condições Gerais de Transporte vigentes entre a empresa e os passageiros; impõe a obrigatoriedade de a desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, ser comunicadas à autoridade aeronáutica com antecedência mínima de três meses; veda à empresa que desistir da exploração de linha aérea autorização para explorá-la novamente em prazo inferior a dois anos; garante ao passageiro o direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem; faz constar do contrato de transporte



aéreo as Condições Gerais de Transporte, que serão fixadas pela autoridade aeronáutica; determina que as Condições Gerais de Transporte especifiquem os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos; atribui à autoridade aeronáutica a obrigação de disciplinar e fiscalizar a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar propaganda enganosa quanto às tarifas, ou a inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia; altera a Lei nº 11.182/2005 - que Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC - para vedar a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência.

O projeto encontrava-se na CAE, em tramitação conjunta com o PLS nº 22, de 2013, antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016.

1.3.4 PLS nº 360, de 2011

O projeto, de autoria do Senador Vital do Rêgo, pretende disciplinar a concessão da exploração de infraestrutura aeroportuária e de infraestrutura aeronáutica acessória; dispõe que a licitação da concessão para a exploração de aeródromo poderá admitir, caso haja previsão em edital, a participação em consórcio, que deverá se constituir em sociedade de propósito específico antes da celebração do contrato de concessão; veda a participação de empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo, direta ou indiretamente, no capital votante da concessionária de aeródromo em percentual igual ou superior a dez por cento, bem como a participação da concessionária ou de seus sócios, direta ou indiretamente, no capital votante de empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo, em percentual igual ou superior a este, salvo em decisão fundamentada da autoridade de aviação civil; dispõe que a autoridade de aviação civil poderá estabelecer restrições, limites ou condições quanto à obtenção da concessão, a fim de preservar a competição entre aeroportos; estabelece que o prazo de concessão será de até trinta e cinco anos, podendo ser prorrogado uma única vez, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de riscos não assumidos pela concessionária no contrato de concessão, mediante justificativa; dispõe que a concessão de aeródromos poderá abranger os serviços de controle de tráfego aéreo prestados por Torre de Controle de Aeródromo (TWR) e de Controle de Aproximação (APP), observadas as normas do sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro; determina que as tarifas aeroportuárias aplicadas pela concessionária serão limitadas ao teto determinado pela autoridade de aviação



civil; dispõe que o critério de julgamento da licitação será o de maior valor oferecido pela outorga ou menor valor da contraprestação a ser paga pela Administração Pública; caso a proposta vencedora ofereça um pagamento pela outorga, adotar-se-á o regime de concessão comum, caso a proposta vencedora requeira uma contraprestação da Administração Pública, adotar-se-á o regime de concessão patrocinada; dispõe que os recursos provenientes do pagamento pela outorga nas concessões comuns constituirão receita do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), sendo que os recursos do FNAC poderão ser destinados ao pagamento de contraprestações da Administração Pública nas concessões patrocinadas.

Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto encontrava-se na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

1.3.5 PLS nº 499, de 2011

O projeto, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin, pretende acrescentar parágrafo ao art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, para exigir a presença de pelo menos um agente da autoridade aeronáutica em cada aeródromo de médio e de grande porte integrante do sistema aeroportuário brasileiro, nos termos da legislação vigente.

Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto encontrava-se na CCJ, onde havia sido apresentado relatório favorável, do Senador Eduardo Amorim.

1.3.6 PLS nº 22, de 2013

O projeto, de autoria da Senadora Angela Portela, acrescenta art. 14-A ao Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.079, de 1990), para garantir ao consumidor o recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e o reembolso do valor pago pelo bilhete em caso de cancelamento de voo pela companhia aérea. Altera a Lei nº 12.529, de 2011 (que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência), para acrescentar, entre as competências da Secretaria de Acompanhamento Econômico, a de propor a revisão da autorização para exploração de linha aérea em caso de manipulação de tarifas ou de práticas que visem à eliminação da concorrência (art. 19, IX), e para equiparar à infração contra a ordem econômica de cessação das atividades da empresa sem justa causa (art. 36, § 3º, XVII) a desistência ou suspensão de exploração de linha aérea autorizada sem prévia comunicação com antecedência mínima de três meses,



ficando a empresa aérea impedida de retomar a exploração da linha antes de dois anos (art. 36-A).

O projeto encontrava-se na CAE, em tramitação conjunta com o PLS nº 278, de 2011, antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016.

1.3.7 PLS nº 46, de 2013

O PLS nº 46, de 2013, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar a instalação, nos aeroportos públicos, de sistema de vídeo destinado ao monitoramento da colocação das bagagens dos passageiros nas esteiras de restituição.

Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto encontrava-se na CCJ, onde havia sido apresentado relatório favorável, do Senador Paulo Paim.

1.3.8 PLS nº 381, de 2013

O projeto, de autoria do Senador Humberto Costa, incorpora ao CBA medidas voltadas para o atendimento do passageiro com necessidade de assistência especial. Foram aproveitados no PLS nº 381, de 2013, dispositivos constantes da Resolução nº 280, de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que dispõe sobre a matéria. Estabelece-se um procedimento específico que visa assegurar que toda a comunicação entre empresa e passageiro ocorra com antecedência à viagem. Para evitar constrangimento aos passageiros, veda-se a recusa da prestação do serviço ao passageiro já despachado, ou seja, que já tiver passado pelo check-in. O desrespeito a esse procedimento passa a ser considerado uma infração administrativa imputável à empresa prestadora dos serviços aéreos, sujeita a multa a ser aplicada pela autoridade de aviação civil, que é a ANAC.

Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto encontrava-se na CDH.

1.3.9 PLS nº 61, de 2014

O projeto, do Senador Vicentinho Alves, acrescenta parágrafo ao art. 26 da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e dá outras providências, para vedar a adoção de medidas de suspensão ou cancelamento de certificados sem os padrões estabelecidos no inciso XXX, do



artigo 8º. A agência tem atuado, em muitos casos, com base no art. 45 da Lei 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Esse dispositivo permite que “em caso de risco iminente”, a Administração Pública adote motivadamente providências acauteladoras, sem a prévia manifestação do interessado. Sua aplicação indiscriminada tem resultando na interrupção por meses das atividades de empresas de transporte aéreo, levando-os a arcar com grandes prejuízos ou mesmo resultando no encerramento de suas atividades.

Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto encontrava-se na CCJ.

1.3.10 PLS nº 62, de 2014

O projeto, do Senador Vicentinho Alves, altera o Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de balões, de autoria do Senador Vicentinho Alves.

Antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016, o projeto recebeu parecer favorável da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), e encontrava-se na CCJ.

1.3.11 PLS nº 173, de 2014

O projeto, de autoria do Senador Eduardo Braga, altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para disciplinar a aplicação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) no fomento à aviação regional.

O projeto, que recebeu parecer favorável e substitutivo na CAE, encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016.

1.3.12 PLS nº 357, de 2014

O PLS nº 357, de 2014, da Senadora Vanessa Grazziotin, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para incluir definições de veículos aéreos não tripulados e proibir a sua operação de forma autônoma ou para o transporte de pessoas, animais ou artigos perigosos.



O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258 de 2016.

1.3.13 PLS nº 399 de 2014

O projeto, de autoria da Comissão de Serviços de Infraestrutura, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para expandir a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo, dos atuais 20% para 49%.

O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258 de 2016.

1.3.14 PLS nº 2 de 2015

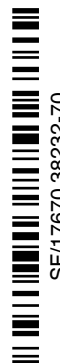
O projeto, do Senador Flexa Ribeiro, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo. Dessa forma, a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo, passaria dos atuais 20% para 100%.

O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258 de 2016, onde havia sido apresentado Relatório favorável do Senador Ricardo Ferraço e voto em separado pela rejeição, do Senador Randolfe Rodrigues.

1.3.15 PLS nº 101 de 2015

O projeto, de autoria do Senador Reguffe, altera a Lei nº 7.565, de 1986 (CBA), para dispor sobre obrigações das empresas aéreas em indenizar os valores pagos aos passageiros, nos casos de atraso e cancelamento de voo, sem o prejuízo das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos.

A matéria recebeu parecer favorável da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), com emenda para dispor que não se aplicam as sanções nos casos em que o cancelamento, interrupção ou atraso ocorra devido às más condições meteorológicas, desde que devidamente comprovadas pelos órgãos competentes.



O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016.

1.3.16 PLS nº 289, de 2015

O Projeto, do Senador Gladson Cameli, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para tornar obrigatório que empresas estrangeiras que operem transporte internacional de passageiros no País tenham, pelo menos, um comissário de bordo que fale a língua portuguesa, em cada aeronave.

O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258 de 2016.

1.3.17 PLS nº 306, de 2015

O projeto, de autoria do Senador Davi Alcolumbre, estabelece diretrizes para o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados – VANTs, suas subcategorias, os especiais ou experimentais, bem como de aeromodelos no espaço aéreo brasileiro, de autoria do Senador Davi Alcolumbre.

O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258 de 2016.

1.3.18 PLS nº 330, de 2015

O projeto, do Senador Raimundo Lira, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir o investimento estrangeiro na aviação civil, condicionando-se que as empresas de transporte aéreo possuam a presidência e, no mínimo, a metade das diretorias-executivas confiadas a brasileiros.

O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258 de 2016, onde havia sido apresentado Relatório favorável do Senador Jader Barbalho e voto em separado pela rejeição, do Senador Randolfe Rodrigues.

1.3.19 PLS nº 516, de 2015

O projeto, do Senador Walter Pinheiro, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir que



empresas de transporte aéreo regular de países do Mercado Comum do Sul (Mercosul) operem no País.

O projeto foi distribuído à Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul e à CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016.

1.3.20 PLS nº 551, de 2015

O projeto, do Senador Raimundo Lira, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para limitar o acréscimo de preço, na mesma faixa tarifária, em caso de remarcação de bilhete de passagem aérea pelo passageiro.

O projeto foi distribuído à CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258, de 2016.

1.3.21 PLS nº 638, de 2015

O PLS nº 638, de 2015, de autoria do Senador Otto Alencar, altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para incluir previsão de que as competências relativas a homologação de aeródromos possam ser exercidas também por meio de convênios com órgãos estaduais.

O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258 de 2016.

1.3.22 PLS nº 660, de 2015

O PLS nº 660, do Senador Raimundo Lira, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar que, no mercado interno de aviação, somente poderão ser usadas aeronaves com até quinze anos de operação, e para proibir a importação de aeronaves com mais de três anos de operação.

O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258 de 2016.



1.3.23 PLS nº 132, de 2016

O projeto, da Senadora Vanessa Grazziotin, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para incluir nos contratos de transporte de passageiros o direito de despachar bagagens, sem ônus, no limite que especifica.

O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258 de 2016.

1.3.24 PLS nº 382, de 2016

O projeto, do Senador Gladson Cameli, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para remover as limitações à origem do investimento na aviação civil.

O projeto encontrava-se na CCJ, antes de ser anexado ao PLS nº 258 de 2016.

2 ANÁLISE

A análise da proposição será dividida em quatro partes: a primeira parte, (capítulo 2.1) destinada às considerações sobre o PLS. Na segunda parte (capítulo 2.2) analisaremos as proposições que foram anexadas ao PLS e devem receber parecer da CEAERO.

Na terceira e na quarta parte será feita uma análise sequencial dos dispositivos que receberam propostas de alteração. No capítulo 2.3 serão analisadas as emendas rejeitadas ou prejudicadas. E por fim, analisaremos no capítulo 2.4 as emendas total ou parcialmente acolhidas, acrescentando, quando houver, a proposta do Relator.

Por razões de sistematização, a organização dos capítulos 2.3 e 2.4 será feita sob títulos que indicarão o dispositivo do PLS focado bem como as emendas incidentes.

2.1 O PLS Nº 258, de 2016

Do ponto de vista de sua admissibilidade, o PLS nº 258, de 2016, preenche as exigências legais e regimentais. A proposição atende ao requisito da juridicidade e não afronta dispositivo constitucional. Isso porque compete à União



legislar sobre direito aeronáutico, nos termos do art. 22, inciso I, da Constituição Federal e a tramitação do PLS nº 258, de 2016, segue as regras do art. 374 do Regimento Interno do Senado Federal, que trata da apreciação de projetos de código.

Quanto ao mérito, entendemos que, de um modo geral, o texto do projeto de Código atende às finalidades de modernização, adequação às novas regras da Constituição Federal da República, criando um sistema mais aberto à eficiência e competição no setor de aviação civil.

Destaque-se que nenhuma das emendas ou sugestões apresentadas pretendeu alterar a sistematização adotada no código, ou adoção de princípios e diretrizes essencialmente diferentes do que foi adotado. Dessa forma o trabalho de relatoria pôde focar nas propostas pontuais que eliminaram lacunas e tornaram mais claro o texto.

Nas questões que apresentavam divergências entre as emendas, procuramos eliminar a possibilidade de injustiças ou barreiras à eficiência que afetassem os consumidores, profissionais ou empreendedores da aviação.

A seguir procederemos a análise das proposições anexadas, e em seguida, em ordem crescente dos artigos, apresentamos os motivos que levaram à rejeição e prejudicialidade das emendas apresentadas.

E por fim, no capítulo 2.4 passa-se à revisão dos artigos, novamente em ordem crescente, apresentando as emendas acolhidas, bem como propostas que fazemos para o texto.

2.2 Proposições Analisadas

2.2.1 PLS nº 537, de 2009

O propósito da iniciativa é incluir no Código Brasileiro de Aeronáutica um dispositivo específico determinando que nos aeroportos que não disponham de pontes de embarque ou quando a aeronave estacionar em posição remota serão oferecidos sistema eletromecânico de elevação e meio de transporte entre o terminal de passageiros e a aeronave, aptos a efetuar, com conforto e segurança, atendidas as normas técnicas pertinentes, o embarque e o desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos termos de regulamentação específica.



Entendemos que a disponibilização de meios de acesso para pessoas com necessidade especial, hoje estão devidamente regulamentadas. Não há justificativa para ser especificada no Código Brasileiro de Aeronáutica medida específica como a instalação de sistemas eletromecânicos de elevação. Ademais, está estabelecido no art. 280, § 3º do PLS nº 258, de 2016, que será conferido ao passageiro portador de necessidade especial tratamento preferencial em todas as fases da execução do contrato de transporte, desde a sua apresentação para o embarque até o momento da devolução de sua bagagem. Esta diretriz possui alcance maior que o cuidado para o deslocamento entre sala de embarque e aeronave, pretendido pelo PLS 537, de 2009.

Assim, opinamos pela rejeição do PLS nº 537, de 2009.

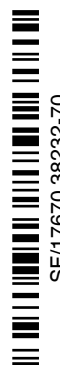
2.2.2 PLS nº 135, de 2011

O projeto, de autoria do Senador Pedro Taques, acrescenta os §§ 4º a 6º ao art. 67 da Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir o uso de álcool combustível e biodiesel em aeronaves com matrícula brasileira, convertidas em oficinas credenciadas pela autoridade aeronáutica, segundo padrões e procedimentos por ela estabelecidos; Estabelece ainda que as referidas aeronaves não poderão ser exportadas, operadas fora do território nacional ou exploradas em serviços de transporte comercial de passageiros.

O PLS nº 258, de 2016, estabelece no art. 91, que compete à autoridade de aviação civil promover a segurança de voo, devendo estabelecer requisitos e padrões mínimos de segurança relativos a, entre outros, aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos, inclusive com respeito ao projeto, à construção, à inspeção, à manutenção, ao reparo e à sua operação.

Não caberia estabelecer em lei que aeronaves pudessem contornar a necessidade de homologação dos componentes, mediante, como proposto, autorização prévia para que oficinas pudessem realizar a modificação do tipo de combustível utilizado. Entendemos que deve ser mantida a exigência de homologação por parte da Autoridade de Aviação Civil, a fim de que ocorra a verificação dos requisitos e padrões mínimos de segurança.

Em face do exposto, opinamos pela **rejeição do PLS nº 135, de 2011.**



2.2.3 PLS nº 278, de 2011

O Projeto pretende determinar que as empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular possam explorar quaisquer linhas aéreas, mediante prévia autorização da autoridade aeronáutica, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado; estabelece que a autorização para exploração de linha aérea regular será formalizada por meio de Horário de Transporte (HOTRAN), que indicará horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos; preconiza que as normas estabelecidas no HOTRAN integram as Condições Gerais de Transporte vigentes entre a empresa e os passageiros; impõe a obrigatoriedade de a desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, ser comunicadas à autoridade aeronáutica com antecedência mínima de três meses; veda à empresa que desistir da exploração de linha aérea autorização para explorá-la novamente em prazo inferior a dois anos; garante ao passageiro o direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem; faz constar do contrato de transporte aéreo as Condições Gerais de Transporte, que serão fixadas pela autoridade aeronáutica; determina que as Condições Gerais de Transporte especifiquem os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos; atribui à autoridade aeronáutica a obrigação de disciplinar e fiscalizar a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar propaganda enganosa quanto às tarifas, ou a inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia; altera a Lei nº 11.182, de 2005 - que Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC - para vedar a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência.

Entendemos que a matéria proposta pelo PLS nº 278, de 2011, para o art. 193 da Lei nº 7.565, não justifica ser matéria cabível para um Código Brasileiro de Aeronáutica. Trata-se de regular as autorizações de horário de pouso e decolagem, que está circunscrito às competências da Anac, de acordo com art. 8º, inciso XIX, da Lei nº 11.182, de 2005.

Quanto à matéria proposta para o art. 222 e para o art. 229 da Lei nº 7.565, de 1986, no substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, serão observadas as regras propostas pela Emenda nº 79. Assim, opinamos pela **rejeição do PLS nº 278, de 2011.**



2.2.4 PLS nº 360, de 2011

O projeto, de autoria do Senador Vital do Rêgo, pretende estabelecer um marco regulatório para a concessão dos aeroportos. Atualmente a matéria é regulamentada pelas leis que regem as concessões em geral, tais como a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e a Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Em novembro de 2011 foi editado o Decreto nº 7.624, que *dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão*.

O novo Código Brasileiro de Aeronáutica deverá estabelecer as diretrizes para os regimes de exploração dos aeródromos, sem, entretanto, esmiuçar o procedimento licitatório. A proposta do PLS nº 360, de 2011 – de trazer para a esfera legal o balizamento hoje tratado no Decreto nº 7.624, de 2011 –, merece ser melhor discutida e deliberada pelas comissões permanentes do Senado Federal e, caso aprovado, converter-se em lei específica sobre concessões de aeroportos.

Portanto, opinamos pela **desapensamento do PLS nº 360, de 2011**.

2.2.5 PLS nº 499, de 2011

O projeto, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin, pretende acrescentar parágrafo ao art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, para exigir a presença de pelo menos um agente da autoridade aeronáutica em cada aeródromo de médio e de grande porte integrante do sistema aeroportuário brasileiro, nos termos da legislação vigente.

Entendemos que esse regramento de alocação de pessoal, está dentro das competências de organização interna do Poder Executivo. Caberá a autoridade de aviação civil gerenciar a sua mão de obra disponível otimizando-a entre fiscalização presencial ou remota, vigilância continuada ou mobilizada em ações fiscais.

Portanto, opinamos pela **rejeição ao PLS nº 499, de 2011**.

2.2.6 PLS nº 22, de 2013

O projeto, de autoria da Senadora Angela Portela, acrescenta art. 14-A ao Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.079, de 1990), para garantir ao consumidor o recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e



o reembolso do valor pago pelo bilhete em caso de cancelamento de voo pela companhia aérea. Altera a Lei nº 12.529, de 2011 (que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência), para acrescentar, entre as competências da Secretaria de Acompanhamento Econômico, a de propor a revisão da autorização para exploração de linha aérea em caso de manipulação de tarifas ou de práticas que visem à eliminação da concorrência (art. 19, IX), e para equiparar à infração contra a ordem econômica de cessação das atividades da empresa sem justa causa (art. 36, § 3º, XVII) a desistência ou suspensão de exploração de linha aérea autorizada sem prévia comunicação com antecedência mínima de três meses, ficando a empresa aérea impedida de retomar a exploração da linha antes de dois anos (art. 36-A).

O PLS nº 22, de 2013, propõe alterações no Código de Defesa do Consumidor e na Lei que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Entendemos que a proposta tangencia a matéria tratada no Código Brasileiro de Aeronáutica, mas é regulada por esses outros documentos legais. Opinamos pelo **desapensamento do PLS nº 22, de 2013**.

2.2.7 PLS nº 46, de 2013

O PLS nº 46, de 2013, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar a instalação, nos aeroportos públicos, de sistema de vídeo destinado ao monitoramento da colocação das bagagens dos passageiros nas esteiras de restituição.

Entendemos que não há justificativa para ser especificado no Código Brasileiro de Aeronáutica tal exigência. A necessidade de equipamentos e dispositivos para melhor operação da infraestrutura aeroportuária poderá constar de regulamentos infralegais que levem em conta o porte do aeroporto e nível de serviço esperado.

Opinamos pela **rejeição do PLS nº 46, de 2013**.

2.2.8 PLS nº 381, de 2013

O projeto, de autoria do Senador Humberto Costa, incorpora ao CBA medidas voltadas ao atendimento do passageiro com necessidade de assistência especial. Foram aproveitados no PLS nº 381, de 2013, dispositivos constantes da Resolução nº 280, de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que dispõe sobre a matéria. Estabelece-se um procedimento específico que visa



assegurar que toda a comunicação entre empresa e passageiro ocorra com antecedência à viagem. Para evitar constrangimento aos passageiros, veda-se a recusa da prestação do serviço ao passageiro já despachado, ou seja, que já tiver passado pelo check-in. O desrespeito a esse procedimento passa a ser considerado uma infração administrativa imputável à empresa prestadora dos serviços aéreos, sujeita a multa a ser aplicada pela autoridade de aviação civil, que é a ANAC.

Entendemos que os procedimentos para transporte de passageiro com necessidade de assistência especial, hoje estão devidamente regulamentados. Não há justificativa para ser especificada no Código Brasileiro de Aeronáutica tal detalhamento. Ademais, como diretriz, está estabelecido no art. 280, § 3º do PLS nº 258, de 2016, que será conferido ao passageiro portador de necessidade especial tratamento preferencial em todas as fases da execução do contrato de transporte, desde a sua apresentação para o embarque até o momento da devolução de sua bagagem.

Assim, opinamos **pela rejeição do PLS nº 381, de 2013.**

2.2.9 PLS nº 61, de 2014

O projeto, do Senador Vicentinho Alves, acrescenta parágrafo ao art. 26 da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e dá outras providências, para vedar a adoção de medidas de suspensão ou cancelamento de certificados sem os padrões estabelecidos no inciso XXX, do artigo 8º. A agência tem atuado, em muitos casos, com base no art. 45 da Lei 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Esse dispositivo permite que “em caso de risco iminente”, a Administração Pública adote motivadamente providências acauteladoras, sem a prévia manifestação do interessado. Sua aplicação indiscriminada tem resultando na interrupção por meses das atividades de empresas de transporte aéreo, levando-os a arcar com grandes prejuízos ou mesmo resultando no encerramento de suas atividades.

Não está claro como a proposta pretende aperfeiçoar a norma para evitar o problema citado na justificção. Entendemos que a proposta não inova no ordenamento jurídico, uma vez que propõe que a autoridade de aviação civil cumpra dispositivo já positivado na própria lei de criação da agência reguladora.

Pelos motivos expostos, opinamos **pela rejeição do PLS nº 61, de 2014.**



2.2.10 PLS nº 62, de 2014

O projeto, do Senador Vicentinho Alves, altera o Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de balões, de autoria do Senador Vicentinho Alves.

Entendemos que a proposta tangencia a matéria tratada no Código Brasileiro de Aeronáutica, mas o valor das taxas aplicáveis é regulado pela Lei 11.182, de 2005. Opinamos pelo **desapensamento do PLS nº 62, de 2014**.

2.2.11 PLS nº 173, de 2014

O projeto, de autoria do Senador Eduardo Braga, altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para disciplinar a aplicação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) no fomento à aviação regional.

Entendemos que a proposta, embora relativa à aviação civil, trata de Desenvolvimento da Aviação Regional, que possui legislação específica. Assim, opinamos pelo **desapensamento do PLS nº 173, de 2014**.

2.2.12 PLS nº 357, de 2014

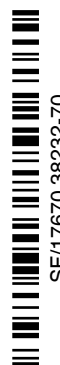
O PLS nº 357, de 2014, da Senadora Vanessa Grazziotin, pretende incluir definições de veículos aéreos não tripulados e proibir a sua operação de forma autônoma ou para o transporte de pessoas, animais ou artigos perigosos.

O PLS nº 258, de 2016, trata a matéria no art. 101, das Aeronaves Não Tripuladas. No substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, será acolhida a Emenda nº 337, que estabelece que o projeto, fabricação, operação, manutenção de aeronaves não tripuladas estará condicionada ao atendimento à regulamentação específica da autoridade de telecomunicações, da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.

Pelo exposto, opinamos pela **rejeição do PLS nº 357, de 2014**.

2.2.13 PLS nº 399 de 2014

O PLS nº 399, de 2014, da Comissão de Serviços de Infraestrutura pretende expandir a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas



empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo, dos atuais 20% para 49%.

A abertura ao capital estrangeiro é uma importante e modernizante característica do PLS nº 258, de 2016, para trazer investimento e ganhos resultantes da competição para a aviação civil brasileira. Em seu art. 239, o PLS nº 258, de 2016, estabelece de forma sucinta que a autorização para exploração de transporte aéreo público somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

Dessa forma, opinamos pela **rejeição do PLS nº 399, de 2014**.

2.2.14 PLS nº 2 de 2015

O PLS nº 2, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, propõe revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo. Dessa forma, a possibilidade de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo, passaria dos atuais 20% para 100%.

A ideia do projeto em análise já se encontra contemplada no art. 239 do PLS nº 258 de 2016, e foi mantida no substitutivo que apresentamos.

Em face do exposto, opinamos pela **prejudicialidade do PLS nº 2, de 2015**.

2.2.15 PLS nº 101 de 2015

O projeto, de autoria do Senador Reguffe, altera a Lei nº 7.565, de 1986 (CBA), para dispor sobre obrigações das empresas aéreas em indenizar os valores pagos aos passageiros, nos casos de atraso e cancelamento de voo, sem o prejuízo das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos.

Quanto à matéria, no substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, serão observadas as regras propostas pela Emenda nº 79. Assim, opinamos pela **rejeição do PLS nº 101, de 2015**.

2.2.16 PLS nº 289, de 2015



O Projeto, do Senador Gladson Cameli, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para tornar obrigatório que empresas estrangeiras que operem transporte internacional de passageiros no País tenham, pelo menos, um comissário de bordo que fale a língua portuguesa, em cada aeronave.

Não entendemos cabível a exigência de idioma para comissário a bordo de aeronaves de empresas de transporte aéreo estrangeiras. No substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, serão observadas as regras propostas pela Emenda nº 76, relativas à tripulação. Assim, opinamos pela **rejeição do PLS nº 289, de 2015**.

2.2.17 PLS nº 306, de 2015

O projeto, de autoria do Senador Davi Alcolumbre, estabelece diretrizes para o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados – VANTs, suas subcategorias, os especiais ou experimentais, bem como de aeromodelos no espaço aéreo brasileiro, de autoria do Senador Davi Alcolumbre.

O PLS nº 258, de 2016, trata a matéria no art. 101, das Aeronaves Não Tripuladas. No substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, será acolhida a Emenda nº 337, que estabelece que o projeto, fabricação, operação, manutenção de aeronaves não tripuladas estará condicionada ao atendimento à regulamentação específica da autoridade de telecomunicações, da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.

Pelo exposto, opinamos pela **rejeição do PLS nº 306, de 2015**.

2.2.18 PLS nº 330, de 2015

O projeto, do Senador Raimundo Lira, visa a permitir o investimento estrangeiro na aviação civil, condicionando-se que as empresas de transporte aéreo possuam a presidência e, no mínimo, a metade das diretorias-executivas confiadas a brasileiros.

A ideia do projeto em análise, de abrir o mercado ao capital estrangeiro, já se encontra contemplada no art. 239 do PLS nº 258 de 2016, e foi mantida no substitutivo que apresentamos. Quanto à exigência de reserva de cargos de direção a brasileiros, não entendemos que seja razoável a aplicação de tal restrição.



Assim, opinamos pela **rejeição do PLS nº 330, de 2015.**

2.2.19 PLS nº 516, de 2015

O projeto, do Senador Walter Pinheiro, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir que empresas de transporte aéreo regular de países do Mercado Comum do Sul (Mercosul) operem no País.

Em seu art. 239, o PLS nº 258, de 2016, estabelece de forma sucinta que a autorização para exploração de transporte aéreo público somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. Entendemos que a retirada de barreiras ao capital estrangeiro na aviação brasileira amplia sobremaneira a competição interna no setor. A capacidade regulatória, entretanto, não pode abrir mão de que a empresa operadora esteja estabelecida sob lei brasileira.

Dessa forma, opinamos pela **rejeição do PLS nº 516, de 2014.**

2.2.20 PLS nº 551, de 2015

O projeto, do Senador Raimundo Lira, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para criar novo artigo, estabelecendo que no caso de alteração de voo solicitada pelo passageiro, no prazo estabelecido no contrato de transporte aéreo doméstico regular, o eventual acréscimo de preço para alocação do passageiro em novo voo nas poltronas reservadas para a mesma faixa tarifária não poderá exceder ao valor do bilhete vendido.

O art. 279 do PLS nº 258, de 2016, estabelece que quando o passageiro solicitar alteração de itinerário, de voo ou de data da viagem, antes ou após o seu início, o transportador poderá substituir o bilhete de passagem e realizar os ajustes de preços que ocorrerem no período de validade do bilhete, ficando sujeito à disponibilidade de assentos e às demais condições de venda aplicáveis ao bilhete originalmente adquirido. Entendemos que esta regra deve ser mantida, de forma a não viabilizar a liberdade das empresas de transporte aéreo para realizarem vendas promocionais. Caso o PLS nº 551, de 2015, fosse aprovado, o consumidor seria penalizado com a falta de acesso a compra antecipada de bilhetes a preços mais acessíveis.

Dessa forma, opinamos **pela rejeição do PLS nº 551, de 2015.**



2.2.21 PLS nº 638, de 2015

O PLS nº 638, de 2015, de autoria do Senador Otto Alencar, altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para incluir previsão de que as competências relativas à homologação de aeródromos possam ser exercidas também por meio de convênios com órgãos estaduais.

O PLS nº 258, de 2016, trata a matéria no art. 37. A competência é atividade especializada típica da autoridade de aviação civil, não se justificando a delegação.

No nosso entendimento, o **PLS nº 638, de 2015, deve ser rejeitado.**

2.2.22 PLS nº 660, de 2015

O PLS nº 660, do Senador Raimundo Lira, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar que, no mercado interno de aviação, somente poderão ser usadas aeronaves com até quinze anos de operação, e para proibir a importação de aeronaves com mais de três anos de operação.

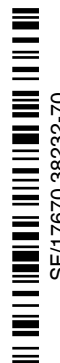
Entendemos que não há justificativa para ser especificado no Código Brasileiro de Aeronáutica tal exigência. Existe regulamentação sobre revisões, inspeções e manutenção periódicas que visam a manter a segurança operacional das aeronaves, nas respectivas categorias a que se destinam.

Opinamos pela **rejeição do PLS nº 660, de 2015.**

2.2.23 PLS nº 132, de 2016

O projeto, da Senadora Vanessa Grazziotin, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para incluir nos contratos de transporte de passageiros o direito de despachar bagagens, sem ônus, no limite que especifica.

Diferentemente do que propõe o PLS nº 132, de 2016, no substitutivo que apresentamos ao PLS nº 258, de 2016, permite-se ao transportador franquear limite de peso, desde que estabelecido nas condições tarifárias.



Opinamos pela **rejeição do PLS nº 132, de 2016.**

2.2.24 PLS nº 382, de 2016

O projeto, do Senador Gladson Cameli, altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para remover as limitações à origem do investimento na aviação civil.

A ideia do projeto em análise já se encontra contemplada no art. 239 do PLS nº 258 de 2016, e foi mantida no substitutivo que apresentamos.

Em face do exposto, opinamos pela **prejudicialidade do PLS nº 382, de 2016.**

2.3 Emendas Rejeitadas e Prejudicadas

2.3.1 Art. 1º (Emenda nº 102 do Senador Hélio José, e Emenda nº 86, do Senador Randolfe Rodrigues)

O artigo 1º do PLS estabelece que o Direito Aeronáutico é regulado pelos tratados, convenções e ato internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e pela legislação complementar. A Emenda nº 102 propõe o acréscimo de um § 4º a esse artigo, no qual estabelece que os direitos e as garantias internacionais sobre bens aeronáuticos, instituídos por meio da Convenção do Cabo serão plenamente reconhecidos e aplicados pelas autoridades judiciais brasileiras.

A **Emenda nº 102 deve ser rejeitada**, pois não inova no ordenamento jurídico. Apenas faz menção à obrigação das autoridades brasileiras aplicarem ato internacional já internalizado ao direito brasileiro pelo Decreto nº 8.008, de 15 de janeiro de 2013.

A Emenda nº 86 propõe a supressão do § 3º e do § 5º do art. 1º. A Emenda propõe que os Tratados internacionais celebrados pela República Federativa do Brasil e aprovados pelo Congresso Nacional possam ser descumpridos, bastando, para tanto, que uma lei ordinária ou um acordo contratual contenha disposição em sentido contrário. Argumenta que o contrário resultaria em ofensa à soberania nacional, além do que importaria em severa insegurança jurídica ao setor da aviação brasileira. Entretanto, ao contrário do que argumenta a emenda, a intenção da redação atual é pacificar temas que



encontravam interpretação conflitantes e traziam insegurança ao setor. Portanto a **Emenda nº 86 deve ser rejeitada.**

2.3.2 Novo artigo: art. 2º-A (Emenda nº 245 do Senador José Medeiros)

O PLS define competências para quatro tipos de autoridade (autoridade de aviação civil, autoridade aeronáutica, autoridade de investigação SIPAER e autoridade aeroportuária) sem definir quais órgãos ou entidades da administração exercem essas autoridades. A Emenda nº 245 pretende acrescentar novo artigo que define quais os órgãos ou entidades exercerão as funções de cada uma dessas autoridades. Entretanto, qualquer que seja a atribuição que se pretenda especificar, essa será precária, em função de modificações frequentes na estrutura do Poder Executivo. Entendemos que as atribuições específicas dentro da estrutura do Poder Executivo não precisam estar definidas no CBA, **por isso a Emenda nº 245 deverá ser rejeitada.**

2.3.3 Art. 7º (Emenda nº 100 do Senador Hélio José)

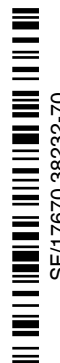
O art. 7º do PLS estabelece a possibilidade de que possa ser acordada entre as partes qual a lei aplicável aos contratos de compra e venda internacional, aos contratos com garantia internacional e aos contratos de subordinação internacional. A Emenda nº 100 pretende acrescentar a expressão “bem como aos atos jurídicos a eles relacionados”. Não está suficientemente justificada a motivação para ampliar a abrangência da norma pretendida, motivo pelo qual a **Emenda nº 100 deverá ser rejeitada.**

2.3.4 Art. 14 (Emenda nº 248 do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 248 pretende acrescentar o § 2º ao art. 14 para estabelecer que será livre da exigência de plano de voo o tráfego no espaço aéreo brasileiro de aeronave não dedicada a serviço aéreo público, o voo sob as regras visuais em áreas não controladas. Essa é uma regra já aplicada pela regulamentação da autoridade aeronáutica. Tal liberação da obrigação do plano de voo deve continuar na esfera da regulamentação infralegal do Controle do Espaço Aéreo, razão pela qual **rejeitamos a emenda.**

2.3.5 Art. 15 (Emenda nº 249 do Senador Paulo Bauer e Emenda nº 308 do Senador Vicentinho Alves)

A Emenda nº 249 deverá ser rejeitada, pois propõe acrescentar autorização para que a autoridade aeronáutica estabeleça regras específicas para



operação em rota ou local de voos esportivos e de instrução. Como a atribuição de estabelecer tais regras já é de competência da autoridade aeronáutica, torna-se inócua a contribuição da emenda apresentada, **que deverá ser rejeitada.**

A Emenda nº 308 propõe suprimir o parágrafo único do art. 15 do PLS, o qual define que as práticas aerodesportivas e os voos de treinamento far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica. A justificação argumenta ser excessiva a discricionariedade da autoridade aeronáutica na concessão dessas autorizações. Entendemos, entretanto, que não se pode subtrair da autoridade aeronáutica a competência de delimitar áreas específicas para as práticas aerodesportivas e de instrução e, portanto, a **Emenda nº 308 deve ser rejeitada.**

2.3.6 Art. 16 (Emenda nº 84 do Senador Randolfe Rodrigues, Emendas nº 186 e nº 305 do Senador Vicentinho Alves e a Emenda nº 250 do Senador Paulo Bauer)

O art. 16 do PLS na forma em que foi apresentada a matéria, equivocadamente proíbe qualquer atividade de balonismo, com exceção das atividades de interesse público, como pesquisa científica, previsão meteorológica, etc. As Emendas nº 84, nº 186, nº 250 e nº 305 apresentam sugestões de redação para melhor regulamentar a matéria. **Essas emendas foram rejeitadas** em razão de ter sido adotada a redação do substitutivo que acolhe parcialmente as Emendas nº 160 e nº 330, oportunamente tratadas neste relatório.

2.3.7 Art. 19 (Emenda nº 251 do Senador Paulo Bauer)

O Art. 19 do PLS estabelece no seu *caput* que, salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações. A Emenda nº 251 pretende que tal restrição somente seja aplicada às aeronaves de transporte aéreo público. A Justificação alega que a emenda visa a possibilitar o pouso eventual de helicópteros. Porém, o texto do PLS não veda a autorização de pouso eventual de helicópteros. Ademais, a emenda proposta, caso incorporada, deixaria de prever para a aviação privada a obrigação de utilização de aeródromos cujas características comportem suas operações. Como tal alteração não coaduna com os padrões de segurança esperados para a aviação brasileira, a **Emenda nº 251 deve ser rejeitada.**

2.3.8 Art. 21 (Emenda nº 252 do Senador Paulo Bauer)

O Art. 21 do PLS define que a autoridade de aviação civil estabelecerá condições para o uso de aeronaves experimentais pelo fabricante da



aeronave, assim como para voos de traslado e demais propósitos previstos nos certificados aplicáveis, emitidos pela autoridade de aviação civil. A Emenda nº 252 pretende especificar no *caput* quais seriam as operações em que o fabricante utilizará aeronave experimental. Entendemos que as situações que se pretende listas são parte da definição de aeronave experimental, e estão, portanto, tratadas no art. 94 do PLS. Como não cabe restringir previamente as condições que a autoridade de aviação civil ainda estabelecerá para o uso de aeronaves experimentais, a **Emenda nº 252 deve ser rejeitada.**

2.3.9 **Novo artigo: art. 22-A (Emenda nº 244 do Senador José Medeiros)**

A Emenda nº 244 propõe novo artigo estabelecendo que é proibido efetuar, com qualquer aeronave, voos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície. O parágrafo único proposto enumera as exceções a essa proibição do *caput*, que seriam os voos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica. Durante os trabalhos da comissão de especialistas que deu origem ao PLS nº 258, de 2016, houve a discussão sobre inclusão de dispositivo semelhante ao da Emenda nº 244 e consideramos acertada a decisão de não o incluir. Concluiu-se na oportunidade que toda atividade aérea implica em um risco inerente, e a atividade de acrobacia constitui, pela sua própria natureza, um risco maior a ser regulado. As condições para autorização são matéria para o âmbito infralegal, e, portanto, a **Emenda nº 244 deve ser rejeitada.**

2.3.10 **Art. 26 (Emenda nº 95, do Senador Hélio José, Emenda nº 201, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 240, do Senador José Medeiros)**

O art. 26 do PLS trata das tarifas de navegação aérea e apresenta no § 2º situações de isenção das tarifas, para (i) aeronaves militares e aeronaves civis públicas brasileiras; (ii) aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou outros decorrentes de caso fortuito ou força-maior; e (iii) aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

A Emenda nº 95 busca suprimir o § 4º do artigo, que trata das sanções em caso de atraso no pagamento das multas. Argumenta que o dispositivo possui conteúdo muito prescritivo, cuja matéria deveria constar de legislação infralegal.



Entretanto, como o art. 26 atualiza a matéria tratada no art. 7º da Lei nº 6.009, de 1973, a supressão do § 4º, proposta pela emenda em análise, causaria uma lacuna normativa na previsão legal para aplicação de sanções por atraso no pagamento das multas. **Por este motivo, a Emenda nº 95 deve ser rejeitada.**

A Emenda nº 240 pretende a supressão de todos os parágrafos do art. 26 para que a matéria seja tratada somente em regulamentação infralegal. A Emenda nº 201 propõe a manutenção apenas do primeiro parágrafo e supressão dos demais parágrafos, mantendo a matéria regulada pela Lei nº 6.009, de 1973. Entendemos, entretanto, que o PLS atualiza disposições da Lei nº 6.009, de 1973, que devem ser mantidas no PLS e, portanto, **rejeitam-se as Emendas nº 240 e nº 201.**

2.3.11 Art. 27 (Emenda nº 239, do Senador José Medeiros)

O art. 27 do PLS enumera as diretrizes que norteiam a atividade da autoridade aeronáutica no controle de tráfego aéreo. A Emenda nº 239 propõe a supressão de todo o artigo, pois avaliam que foram incluídas condicionantes que podem inviabilizar os necessários investimentos no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), de caráter integrado civil-militar, prejudicando, por conseguinte, todos os setores integrantes do Sistema.

As condicionantes de modicidade tarifária e eficiência na aplicação de recursos, no nosso entendimento não impedem que os investimentos sejam feitos. Assim, **a Emenda nº 239 deve ser rejeitada.**

2.3.12 Art. 29 (Emenda nº 97, do Senador Hélio José)

A Emenda nº 97 pretende alterar o parágrafo único do art. 29 do PLS para definir que é assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica aeronáutica, independentemente de autorização de qualquer órgão público, salvo nos casos previstos no Código. O art. 170 da Carta Magna assegura o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei, e não somente previstos no código. A emenda, caso aprovada, não teria a força pretendida de revogar outras autorizações já previstas em lei, bem como seria inócua ao tentar criar vedação à criação de novas exigências de autorizações. Por esse motivo, a **Emenda nº 97 deve ser rejeitada.**



2.3.13 Art. 30 (emenda nº 98, do Senador Hélio José)

A Emenda nº 98 acrescenta a expressão “podendo inclusive aprovar dados técnicos” ao § 1º do art. 30 do PLS, que garante o mesmo efeito e validade às atividades de natureza instrumental executadas pela pessoa credenciada que às atividades executadas diretamente pela autoridade de aviação civil. Os dados técnicos terão significados diferentes para as diversas atividades de certificação, que deverão ser devidamente regulamentadas, razão pela qual não há sentido na inclusão pretendida. Assim, a **Emenda nº 98 deve ser rejeitada**.

2.3.14 Art. 31 (Emenda nº 93, do Senador Hélio José, Emenda nº 185, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 238, do Senador José Medeiros, Emenda nº 254, do Senador Paulo Bauer, e Emenda nº 326, do Senador Aloysio Nunes Ferreira,)

As Emendas nº 185 e nº 326 propõem suprimir todo o art. 31, para que continue em vigor o disposto na Lei nº 11.182, de 2005, Lei de Criação da Anac, quanto à necessidade de audiências públicas previamente às iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos. A proposta do art. 31 do PLS foi melhor balizar a atuação da agência reguladora, em especial quanto a deficiência de transparência na elaboração dos atos normativos de sua competência. Devemos, portanto, **rejeitar as Emendas nº 185 e nº 326**.

A Emenda nº 254 pretende acrescentar a obrigatoriedade de que as propostas normativas sejam precedidas de análise junto ao conselho consultivo e que todas as manifestações de apoio ou rejeição da proposta em audiência pública sejam publicadas no site do agente regulador. Ocorre que a constituição de mais etapas de consultas a órgãos consultivos e a publicidade de cada contribuição popular tornaria excessivamente burocrática a elaboração das normas sem trazer ganhos efetivos ao resultado esperado. Assim, **rejeita-se a Emenda nº 254**.

A Emenda nº 93 pretende substituir o § 8º que prevê que a expedição de ato normativo é privativa do órgão máximo da estrutura do agente regulador, vedada a delegação de competência, sob pena de nulidade do ato. O novo § 8º estabelecerá que a audiência pública tratada no art. 31 poderá ser suprimida no caso em que o ato normativo trate de assunto de amplo conhecimento e cujo teor já tenha sido alvo de audiência pública anterior. O novo texto proposto não guarda relação com a redação atual, caracterizando-se a emenda como uma supressão e uma adição combinadas. A **Emenda nº 93 ficou prejudicada** em função de ter sido apresentada proposta para reescrever o art. 31, como visto no item mais à frente.



A Emenda nº 238 pretende que a audiência pública seja opcional. Argumenta o autor na justificação que boa parte da edição de normas das autoridades aeronáuticas são essencialmente de conteúdo técnico e representam mera internalização de padrões e práticas internacionais a que o Brasil já se comprometeu a observar. Não identificamos razão para que acolhida de normas sejam dispensadas pelas razões apresentadas, razão pela qual **não acolhemos a Emenda nº 238.**

2.3.15 Art. 33 (Emenda nº 63, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 63 pretende alterar o texto para citar aeródromos e aeroportos como componentes do sistema aeroportuário. A emenda em análise **não será acatada** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

2.3.16 Art. 34 (Emendas nº 58, nº 59, nº 62, nº 64 e nº 65 do Senador Lasier Martins, Emenda nº 74, do Senador Pastor Valadares e Emenda nº 255, do Senador Paulo Bauer)

O art. 34 do PLS concentra as definições utilizadas no Código relativas ao sistema aeroportuário.

A Emenda nº 58 propõe alterar o inciso VIII, que define Aeroporto. Embora a intenção de inserir a expressão "aeródromo civil de uso público" no conceito de aeroporto seja positiva, trata-se de expressão que não foi definida anteriormente e que poderia gerar confusão. Mantivemos a conceituação adotada no PLS para utilizar "aeródromo civil explorado em regime público" e "aeródromo civil explorado em regime privado".

A Emenda nº 59 alteraria o inciso VII, passando a utilizar "infraestrutura aeroportuária destinada ao uso particular" em vez de "aeródromo civil de uso particular".

As Emendas nº 62, nº 64 e nº 65 substituem em diversas definições o conceito de aeroporto em lugar de aeródromo, na mesma intenção já verificada na Emenda nº 63 analisada anteriormente.

Para manter a coerência na terminologia no PLS, devem ser **rejeitadas as Emendas nºs 58, 59, 62, 64 e 65.**



A Emenda nº 74 propõe que as pistas de pouso e decolagem não registradas como aeródromos, mas utilizadas eventualmente, deverão ser referenciadas, em todas as documentações referentes às operações de voo, utilizando-se o designador OACI “ZZZZ”, acompanhado das coordenadas geográficas do local. A pretensão de compensar as dificuldades de cadastramento de aeródromos através da liberação generalizada de pistas não reconhecidas para pouso e decolagem, não contribui para uma aviação segura. Assim, sugerimos a simplificação do cadastro de aeródromos, **enquanto rejeitamos a Emenda nº 74.**

A Emenda nº 255 pretende que não seja definida a Zona de Proteção do Aeródromo nos casos de aeródromos civis de uso particular. Sem um Plano de Zona de Proteção não há como identificar as condições dos obstáculos no entorno dos aeródromos. Não encontramos justificativa para que um aeródromo deixe de considerar a existência da zona de proteção, e, portanto, **deve ser rejeitada a Emenda nº 255.**

2.3.17 Art. 35 (Emenda nº 256, do Senador Paulo Bauer)

O art. 35 estabelece que 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.

A Emenda nº 256 altera a redação do artigo, excluindo os aeródromos civis de uso particular da possibilidade de receberem aeronaves militares. Não identificamos razão para essa exclusão.

Pelos motivos acima, deve-se rejeitar as Emendas nº 237 e nº 256.

2.3.18 Art. 38 (Emendas nº 56 e nº 60, do Senador Lasier Martins)

As Emendas nº 56 e nº 60 pretendem alteração no texto para substituir o termo aeródromo por aeroporto. Assim como no caso da Emenda nº 63, que possuía motivação semelhante, **as emendas em análise devem ser rejeitadas** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

2.3.19 Art. 39 (Emenda nº 55, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 55 também pretende alteração no texto para substituir o termo aeródromo por aeroporto. Mais uma vez como no caso da Emenda nº 63,



a emenda em análise deve ser rejeitada para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

2.3.20 Art. 41 (Emenda nº 54, do Senador Lasier Martins)

O art. 41 determina que os aeródromos civis poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, em razão da outorga ou por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso para determinados tipos de aeronaves ou de serviços aéreos. A Emenda nº 54 pretende suprimir a expressão “em razão da outorga ou”. Justifica o autor da emenda que o artigo trata de restrição puramente de ordem operacional e não guarda relação com exploração econômica. Entretanto, cabe lembrar que a outorga pode trazer limitação das operações em função, por exemplo, da localização do aeródromo. Dessa forma, a **Emenda nº 54 deverá ser rejeitada**.

2.3.21 Art. 42 (Emenda nº 53, do Senador Lasier Martins. e Emenda nº 260, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 53 também pretende alteração no texto para substituir o termo aeródromo por aeroporto. Mais uma vez como no caso da Emenda nº 63, a **emenda em análise deve ser rejeitada** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

A Emenda nº 260 modificaria o caput do art. 42 substituindo aeródromos civis explorados em regime público” por “aeródromos civis públicos explorados em regime público”. Não há sentido na preocupação em fazer tal modificação, uma vez que o art. 34 do PLS não cita aeródromos civis públicos e aeródromos civis privados, mas sim "aeródromos civis explorados em regime público" e "aeródromos civis explorados em regime privado". Nesse sentido, a abrangência determinada no caput do art. 42 nos parece correta e a **Emenda nº 260 deve ser rejeitada**.

2.3.22 Art. 43 (Emenda nº 52, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 52 também pretende alteração no texto para substituir o termo “aeródromo civil” por “aeroporto”. Assim como no caso da Emenda nº 63, a **emenda em análise não será acatada** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.



2.3.23 Art. 44 (Emenda nº 209, do Senador Vicentinho Alves e Emenda 325, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

O art. 44 relaciona as cláusulas essenciais do contrato de concessão de aeródromos. A Emenda nº 209 pretende a supressão do art. 44, por entender que a modalidade concessão já se encontra exaustivamente regulamentada, entre outras pela Lei 8.987, de 1995 e pela Lei 11.079, de 2004. Não obstante a regulamentação existente, a presença do art. 44 contribui para a condensação e sistematização pretendidas para o novo Código Brasileiro de Aeronáutica. Assim **a emenda nº 209 não será acatada.**

A Emenda 325 propôs nova redação para o art. 43 e a supressão do art. 44. Pelos motivos acima, não acatamos a supressão do art. 44. Tendo sido acolhida a sugestão de redação para o art. 43 pela Emenda nº 325 que foi acolhida parcialmente, como analisado no tópico específico.

2.3.24 Art. 45 (Emenda nº 51, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 51 é mais uma que pretende alteração no texto para substituir o termo “aeródromo civil” por “aeroporto”. Assim como no caso da Emenda nº 63, **a emenda em análise não será acatada** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

2.3.25 Art. 46 (Emenda nº 50, do Senador Lasier Martins, e Emenda nº 262, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 50 e a Emenda nº 262 propõem alteração no texto para substituir o termo “aeródromo civil” por “aeroporto”. Assim como no caso da Emenda nº 63, **as Emendas nº 50 e nº 262 não serão acatadas** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

2.3.26 Art. 47 (Emenda nº 20, do Senador Flexa Ribeiro, e Emenda nº 49, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 49 propõe alteração no texto para substituir o termo “aeródromo” por “aeroporto”. Assim como no caso da Emenda nº 63, **a emenda em análise não será acatada** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.



A Emenda nº 20 pretende estabelecer atribuições para autoridade aeroportuária. Entendemos que a autoridade aeroportuária – em função da flexibilidade necessária para adaptação à realidade de aeroportos de variados portes e necessidade – deve se manter com atribuições definidas em norma do Poder Executivo, como hoje está definido o Decreto nº 7.554, de 2011. **A Emenda nº 20, portanto, será rejeitada.**

2.3.27 Art. 49 (Emenda nº 263, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 263 propunha nova redação para o art. 49, sobre o Conselho de Administração Aeroportuária, remetendo para Decreto do Poder Executivo a sua regulamentação. Entretanto, **a emenda ficou prejudicada**, pois o art. 49 foi suprimido em função do acolhimento das Emendas nº 67, nº 207 e nº 318.

2.3.28 Art. 51 (Emenda nº 48, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 48 propõe alteração no texto para substituir o termo “aeródromo civil” por “aeroporto”. Assim como no caso da Emenda nº 63, **a emenda em análise não será acatada** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

2.3.29 Art. 52 (Emendas nº 28, do Senador Flexa Ribeiro, e Emenda nº 265, do Senador Paulo Bauer)

O Art. 52 estabelece que “a utilização de áreas e instalações aeroportuárias deverá ser feita mediante a formalização de termo de cessão de uso, quando destinadas a autoridades com competência para atuar no aeroporto, e de contrato de concessão de uso, nos demais casos”. Em seu § 1º fica definido que o prazo de vigência do contrato de concessão de uso não poderá ultrapassar o prazo da outorga para a exploração do aeródromo, “salvo nos casos em que o prazo remanescente da outorga não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, mediante prévia e expressa anuência da respectiva autoridade de aviação civil outorgante”. A Emenda nº 28 propõe retirar essa possibilidade de extensão de prazo, enquanto a Emenda nº 265 acrescenta que o prazo será renovado automaticamente, de acordo com as cláusulas do contrato, enquanto a empresa mantiver sua autorização de funcionamento válida.

A Emenda nº 28 deve ser rejeitada, pois criaria o risco de inviabilizar a utilização dos espaços do aeródromo em períodos próximos da extinção da outorga de sua concessão. As regras originais do art. 52 do PLS são suficientes e já preveem a necessidade da anuência do poder público no caso de



contratos que ultrapassem o período da outorga, bem como a impossibilidade de antecipação de pagamentos como forma de preservar o equilíbrio econômico-financeiro de uma nova outorga no futuro.

A **Emenda nº 265 deve ser rejeitada**. Sua redação é pouco técnica e poderia levar a situações inusitadas em que se poderia entender haver um direito subjetivo do cessionário em manter sua posição contratual, mesmo que descumprido o contrato ou outras exigências legais e administrativas. Novas licitações são necessárias e positivas aos administradores do aeroporto, de forma a garantir que o espaço escasso seja realmente usado por aquela entidade que mais o valoriza. Embora a preocupação de fundo da emenda seja legítima, a situação já é atendida pela redação original.

2.3.30 Art. 53 (Emenda nº 110, do Senador Hélio José)

O Art. 53 do PLS assegura prioridade às empresas de transporte aéreo público regular na concessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias. A Emenda nº 110 garante a mesma prioridade às oficinas de reparo ou manutenção de aeronaves e aos fabricantes de aeronaves nas concessões de áreas e instalações necessárias à realização de suas atividades. A Emenda nº 266 assegura a prioridade às empresas de transporte aéreo público de Transporte Comercial – Táxi Aéreo, para concessão das áreas remanescentes.

A **Emenda nº 110 deve ser rejeitada**. A justificativa da redação original do art. 53 do PLS é justamente permitir que seja assegurada prioridade às empresas que prestam serviços ao público em geral – o transporte aéreo público regular. Saliente-se que inclusive as atividades de manutenção de aeronaves dessas empresas serão exercidas em locais concedidos com prioridade, conforme a literalidade do dispositivo em questão. Dessa forma, não há justificativa para estabelecer o mesmo direito de prioridade a outras empresas que competem entre si para prestação de serviços técnicos e especializados nesse mercado, como reparos e construção de aeronaves.

2.3.31 Art. 54 (Emenda nº 31, do Senador Flexa Ribeiro, Emenda nº 47, do Senador Lasier Martins, e Emenda nº 267, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 31 altera o art. 54 para prever a dispensa de licitação para concessão de área ou instalação para empresa de transporte aéreo público regular em aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal. A Emenda será rejeitada por entendermos que deverá ficar na esfera de discricionariedade da administração aeroportuária dispensar ou não



a licitação, nos termos na Emenda nº 320, do Senador Aloysio Nunes Ferreira, que será acatada. Portanto, a **Emenda nº 31 será rejeitada**.

A **Emenda nº 47** propõe alteração no texto para substituir o termo “aeródromo civil” por “aeroporto”. Assim como no caso da Emenda nº 63, a **emenda em análise não será acatada** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

A **Emenda nº 267** não fazia qualquer alteração no texto e **fica prejudicada**.

2.3.32 Arts. 56 a 59 – Subseção VII Do Regime Tarifário, Seção III, Capítulo II, Título IV (Emendas nº 24, nº 26 nº 27, nº 29, nº 32 e 303, do Senador Flexa Ribeiro, Emendas nº 268 e nº 269, do Senador Paulo Bauer, Emenda 236, do Senador José Medeiros, Emenda 89, do Senador Randolfe Rodrigues, e Emenda nº 46, do Senador Lasier Martins)

A emenda nº 324 foi acatada para suprimir toda a subseção referente a regime tarifário na exploração de aeródromos civis, como analisado no tópico específico. Como **as emendas em análise faziam proposta de alteração nos dispositivos dessa subseção, todas ficaram prejudicadas**.

2.3.33 Arts. 60 a 67 – Seção IV – Da Exploração do Aeródromo Civil em Regime Privado – Capítulo II, Título IV (Emendas nº 71, do Senador Garibaldi Alves Filho, Emendas nº 44 e nº 61, do Senador Lasier Martins, Emenda nº 247, do Senador Paulo Bauer, e Emenda nº 347 do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

A Emenda nº 71 pretende suprimir toda a seção IV que trata da exploração do Aeródromo Civil em Regime Privado. Argumenta o autor que o disposto nos artigos em referência coloca em pé de igualdade o contrato de concessão de aeródromos públicos e o contrato de adesão, instrumento que será utilizado para firmar a autorização para construção, administração ou exploração de aeródromo civil em regime privado, conforme art. 62.

A Emenda nº 347 sugere alterar a redação do art. 61 e suprimir todos os demais artigos da Seção IV, por entender que exploração de aeródromos mediante autorização deve ser mantida e tratada por ato específico do Poder Executivo, como atualmente prevê o Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de



2012, que dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização.

As **Emendas nº 71 e nº 347 devem ser rejeitadas**, pois entendemos que a regulação no âmbito da lei do regime de autorização confere maior segurança jurídica, atributo essencial das normas para regulação de setores que exigem do agente privado grandes investimentos, tal como é o caso da construção e operação de um aeroporto. O autor da emenda, ademais, não justificou as razões que o levam a crer ser mais positivo uma regulamentação infralegal nesse caso.

A Emenda nº 61 propõe alteração no texto para substituir o termo “aeródromo civil” por “aeroporto”. Assim como no caso da Emenda nº 63, **a emenda em análise não será acatada** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

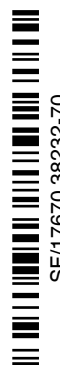
A emenda nº 44 pretende incluir novo artigo nesta seção a fim de estabelecer critérios objetivos para a aprovação de autorizações para a exploração de infraestrutura aeroportuária para voos regulares e não regulares. **A emenda deve ser rejeitada**. Entendemos que a questão já está suficientemente regulada pelo disposto na Seção IV do Capítulo II do Título IV.

A Emenda nº 247 propõe substituir o título da Seção em análise para “Da Exploração do Aeródromo Civil Privado Aberto ao Tráfego Público”. **A emenda deve ser rejeitada**, pois o nome atual está adequado aos conceitos propostos no art. 34.

2.3.34 Art. 60 (Emenda nº 34, do Senador Lasier Martins, e Emenda nº 208, do Senador Vicentinho Alves)

A Emenda nº 34 propõe alteração no texto para substituir o termo “aeródromo civil” por “aeroporto”. Assim como no caso da Emenda nº 63, **a emenda em análise não será acatada** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

A emenda nº 208, à semelhança da Emenda nº 347, pretende a supressão do art. 60 e da mesma forma **será rejeitada**, pois entendemos que a previsão no âmbito da lei do regime de autorização confere maior segurança jurídica, atributo essencial das normas para regulação de setores que exigem do agente privado grandes investimentos, tal como é o caso da construção e operação de um aeroporto.



2.3.35 Art. 61 (Emenda nº 35, do Senador Lasier Martins)

O Art. 61 estabelece que a construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime privado será objeto de autorização vinculada, formalizada mediante contrato de adesão. A Emenda nº 35 define algumas condições para evitar conflitos jurídicos com aeroportos já existentes e já concessionados. Assim, como a Emenda nº 44, **a emenda nº 35 deve ser rejeitada**. Entendemos que a questão já está suficientemente regulada pelo disposto na Seção IV do Capítulo II do Título IV.

2.3.36 Art. 62 (Emenda nº 45, do Senador Lasier Martins e Emenda nº 210, do Senador Vicentinho Alves)

As **emendas nº 45 e nº 210**, à semelhança da Emenda nº 347, pretendem a supressão do art. 62 e da mesma forma **serão rejeitadas**, pois entendemos que a regulação no âmbito da lei do regime de autorização confere maior segurança jurídica, atributo essencial das normas para regulação de setores que exigem do agente privado grandes investimentos, tal como é o caso da construção e operação de um aeroporto.

2.3.37 Art. 63 (Emenda nº 212, do Senador Vicentinho Alves)

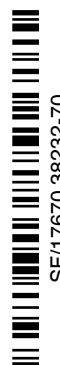
O art. 63 relaciona as possibilidades de extinção da autorização. A **emenda nº 212**, à semelhança das Emendas anteriormente citadas nº 45, nº 210 e nº 347, pretende a supressão do art. 63 e da mesma forma **será rejeitada**, pois entendemos que a regulação no âmbito da lei do regime de autorização confere maior segurança jurídica, atributo essencial das normas para regulação de setores que exigem do agente privado grandes investimentos, tal como é o caso da construção e operação de um aeroporto.

2.3.38 Art. 64 (Emenda nº 213, do Senador Vicentinho Alves)

O art. 64 trata do requerimento dos interessados em obter a autorização perante a autoridade de aviação civil. Assim como nos artigos precedentes, a **Emenda nº 213** pretende a supressão do artigo, e **deverá ser rejeitada** pelos motivos já expostos quanto à outorga de autorização.

2.3.39 Art. 65 (Emenda nº 193, do Senador Vicentinho Alves)

O art. 65 trata de procedimentos para a outorga de autorização pela Autoridade de Aviação Civil após o chamamento público. A **Emenda nº 193** pretende suprimir este artigo, em linha com a proposta apresentada pelo autor para



os artigos anteriores. Pelas mesmas razões já apresentadas, **a Emenda deverá ser rejeitada.**

2.3.40 Art. 66 (Emenda nº 173, do Senador Vicentinho Alves)

O art. 66 trata sobre a utilização dos aeródromos civis explorados em regime privado por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização. A **Emenda nº 173** propõe a supressão do artigo. Pelas mesmas razões já apresentadas de manter no âmbito do Código a regulação do regime de autorização, **a Emenda deverá ser rejeitada.**

2.3.41 Art. 67 (Emenda nº 174, do Senador Vicentinho Alves)

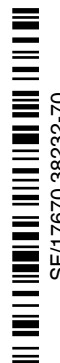
O art. 67 estabelece que “a autorização não confere quaisquer garantias ao autorizatário, que a executará por sua conta e risco, além de não assegurar quaisquer obrigações por parte do Poder Público de disponibilidade de capacidade de tráfego aéreo e de investimentos na infraestrutura de acesso ao aeródromo”. A **Emenda nº 174** pretende suprimir este artigo, em linha com a proposta apresentada pelo autor para os artigos anteriores. Pelas mesmas razões já apresentadas, **a Emenda deverá ser rejeitada.**

2.3.42 Art. 68 (Emenda nº 270, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 270 apresenta proposta para que aeródromos civis de uso particular sejam abertos ao tráfego por meio de cadastro junto à Autoridade de Aviação Civil, e não por registro. Propõe ainda parágrafo único para estabelecer que “o aeródromo civil privado que diste mais de 9 km de um aeroporto cujo proprietário não pretenda que o aeródromo conste das publicações aeronáuticas, não necessita de projeto aprovado nem de autorização prévia e será objeto de um cadastro simples”. Ocorre que o processo de registro é espécie do gênero cadastro, não fazendo sentido a justificativa. Ademais, as condições do parágrafo único proposto serão tratadas em regulamentação infralegal. **A Emenda nº 270 deverá ser, portanto, rejeitada.**

2.3.43 Art. 69 (Emenda nº 271, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 271 pretende que as restrições especiais de que trata o art. 69 somente se apliquem ao aeródromo civil público ou ao aeródromo privado aberto ao tráfego público. A emenda deve ser rejeitada. O texto proposto praticamente repete o texto atualmente vigente do CBA. A exigência ou não do Plano Básico da Zona de Proteção do Aeródromo (PBZPA) para cada tipo de



aeródromo deverá ser feita pela autoridade aeronáutica, a depender das condições de operação de cada localidade. Isso porque, ainda que a maioria dos aeródromos particulares estejam, normalmente, localizados dentro de propriedades particulares, como afirma o autor, há aeródromos particulares localizados em áreas de grande movimento que podem exigir PBZPA. Portanto, a **Emenda nº 271 deverá ser rejeitada.**

2.3.44 Art. 70 (Emenda nº 23, do Senador Flexa Ribeiro, e Emenda nº 272, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 23 propõe novo parágrafo estabelecendo que serão aplicadas medidas mitigadoras às edificações de uso permanente ou temporário, que descumpram as orientações e prescrições previstas nos Planos de Zoneamento de Ruído. Não está suficiente justificada a necessidade de inclusão do parágrafo, uma vez que os demais parágrafos já determinam as responsabilidades relativas às adequações físicas exigidas pelo Plano de Zoneamento de Ruído. Por esse motivo, a **Emenda nº 23 deverá ser rejeitada.**

A **Emenda nº 272 não será acatada** para que se mantenha de forma coerente no texto o entendimento de que aeroporto é uma categoria de aeródromo.

2.3.45 Art. 92 (Emenda nº 273, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 273 inclui no parágrafo único do art. 92 o “desenvolvimento da aviação privada, principalmente a desportiva” como critério para que a Autoridade de Aviação Civil conceda isenção para um requisito de segurança previstos nos seus regulamentos. No nosso entendimento a inclusão proposta pela emenda não modificaria a interpretação da norma, uma vez que a aviação privada já está incluída no critério de interesse público previsto na redação atual do parágrafo único. Por esse motivo, a **Emenda nº 273 deverá ser rejeitada.**

2.3.46 Art. 95 (Emenda nº 275, do Senador Paulo Bauer)

O art. 95 veda a fabricação ou montagem de aeronaves experimentais (i) em série, com finalidade econômica, por pessoa jurídica ou física, ressalvados casos excepcionais definidos pela autoridade de aviação civil; e (ii) de construção amadora, por construção assistida, além dos limites estabelecidos pela Autoridade de Aviação Civil.



A Emenda nº 275 pretende inverter o comando do artigo ao autorizar a fabricação, montagem e venda das aeronaves experimentais contanto que as pessoas jurídicas tenham seu corpo técnico e sistema de controle de qualidade aceitos pela Autoridade de Aviação Civil. A emenda não altera substancialmente a necessidade de regulação sobre as condições de produção e venda de aeronaves experimentais. O artigo na sua redação original expressa melhor a ideia de que produção em série, com finalidade econômica ou construção amadora, deve ser autorizada somente em situações excepcionais e limites estabelecidos pela Autoridade de Aviação Civil. Por esse motivo a **Emenda nº 275 deverá ser rejeitada.**

2.3.47 Art. 96 (Emenda nº 294, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 294 pretende definir que o único certificado aplicado às ARPs é o certificado de tipo e que este deve ser automaticamente estendido para todas as ARPs de um mesmo modelo, independentemente se importadas ou fabricadas no Brasil. Entendemos que esse nível de especificidade não se justifica ser fixado em lei, devendo ser regulado pelas normas da Autoridade de Aviação Civil. A **Emenda nº 294 deverá ser rejeitada.**

2.3.48 Art. 97 (Emenda nº 106, do Senador Hélio José)

A Emenda nº 106 cria novo parágrafo do art. 97 com o comando: “a autoridade estabelecerá, no início do processo de certificação de um projeto, o nível de envolvimento da autoridade, conforme a capacidade técnica da organização certificada de projeto”. A Emenda é desnecessária, porquanto se a organização de projeto é previamente credenciada pelo agente regulador não há que se tratar de definir, por norma infralegal, a extensão do seu envolvimento ou mesmo questionar a capacidade técnica da organização. Por esse motivo, **não será acatada a Emenda nº 106.**

2.3.49 Art. 99 (Emenda nº 104, do Senador Hélio José)

O art. 99 estabelece que a autoridade de aviação civil emitirá certificados de empresa destinada à execução de serviços de reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos. A Emenda nº 104 pretende suprimir esse artigo por estar redundante com o inciso VII do art. 96. Considerando que a redação do art. 96 será modificada por emendas acolhidas, suprimindo o inciso VII, a **Emenda nº 104** perde sua finalidade e **deverá ser rejeitada.**



2.3.50 Art. 103 (Emenda nº 277, do Senador Paulo Bauer e Emenda nº 296, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 277 inclui parágrafo no art. 103 para determinar que o Registro de Aviação Civil Brasileiro poderá estabelecer um procedimento simplificado para a emissão dos Certificados de Marca Especial e Certificados de Autorização de Voo Especial. A Emenda nº 296 abre exceção para que o artigo não se aplique às ARPs definidas no parágrafo único do art. 28. Considerando que não há razão para flexibilizar o procedimento de registro – que gera efeitos civis para, por exemplo, constituir direitos reais de garantia – além do que já está desenhado no PLS, **as emendas nº 277 e nº 296 deverão ser rejeitadas.**

2.3.51 Art. 104 (Emenda nº 21, do Senador Flexa Ribeiro)

A Emenda nº 21 acrescenta inciso ao *caput* do art. 104 para incluir a previsão de cartas de arrematação entre os documentos comprovantes de propriedade para o registro de aeronaves. **A emenda será rejeitada**, pois o art. 104 já prevê os mandados judiciais como título inscritível, o que inclui as ordens judiciais decorrentes de um leilão judicial.

2.3.52 Art. 114 (Emenda nº 278, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 278 pretende incluir parágrafo ao Art. 114 para definir ocorrência aeronáutica como “qualquer ocorrência que envolva aparelhos definidos como aeronave por este código, quando a operação da mesma envolver intenção de voo”. O propósito da emenda é que esta modificação no artigo retire o grau de discricionariedade do órgão investigador de acidentes aeronáuticos, para que mesmo ocorrências com aeronaves experimentais sejam investigadas. Não se pode, entretanto, prescindir do princípio de razoabilidade, cabendo ao Cenipa realizar investigações somente quando “as circunstâncias e consequências justifiquem tal processo”. Esse princípio será adotado na redação do art. 120 do substitutivo. Portanto, a **Emenda nº 278 deverá ser rejeitada.**

2.3.53 Art. 117 (Emenda nº 232, do Senador Hélio José)

A Emenda nº 232 pretende suprimir o art. 117 do PLS. Entende o autor que “a não emissão da notificação das ocorrências pelo fabricante privaria a autoridade de investigação SIPAER do controle sobre o estabelecimento da relação entre o ensaio e a ocorrência, assim como da classificação da ocorrência. Além disso, as eventuais isenções relativas à notificação seriam melhor tratadas em norma infralegal”. O art. 117 trata da situação muito específica de isentar da obrigatoriedade de notificação de ocorrência em caso de ensaio realizado por



entidade de projeto ou pelo fabricante de produto aeronáutico. Neste caso, não há justificativa para a obrigatoriedade de notificação de ocorrência aeronáutica, e, portanto, a **Emenda nº 232 não será acolhida.**

2.3.54 Art. 124 (Emenda nº 115, do Senador Hélio José)

A Emenda nº 115 propõe a supressão do parágrafo único do art. 124, que estabelece que o pessoal colocado à disposição da autoridade policial ou judicial pela autoridade de investigação SIPAER não poderá ter participado da investigação SIPAER do mesmo acidente. Entende o autor que a exigência dificulta o objetivo da cooperação entre as autoridades. **A emenda nº 115 será rejeitada**, pois, em função dos objetivos distintos da investigação de acidentes conduzida pela autoridade aeronáutica daquela conduzida pela autoridade judicial, é importante preservar o investigador de acidente.

2.3.55 Art. 125 (Emenda nº 85, do Senador Randolfe Rodrigues)

A Emenda nº 85 cria comissão para aprovar o Relatório Final de Investigação. **A Emenda** implica retrocesso no regime legal conferido à Investigação SIPAER, que pelas suas características não comporta qualquer interferência externa à análise técnica do acidente ou incidente aeronáutico, muito menos de sindicatos ou associações representativas de patrões ou empregados, e, **portanto, não deverá ser acolhida.**

2.3.56 Art. 130 (Emenda nº 114, do Senador Hélio José, Emenda nº 158, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 339, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

O Art. 130 relaciona as fontes SIPAER, e seu § 2º garante proteção para que suas informações não sejam utilizadas para fins probatórios em processos judiciais e administrativos, inclusive em inquéritos, e somente sejam fornecidas mediante requisição judicial.

As **Emendas nº 114, nº 158, e nº 339** pretendem retirar a proteção de parte dessas fontes SIPAER possam ser utilizadas como prova e esclarecimento em outras esferas. Considerando que a proteção das fontes é de essencial importância para o permanente aprimoramento da segurança da aviação, as emendas em análise **devem ser rejeitadas.**



2.3.57 Art. 145 (Emenda nº 1, do Senador Paulo Rocha, e Emenda nº 299, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 1 propõe dispensar de prévia autorização da Autoridade de Aviação Civil o exercício das atividades econômicas voltadas à formação de treinamento de pessoal. A formação do pessoal da aviação é atividade especializada e com elevado grau de importância na segurança da aviação. Não se justifica afastar genericamente a ação regulatória do Estado na autorização prévia de funcionamento das atividades. Ressalte-se que a redação atual apenas abre a possibilidade de que o órgão regulador atue, e, portanto, a legislação complementar deverá especificar as situações em que será necessária a autorização. Portanto, a **Emenda nº 1 não será acolhida**.

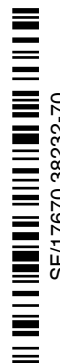
A Emenda nº 299 acrescenta novo parágrafo ao art. 145 para estabelecer que não se confundem as responsabilidades civil e criminal dos pilotos das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs), definidas no parágrafo único do Art. 28, com a responsabilidade técnica dos produtos finais de suas aplicações, que se submeterão às leis que regulam o exercício profissional relacionados a essas aplicações. Entendemos que não há necessidade de inclusão dessa ressalva, uma vez que não somente no caso das ARPs, mas em toda indústria aeronáutica, as responsabilidades são submetidas ao marco regulatório de cada atividade profissional. Assim, a **Emenda nº 299 deverá ser rejeitada**.

2.3.58 Art. 147 (Emenda nº 280, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 280 altera o § 3º para estabelecer que a Autoridade de Aviação Civil poderá delegar o registro para entidades nacionais de modalidade das aeronaves de até de 150 kg de uso no aerodesporto. Não se justifica a delegação do registro para entidades civis nas atividades essencialmente regulatórias e, portanto, a **Emenda nº 280 será rejeitada**.

2.3.59 Art. 162 (Emenda nº 122, do Senador Hélio José, Emenda nº 177, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 342, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

O Art. 162 prevê que os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado deverão ser inscritos no Registro de Aviação Civil Brasileiro. As **Emendas nº 122, nº 177 e nº 342**, objetivam retirar obrigatoriedade de inscrição no RAB de projetos de construção ou de aeronaves que não estão sujeitas a hipoteca. As alterações propostas pelas **emendas em análise deverão ser rejeitadas** em virtude da relevância do controle de registro para as situações



pretendidas pelas emendas. A Emenda nº 342 propunha alterações no Art. 162 e no Art. 169, ambas foram rejeitadas e a Emenda foi rejeitada por completo.

2.3.60 Art. 163 (Emenda nº 121, do Senador Hélio José)

O Art. 163 estabelece que 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. Define ainda o seu parágrafo único que as demais aeronaves não certificadas estão sujeitas à emissão de certificados de marca especial. A Emenda nº 121 pretende suprimir todo o art. 163 por entender que o Art. 163 não traz todos os propósitos para o qual aeronaves experimentais são utilizadas, omitindo, por exemplo, as aeronaves utilizadas em competição aérea, sendo, inclusive, demasiadamente prescritivo para o Código. Além disso, alega que o Art. 94 já aborda o tema, encontrando-se, contudo, em uma seção mais adequada, visto que o Art. 163 trata de certificados, conquanto encontre-se na seção sobre propriedade de aeronaves. Entendemos que o comando do Art. 163 não conflita com o Art. 94, pois possui prescrição específica para a emissão de certificados de marca experimental ou certificado de marca especial. Portanto, **a Emenda nº 121 será rejeitada.**

2.3.61 Art. 169 (Emenda nº 149, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 342, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

A Emenda nº 149 e a Emenda nº 342 propõem suprimir o Art. 169 que estabelece a obrigatoriedade de inscrição do contrato de construção de aeronave no Registro de Aviação Civil Brasileiro. Pela importância do registro para fiscalização e identificação de responsabilidades, o artigo deverá ser mantido as alterações propostas pelas **emendas nº 149 e nº 342 deverão ser rejeitadas.** A Emenda nº 342 propunha alterações no Art. 162 e no Art. 169, ambas foram rejeitadas e Emenda foi rejeitada por completo.

2.3.62 Arts. 178 a 181 – Seção III – Do Intercâmbio – Capítulo IV – Título V (Emenda nº 120, do Senador Hélio José, e Emendas nº 150, nº 157, nº 159 e nº 191, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 343, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 150, nº 157, nº 159, nº 191 e nº 343 propõem suprimir a Seção do PLS que trata do intercâmbio de aeronaves, por entender que seus dispositivos ferem a autonomia técnica da Autoridade da Aviação Civil brasileira. Entendem os autores que os mencionados dispositivos legais exterminam a um só golpe o que o jurista espanhol Gaspar Ariño nomeou como as duas notas fundamentais das Agências Reguladoras: sua especialização e sua



independência. Os pretensos artigos esgotariam o trabalho reservado à regulação que caberia à ANAC, usurpando-lhe a competência legalmente atribuída e por isso não devem constar do Relatório.

Não obstante a argumentação apresentada pelos autores, entendemos que os artigos em tela apresentam balizamento legal à atividade da agência reguladora sem, entretanto, invadir a esfera de discricionariedade da Autoridade de Aviação Civil. Destacamos ainda que durante todos os trabalhos da Comissão Especial Destinada a Analisar o PLS nº 258, de 2016, foram recorrentes as contribuições apresentadas para que o novo Código trouxesse os balizamentos esperados para atividade regulatória.

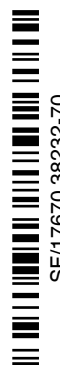
A Emenda nº 120 propõe alterar o Art. 181 para estabelecer que o intercâmbio de aeronaves deve observar a reciprocidade entre os países. Trata-se de diretriz inócua, uma vez que as normas internacionais, que são resultados de negociações bilaterais firmadas pela República Federativa do Brasil, já adquirem força vinculante.

Assim, as emendas nº 120, nº 150, nº 157, nº 159, nº 191 e nº 343 deverão ser rejeitadas.

2.3.63 Arts. 200 a 207 (Emenda nº 16, do Senador Ciro Nogueira, e Emenda nº 119, do Senador Hélio José)

A Emenda nº 119 pretende alterar o § 6º do art. 200 que estabelece que “na sentença que decretar a improcedência da ação de busca e apreensão, o juiz condenará o credor fiduciário ao pagamento de multa, em favor do devedor fiduciante...”, para “na sentença **transitada em julgado** que decretar a improcedência da ação de busca e apreensão **e declarar a má-fé do credor fiduciário**, o juiz condenará o credor fiduciário ao pagamento de multa, em favor do devedor fiduciante”. **A emenda nº 119 deverá ser rejeitada** porque a multa não decorre de má-fé do credor fiduciário, e sim do fato de ele ter se valido da liminar de busca e apreensão e ter assumido o risco judicial ao alienar o bem.

A Emenda nº 16 visa a suprimir os arts. 200 a 207 do PLS, uma vez que tais disposições versam sobre matéria já fartamente regulada no âmbito da Convenção da Cidade do Cabo e na Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil). Em que pese haver regramento geral na legislação vigente, a **Emenda nº 16 será rejeitada** diante da importância de haver disciplina em lei específica do procedimento de execução da garantia fiduciária sobre aeronaves.



2.3.64 Art. 215 (Emenda nº 133, do Senador Hélio José, e Emenda nº 302, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 133 propõe restringir a definição de tripulação àqueles que exercem função relativa à segurança de voo a bordo de aeronave. Entendemos que a definição vigente, e que está no PLS, contribui mais para o conceito de que todas as pessoas com função a bordo contribuem de alguma forma para a segurança de voo. **A Emenda nº 133 deverá, portanto, ser rejeitada.**

A Emenda nº 302 pretende acrescentar parágrafo único ao art. 215 para estabelecer que para todos os fins deste Código o piloto e eventuais auxiliares diretamente envolvidos na operação das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) serão equiparados a tripulação. Embora a função de operadores de ARPs seja de reconhecida importância e merecedora de regulamentação – de fato, várias emendas cuidando de ARPs foram acolhidas –, não se pode equiparar indistintamente os direitos e obrigações com os de tripulação citados no Código. **A Emenda nº 302 deverá ser rejeitada.**

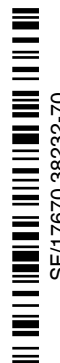
2.3.65 Art. 230 (Emenda nº 131, do Senador Hélio José, Emendas nº 310 e nº 312, do Senador Vicentinho Alves)

As Emendas nº 131, nº 310 e nº 312 propõem destacar que o transporte aéreo não regular na definição de transporte aéreo público que o Art. 230 apresenta. Entretanto, o transporte aéreo público não regular está tratado no Art. 254, não havendo necessidade de explicitar tal inclusão no Art. 230, razão pela qual **as emendas em análise deverão ser rejeitadas.**

2.3.66 Art. 239 (Emenda nº 41, do Senador Lasier Martins, e Emenda nº 78, do Senador Lindbergh Farias)

O Art. 239 do PLS estabelece de forma sucinta que a autorização para exploração de transporte aéreo público somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. Dessa forma o PLS retira a restrição ao capital estrangeiro hoje vigente.

A abertura ao capital estrangeiro é uma importante e modernizante característica do PLS para trazer investimento e ganhos resultantes da competição para a aviação civil brasileira. **As Emendas nº 41 e nº 78 propõem inserir restrições ao capital estrangeiro e deverão, portanto, ser rejeitadas.**



2.3.67 Art. 241 (Emenda nº 168, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 334, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 168 e nº 334 apresentam propostas semelhantes para que seja assegurado à autoridade de aviação civil o irrestrito acesso às instalações e a qualquer documento, livro, registro, sistema ou informação sobre as operações, as finanças, a contabilidade, as tarifas, entre outros, das pessoas físicas e jurídicas submetidas a esta Lei.

A proposta de alteração extrapola o alcance do poder de polícia razoável da autoridade de aviação civil, uma vez que exporia desnecessariamente informações privadas da empresa, sem que esteja especificada a vinculação entre os documentos e a atividade sujeita a regulação. Entendemos que o acesso ao material razoavelmente necessário à fiscalização já é garantido por lei e pelo próprio Código. Portanto, **as emendas em análise serão rejeitadas.**

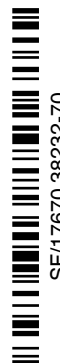
2.3.68 Art. 244 (Emenda nº 82, do Senador Randolfe Rodrigues)

A Emenda nº 82 propõe que quando se tratar de acordos bilaterais ou multilaterais os operadores e os representantes legais dos tripulantes devem ser formalmente convidados pela autoridade em aviação civil a participar de todas as fases da negociação.

Entendemos que eventual convite para que representantes de empresas aéreas ou de trabalhadores tripulantes participem de negociações sobre acordos bilaterais ou multilaterais de serviços independem de prévia determinação legal. Essas negociações são realizadas de Governo a Governo, no interesse dos respectivos países, e não de segmentos da sociedade. **A emenda nº 82 deverá ser rejeitada.**

2.3.69 Art. 246 (Emenda nº 2, do Senador Paulo Rocha)

A Emenda nº 2 pretende inserir restrição ao capital estrangeiro no âmbito do transporte aéreo público regular. Como já dito na análise para as propostas ao art. 239, a abertura ao capital estrangeiro é uma importante e modernizante característica do PLS para trazer investimento e ganhos resultantes da competição para a aviação civil brasileira. **A emenda nº 2 será rejeitada.**



2.3.70 Arts. 255 a 259 (Emenda nº 129, do Senador Hélio José, e Emenda nº 291, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 129 pretendia alterar o nome do Capítulo V do Título VII, para “Dos Serviços Aéreos Especializados Públicos”. Entretanto, o Capítulo V foi suprimido por ter sido acolhida a Emenda nº 336, do Senador Aloysio Nunes Ferreira. Assim, a **Emenda nº 129 ficou prejudicada.**

A **Emenda nº 291** pretendia alterações com aspectos de desregulamentação de ARPs em serviços aéreos privados e, portanto, também **ficou prejudicada.**

2.3.71 Art. 266 (Emenda nº 13, do Senador Ciro Nogueira)

A Emenda nº 13 propõe excluir o §1º e o § 2º do art. 266, sob fundamento de que eles seriam desnecessários. Considera que é despiciendo declarar que ao transportador de fato não se aplicam as regras do transporte sucessivo (§ 1º do art. 266), visto tratar-se, no caso, de operações de transporte rigorosamente distintas e que, portanto, não se confundem. Quanto à responsabilidade civil decorrente de eventuais danos aos passageiros, considera que já é objeto de regulação específica no projeto. **Rejeitamos a emenda nº 13**, uma vez que referidos parágrafos contribuem para deixar a proposição mais clara.

2.3.72 Art. 269 (Emenda nº 138, do Senador Paulo Rocha)

A Emenda nº 138 pretende estabelecer que haverá franquia de bagagem despachada de no mínimo 23 quilos para voos domésticos e de dois volumes de 32 quilos para voos internacionais. Entendemos que a franquia de bagagem obrigatória sobrecarrega o preço da passagem para o passageiro que não faz uso dessa franquia. Para que haja estímulo e competição na oferta de passagens de baixo custo, a franquia não deve ser obrigatória e, portanto, **a Emenda nº 138 deverá ser rejeitada.** Contudo, oferecemos, como será visto no tópico adequado, redação substitutiva para que a obrigatoriamente a oferta de bilhete de passagem ofereça as opções com e sem os valores de bagagem acima citados. Desta forma, não se perderá o referencial comparativo para que exista competição entre as empresas aéreas também no valor da bagagem despachada.

2.3.73 Art. 270 (Emenda nº 9, do Senador Ciro Nogueira)

A Emenda nº 9 pretende excluir a obrigação de o transportador incluir no bilhete de passagem a hora do embarque, mantendo apenas a hora da partida, entendendo que isso pode gerar confusão. **Rejeitamos a emenda**, porque

é necessário dar mais informações ao consumidor, que deve se apresentar com a antecedência prevista no art. 274 em relação ao horário estabelecido para o embarque e não para a partida. Portanto, é crucial deixar claro no bilhete de passagem qual é o horário do embarque.

2.3.74 Art. 275 (Emenda nº 137, do Senador Paulo Rocha)

A emenda nº 137 pretende suprimir o proposto art. 275, sem estabelecer, como o faz a emenda nº 43, que o cancelamento dos demais trechos do passageiro faltoso é vedada. Entendemos que a solução da emenda nº 43 é melhor, razão pela qual **rejeitamos a emenda nº 137.**

2.3.75 Art. 276 (Emenda nº 139, do Senador Paulo Rocha)

A Emenda nº 139 pretende excluir do parágrafo único do art. 276 do PLS a expressão “isentará o transportador de imposição de qualquer sanção administrativa”, relativa aos casos em que o passageiro é reacomodado em outro voo. Entendemos, porém, que a solução proposta pela Emenda nº 79, mais detalhada, tem melhores condições de solucionar a questão, **razão pela qual rejeitamos a Emenda nº 139.**

2.3.76 Art. 277 (Emenda nº 38, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 38 pretende ampliar para sete dias o prazo de vinte e quatro horas previsto no § 3º do art. 277 do PLS para que o passageiro tenha o direito de desistir do contrato de transporte e possa pedir o reembolso. Embora a Emenda nº 38 esteja em sintonia com a legislação consumerista, entendemos que o pedido de cancelamento sem ônus deve ficar restrito a situações muito específicas (exemplo: o consumidor cometeu um erro por ocasião da compra da passagem e pede o cancelamento e reembolso imediatamente), razão pela qual o prazo de vinte e quatro horas se afigura razoável. Conceder mais direitos ao passageiro pode ter o condão de aumentar o custo do transporte aéreo, de modo que qualquer medida protetiva adicional ao consumidor deve ser concedida com parcimônia. Portanto, **rejeitamos a Emenda nº 38.**

2.3.77 Art. 280 (Emenda nº 8, do Senador Ciro Nogueira)

A Emenda nº 8 propõe alterar a redação do art. 280 do PLS, mais detalhado, a respeito do início e término da execução do contrato de transporte aéreo, bem como suprime os parágrafos do *caput* do dispositivo proposto, um dos quais assegura tratamento preferencial às pessoas com deficiência. Entendemos que a redação do PLS é mais protetiva, razão pela qual **rejeitamos a emenda nº 8.**



2.3.78 Art. 283 (Emenda nº 12, do Senador Ciro Nogueira)

A Emenda nº 12 suprime o parágrafo único do art. 283 do PLS. Referido dispositivo estabelece que deve haver protesto no caso de avaria ou atraso no recebimento da bagagem. A Emenda sustenta que a regra é desnecessária. Entendemos, porém, que o proposto parágrafo ajuda a compreensão do comando e deve ser mantido, razão pela qual **rejeitamos a Emenda nº 12.**

2.3.79 Art. 287 (Emenda nº 17, do Senador Flexa Ribeiro)

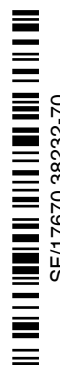
A Emenda nº 17 pretende alterar a redação do § 2º do art. 287 do PLS para estabelecer que, em caso de avaria, falta ou acréscimo de volumes, no caso de mercadorias entregues ao operador dos armazéns aeroportuários, deve existir comunicação à Secretaria da Receita Federal. A emenda está fundamentada em norma administrativa com tal previsão. A questão da obrigação tributária acessória, todavia, não se confunde com a questão tratada no PLS. Normas tributárias que estabelecem esse tipo de obrigação têm seu lugar próprio na legislação infralegal, não sendo adequada a introdução de regras tão específicas em uma lei geral. Assim, **rejeitamos a Emenda nº 17.**

2.3.80 Arts. 291 a 294 (Emenda nº 15, do Senador Ciro Nogueira)

A Emenda nº 15 propõe suprimir os arts. 291 a 294. Rejeita-se, diante da tempestividade da disciplina do procedimento extrajudicial previsto nos arts. 291 ao 294 que dispõem sobre o procedimento extrajudicial para o pagamento de indenizações decorrentes de danos causados (i) a passageiros, bagagem ou carga transportada e (ii) a terceiros na superfície, bem como por (iii) danos emergentes de abaloamento e (iv) para obter remuneração ou indenização por assistência e salvamento. Entende o autor da emenda que o procedimento extrajudicial proposto no projeto é limitado por somente abranger casos decorrentes de incidentes ou acidentes aeronáuticos. Argumenta ainda que a indenização provisória criará burocracia desnecessária e resultará em atrasos no pagamento das indenizações definitivas. Não obstante as alegações apresentadas, permanece a tempestividade da disciplina do procedimento extrajudicial previsto nos arts. 291 ao 294, razão pela qual a **Emenda nº 15 deverá ser rejeitada.**

2.3.81 Art. 295 (Emenda nº 11, do Senador Ciro Nogueira)

A Emenda nº 11 pretende corrigir suposta impropriedade no dispositivo proposto, entende o autor que a indenização por atraso só pode ocorrer no horário estimado para a partida, nunca para a chegada, porquanto o que não se



atrasa na partida não pode implicar em atraso na chegada. Aceitar o dispositivo na redação proposta no projeto implicaria em conferir *bis-in-idem* à indenização, ou seja, punir a empresa transportadora duas vezes pela mesma ocorrência, razão pela qual justifica-se a supressão da expressão “de chegada”.

Contrariamente ao que alega o autor, a conjunção alternativa “ou” impede o raciocínio de *bis in idem* na indenização. Ademais, alterações de rotas de voo com escalas, podem resultar em atrasos na chegada, sem que tenha havido atraso na partida. Por isso, **a Emenda nº 11 deverá ser rejeitada.**

2.3.82 Art. 299 (Emenda nº 6, do Senador Ciro Nogueira)

A Emenda nº 6 pretende alterar o art. 299 para retirar responsabilização do primeiro transportador em favor do passageiro ou expedidor de carga no caso de transporte de cargas ou bagagens. O texto atual provê oportuna proteção ao consumidor e, portanto, **a Emenda nº 6 deverá ser rejeitada.**

2.3.83 Art. 305 (Emenda nº 285, do Senador Paulo Bauer)

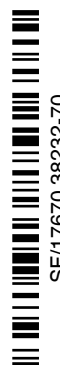
A Emenda nº 285 pretende incluir aeronaves aerodesportivas no comando do art. 305 que prevê responsabilidade objetiva do operador de ARPs em caso de danos a terceiros. Alega o autor que essas aeronaves não estão cobertas pelas normas infralegais da autoridade de aviação civil. **A emenda será rejeitada,** pois, aeronave aerodesportiva já está submetida às regras aplicáveis a todas as aeronaves.

2.3.84 Art. 310 (Emenda nº 127, do Senador Hélio José)

A Emenda nº 127 busca alterar o art. 310 para restringir a 20 anos após a entrega da aeronave a responsabilidade do construtor aeronáutico por danos decorrentes de projeto ou construção da aeronave. A emenda será rejeitada por conta da tutela oportuna da vítima perante o construtor aeronáutico.

2.3.85 Art. 312 (Emenda nº 292, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 292 pretende alterar o PLS para estabelecer que a autoridade de aviação civil poderá, em seus regulamentos, dispensar a contratação de seguro para os operadores de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs), e deverá dispensá-la no caso das ARPs definidas pelo parágrafo único do art. 28. **A Emenda nº 292 deverá ser rejeitada** em virtude da necessidade de tutela do risco de danos a terceiros.



2.3.86 Art. 318 (Emenda nº 198, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 333, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 198 e nº 333 propõem a supressão do Art. 318 por entenderem que o dispositivo traz definições que já existem em outras leis ou que poderiam estar contidas em regulamentos específicos dos órgãos. Entendemos que por necessidade de balizamento das atividades na autoridade de aviação civil, cabe incluir no Código uma melhor definição do processo administrativo sancionador. Por esse motivo, a supressão proposta pelas emendas em epígrafe não será acolhida. **A Emenda nº 198 será rejeitada.** Analisada neste tópico em relação ao art. 318, **a Emenda nº 333 será rejeitada**, por não terem sido acolhidas também as propostas de supressão para os arts. 330 e 331.

2.3.87 Arts. 330 e 331 (Emendas nº 164 e nº 197, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 333, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 164, nº 197 e nº 333 propõem a supressão dos Arts. 330 e 331 por entenderem que os dispositivos trazem aspectos de dosimetria das sanções que estariam melhor estabelecidos na regulamentação dos órgãos específicos. Conforme as demandas apresentadas pelos diversos setores da aviação civil que participaram das audiências públicas desta Comissão, entendemos que há necessidade de definição de dosimetria das sanções aplicadas pelas autoridades. Por esse motivo, a supressão proposta pelas emendas em epígrafe não será acolhida. **As Emendas nº 164 e nº 197 serão rejeitadas. Ainda, a Emenda nº 333 será rejeitada**, por não ter sido acolhida também a propostas de supressão para o art. 318.

2.3.88 Art. 355 (Emenda nº 135, do Senador Edison Lobão)

O art. 355 prevê pena para quem “explorar, com fins comerciais, serviço de infraestrutura aeroportuária ou de transporte aéreo público, sem prévia concessão ou autorização. A Emenda nº 135 tem como proposta incluir parágrafo único para prever que “incorre na metade da pena o comandante de aeronave que executar transporte aéreo público, sem prévia concessão ou autorização”. Tendo em vista que a Emenda nº 307 foi parcialmente acolhida, e ainda que houve um grande aperfeiçoamento do artigo na proposta feita no substitutivo, **a Emenda nº 135 ficou prejudicada.**

2.3.89 Art. 358 (Emenda nº 37, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 37 pretende suprimir o art. 358 para que a punição por “transferir para terceiro a propriedade ou por qualquer forma ceder o uso ou a



operação de aeronave experimental fabricada ou montada por construtor amador” seja aplicada na esfera administrativa, sem aplicação de tipos penais. **A emenda não será acatada.** No § 2º que adicionamos ao art. 95, na forma do substitutivo, será permitida uma certificação especial para que a aeronave produzida por amador possa ser transferida. Optamos por manter a sanção penal para quem ainda assim incorrer em descumprir a lei.

2.3.90 Art. 367 (Emenda nº 316, do Senador Lasier Martins)

A Emenda nº 316 pretende isentar de tarifas as ARPs de até 25 kg que voem abaixo de 120 metros, e de tarifas aeroportuárias todas as ARPs. **A emenda será rejeitada,** pois entendemos que caberá análise mais criteriosa das necessidades de apoio de infraestrutura que as ARPs virão a demandar.

2.4 Dispositivos alterados por emendas dos Senadores (redação ou supressão) e por Propostas do Relator

2.4.1 Art. 2º (Emendas nº 101 e nº 103, do Senador Hélio José, Emendas nº 151 e nº 161 do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 246, do Senador José Medeiros, e Emenda nº 329, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 101 e nº 161 propõem suprimir o inciso IV do art. 2º que define a competência da autoridade aeroportuária. O autor justifica que a autoridade aeroportuária se confunde com a administração do aeroporto, cujas competências já teriam sido definidas em outros dispositivos do PLS. Concordamos que a autoridade aeroportuária deve se manter como instituição com caráter mais abrangente e que, conforme a regulamentação atual, constitui um conjunto de órgãos e entidades além da administração do aeroporto, tais como, Polícia Federal, Receita Federal e agências reguladoras, conforme atualmente definido pelo Decreto nº 7.554, de 2011. Por esse motivo, as **emendas nº 101 e nº 161 devem ser acolhidas,** suprimindo-se o inciso IV.

A Emenda nº 103 argumenta que não há, no PLS, uma definição para o termo “infraestrutura aeronáutica”. Além disso, a utilização dessa nomenclatura pode tornar confusa a divisão de atribuições das autoridades definidas no art. 2º, visto que a autoridade aeronáutica deve, conforme definido no inciso II do mesmo artigo, regular e fiscalizar as infraestruturas de navegação e controle de tráfego aéreo, conquanto a autoridade de aviação civil estaria responsável pela infraestrutura aeronáutica. Na forma da Emenda nº 103, as atribuições da autoridade de aviação civil passam a ser: regular e fiscalizar a aviação civil, a infraestrutura componente dos sistemas previstos nos incisos I, III, IV, VI VII,



VIII e IX do Art. 32 do código (...). A **Emenda nº 103 deverá ser acatada** por harmonizar a nomenclatura utilizada. A Emenda nº 246 faz proposta para alterar redação de forma a diferenciar competências esclarecendo que o inciso I do art. 2º trata de infraestrutura civil. Com a nova redação dada pela Emenda nº 103, mesmo sem utilizar a redação sugerida, a **Emenda nº 246 foi acolhida**.

As **Emendas nº 151 e nº 329 serão acatadas**, pois ajustam a terminologia da parte final do Inciso I do Art. 2º, substituindo “incluindo as emissões de poluentes e os planos de zoneamento de ruídos” pela expressão “incluindo as emissões de poluentes atmosféricos e de ruído aeronáutico”.

2.4.2 **Art. 13 (Emenda nº 242, do Senador José Medeiros e Emenda nº 243, do Senador José Medeiros)**

A Emenda nº 242 propõe complementar o art. 13 acrescentando as atribuições da Autoridade Aeronáutica:

“**Art. 13.**

§ 1º O Comando da Aeronáutica reserva-se o direito de interceptar qualquer aeronave, a critério dos órgãos de defesa aérea ou das autoridades responsáveis pela execução das missões de defesa aeroespacial.

§ 2º O Comando da Aeronáutica poderá criar Zonas de Interesse da Defesa Aérea (ZIDA), com regras de utilização do espaço aéreo sobrejacente específicas para o Policiamento do Espaço Aéreo.”

Pela importância da inclusão das atribuições de defesa aérea, a **Emenda nº 242 será acolhida**.

Na redação atual do PLS, o Art. 13 do PLS de 2016, restringiu o poder de polícia da Autoridade Aeronáutica quando a aeronave estiver no solo de modo que, aparentemente, somente em operação conjunta com autoridade pública competente poderá empreender ações sobre aeronaves já no solo. A emenda pretende excluir o trecho restritivo “neste caso em operação conjunta com a autoridade pública competente”. Pelos motivos expostos, a **Emenda nº 243 deverá ser acolhida**.

2.4.3 **Art. 15 (Proposta do Relator)**

Alteramos no substitutivo, o parágrafo único do art. 15 para a seguinte redação:



“Parágrafo único. Os voos desportivos e os voos de instrução serão realizados em espaço aéreo não controlado. A autoridade aeronáutica poderá delimitar áreas adicionais.”

Trata-se de realidade que acontece há um bom tempo, o que não dista, aliás, das práticas de outros países. Tal medida visa desburocratizar a atividade dos voos de instrução e do aerodesporto, que vêm mantendo altos índices de segurança em suas operações. Caberá, como sempre, à autoridade aeronáutica delimitar áreas nas quais sejam cabíveis qualquer restrição a favor da segurança da aviação civil.

2.4.4 **Art. 16 (Emenda nº 160, do Senador Vicentinho Alves e Emenda nº 330, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)**

A redação atual do Art. 16 do PLS apresenta equívoco, pois restringiria a prática do balonismo dentro de parâmetros que são aceitáveis e até mesmo regulamentados. Diversas propostas foram encaminhadas para aperfeiçoar o art. 16. Em síntese, apresentamos no substitutivo uma nova redação que remete à regulamentação da Autoridade de Aviação civil e da Autoridade Aeronáutica – dado que os diversos tipos de atividades envolvendo balões, quer sejam profissionais, acadêmicas, desportivas, de turismo ou de lazer, precisam indistintamente atender aos regulamentos –, e mantivemos a referência às sanções aplicáveis no caso de inobservância.

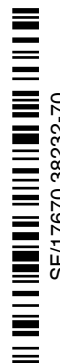
“**Art. 16.** A soltura de qualquer balão não tripulado, mais leve que o ar e sem propulsão própria, dirigibilidade ou controle de deslocamento horizontal e vertical, deverá obedecer aos critérios estabelecidos pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no Caput constitui crime e sujeitará o infrator à sanção penal prevista no art. 357, sem prejuízo da responsabilidade civil por danos causados a terceiros e ao patrimônio público.”

Com essa redação, foram **acatadas parcialmente as Emendas nº 160 e 330**. Atendemos também assim a preocupação apresentada em audiência pública nesta Comissão pela Confederação de Aerodesporto Brasileiro, para que o art. 16 fosse revisado.

2.4.5 **Art. 18 (Emenda nº 73, do Senador Pastor Valadares)**

A justificação da Emenda nº 73 argumenta que o PLS, no art. 18, § 3º, determina que a aeronave interceptada por desobediência à ordem de pouso



do Controle de Tráfego Aéreo, terá a tripulação autuada e apreendida a aeronave, sem que apresente qualquer condicionante que permita às autoridades tomarem decisão diversa. Dessa forma a emenda propõe alteração da redação para que a autoridade mantenha o poder de decidir a retenção administrativa da aeronave, caso identifique ser indispensável.

Entendemos que o dispositivo pode ser aperfeiçoado, entretanto sem que se exija a indispensabilidade, o que é de difícil demonstração. A **Emenda nº 73 deve ser acolhida parcialmente** na forma do substitutivo, em que utilizamos a expressão "caso necessário à apuração" ao contrário de "caso indispensável à apuração".

2.4.6 **Art. 24 (Emenda nº 241, do Senador José Medeiros)**

Acolhemos a Emenda nº 241 que acrescenta “na respectiva de autorização de voo” ao *caput* do art. 24, para elucidar em qual documento serão fixadas as condições de entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso em território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro.

2.4.7 **Art. 26 (Emenda nº 83, do Senador Randolfe Rodrigues, Emenda nº 87, do Senador Randolfe Rodrigues, Emenda nº 94, do Senador Hélio José, Emenda nº 306, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 253, do Senador Paulo Bauer e Proposta do Relator)**

A Emenda nº 83 altera o § 2º do art. 26 de:

“§ 2º Ficam isentas do pagamento das tarifas de navegação aérea:
.....”

Para:

“§ 2º Ficam isentas do pagamento das tarifas previstas neste artigo:
.....”

Entendemos que a **Emenda nº 83 deve ser acolhida** para tornar mais clara a abrangência pretendida para as isenções de tarifa.

As Emendas nº 87, nº 94, nº 253 e nº 306 propõem a isenção das tarifas de que trata o art. 26 para categorias de aeronaves ou de operações, tais

como aeronaves de instrução, aeronaves experimentais, aeronaves aerodesportivas, aeronaves pertencentes a fabricantes, aeroclubes ou escolas de aviação. A Emenda nº 253 propõe ainda acrescentar dispositivo para que não seja exigida a apresentação de plano de voo para aeronave operando em voo visual em áreas não controladas, salvo se em faixa de fronteira. Consideramos que merecem ser **acolhidas as Emendas nº 87, nº 94, nº 253 e nº 306**, para fins de fomento à aviação brasileira.

Acrescentamos no substitutivo a previsão de isenção para aeronaves em voo de teste após manutenção, pois esse tipo de operação não constitui modalidade comercial, representando, outrossim, um ônus desnecessário ao operador, levando ainda em consideração que vários voos acontecem para tanto, o que onera demasiadamente os custos com a própria manutenção.

2.4.8 Art. 27 (Emenda nº 96, do Senador Hélio José)

A **Emenda nº 96 será acolhida** para harmonizar o texto do Código, uma vez que o termo “operador aeroportuário” não está definido no PLS, conquanto o termo “administração aeroportuária” está definido no inciso XIV do art. 34.



2.4.9 Art. 28 (Emenda nº 297, do Senador Lasier Martins)

O art. 28 é o primeiro artigo do Capítulo I, do Título III, que trata dos princípios fundamentais da regulação.

A Emenda nº 297 propõe a inclusão de parágrafo único estabelecendo tratamento normativo especial às Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs), e tratamento simplificado para equipamentos com até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura. Algumas outras emendas para outros artigos foram apresentadas pelo Senador Lasier Martins, fazendo referência aos equipamentos citados no parágrafo único do art. 28 que se pretende acrescentar. Embora não seja adequado acrescentar o parágrafo proposto ao art. 28, **acolheremos parcialmente a Emenda nº 297**, e acrescentaremos no substitutivo, novo artigo na Seção I – Disposições Gerais, do Capítulo I – Do Tráfego Aéreo, do Título II, com a redação:

“**Art. xx.** A Autoridade de Aviação Civil e a Autoridade Aeronáutica adotarão requisitos especialmente simplificados para as Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP) com peso máximo de decolagem de até vinte e cinco quilogramas e teto operacional inferior a cento e vinte metros acima do solo.”

As referências ao parágrafo único do art. 28 referenciadas pelas demais emendas aprovadas, serão modificadas para fazer referência ao novo artigo acima.

2.4.10 Art. 29 (Proposta do Relator)

A fim de estabelecer diretriz na escolha de dirigentes da Autoridade de Aviação Civil será acrescido § 2º ao art. 29 do PLS, renomeando-se o parágrafo único para § 1º:



“Art. 29.

§ 1º

§ 2º Os dirigentes da autoridade de aviação civil deverão ser indicados dentre pessoas com reputação ilibada, comprovado conhecimento na área de regulação e fiscalização da aviação civil, formação acadêmica compatível com o cargo a ser exercido, sem prejuízo das demais exigências previstas na legislação, e ter experiência profissional de, no mínimo:

I - seis anos, no setor público ou privado, no campo de atividade da aviação civil em área conexas àquela para a qual forem indicados em função de direção superior; ou

II - quatro anos ocupando pelo menos um dos seguintes cargos:

a) cargo de direção ou de chefia superior em empresa no campo de atividade da aviação civil, entendendo-se como cargo de chefia superior aquele situado nos dois níveis hierárquicos não estatutários mais altos da empresa;

b) cargo em comissão ou função de confiança equivalente a DAS-4 ou superior, ou de oficialato no setor público civil ou militar;

c) cargo de docente ou de pesquisador no campo de atividade da aviação civil ou em área conexas àquela; ou

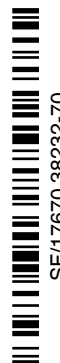
III - seis anos de experiência como profissional liberal no campo de atividade da aviação civil ou em área conexas àquela.”

2.4.11 Art. 31 (Proposta do Relator)

É necessário aperfeiçoar as regras previstas no art. 31 do PLS. De fato, há uma crescente preocupação com o processo de produção normativa das autoridades competentes para que exista, de um lado, maior possibilidade de o cidadão e os agentes econômicos participarem de sua elaboração, e, de outro lado, permitir que os atos normativos sejam mais eficientes e claros.

Destaca-se que, em dezembro de 2016, este Senado Federal aprovou o Projeto de Lei do Senado nº 52, de 2013, que fixa regras gerais uniformes para todas as agências reguladoras federais inclusive sobre o processo de produção normativa. Dessa forma, é necessário uniformizar as regras aprovadas para que exista compatibilidade dos novos regimes jurídicos propostos.

Modifica-se o art. 31 do PLS para prever a necessidade de realização da Análise de Impacto Regulatória (AIR) antes da edição de atos normativos para que exista a maior transparência, controle e eficiência das normas a serem



editadas. Decreto presidencial fixará em regulamento o conteúdo e metodologia da Análise de Impacto Regulatório.

Além disso, estabelece-se a necessidade de realização de consultas e audiências públicas com prazos e procedimentos mais claros vinculados à Análise de Impacto Regulatório em andamento. Por esse motivo são propostos 5 novos artigos a serem acrescentados em sequência ao art.31.



Art. 31. A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, trabalhadores do setor, consumidores ou usuários dos serviços aéreos serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo.

§ 1º Regulamento disporá sobre o conteúdo e a metodologia da AIR, sobre os quesitos mínimos a serem objeto de exame, bem como sobre os casos em que será obrigatória sua realização e aqueles em que poderá ser dispensada.

§ 2º O órgão colegiado competente manifestar-se-á, em relação ao relatório de AIR, sobre a adequação da proposta de ato normativo aos objetivos pretendidos, indicando se os impactos estimados recomendam sua adoção, e, quando for o caso, indicando os complementos necessários.

§ 3º A manifestação de que trata o § 2º integrará, juntamente com o relatório de AIR, a documentação a ser disponibilizada aos interessados para a realização de consulta ou de audiência pública, caso se decida pela continuidade do procedimento administrativo.

§ 4º O processo de decisão da agência reguladora referente a regulação terá caráter colegiado.

§ 5º O processo de decisão do agente regulador deve demonstrar, de maneira fundamentada, de que modo a norma a ser editada se relaciona, de um lado, com os dados obtidos na fase de audiência pública e, por outro, com a observância dos requisitos da legalidade, razoabilidade, proporcionalidade, segurança jurídica, motivação, eficiência e demais princípios e objetivos estabelecidos em lei para o exercício da competência normativa.

Art. xx. As reuniões deliberativas sobre a edição de atos normativos serão públicas e gravadas em meio eletrônico.

§ 1º A pauta de reunião deliberativa deverá ser divulgada no sítio da agência na internet com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis.

§ 2º Somente poderá ser deliberada matéria que conste da pauta de reunião divulgada na forma do § 1º.

§ 3º A gravação de cada reunião deliberativa deve ser disponibilizada aos interessados na sede do órgão ou entidade reguladora e no respectivo sítio na internet em até 15 (quinze) dias úteis após o encerramento da reunião.

§ 4º A ata de cada reunião deliberativa deve ser disponibilizada aos interessados na sede do órgão ou entidade reguladora e no respectivo sítio na internet em até 5 (cinco) dias úteis após sua aprovação.



§ 5º Não se aplica o disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo às matérias urgentes e relevantes cuja deliberação não possa submeter-se aos prazos neles estabelecidos.

§ 6º Não se aplica o disposto neste artigo às deliberações do conselho diretor ou da diretoria colegiada que envolvam:

I – documentos classificados como sigilosos;

II – matéria de natureza administrativa.

Art. xx. Serão objeto de consulta pública as minutas e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, trabalhadores do setor, consumidores ou usuários dos serviços aéreos.

§ 1º A consulta pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual a sociedade é consultada previamente, por meio do envio de críticas, sugestões e contribuições por quaisquer interessados, sobre proposta de norma regulatória a ser editada.

§ 2º Ressalvada a exigência de prazo diferente em legislação específica, acordo ou tratado internacional, o período de consulta pública terá início após a publicação do respectivo despacho ou aviso de abertura no Diário Oficial da União e no sítio da agência na internet, e terá duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado.

§ 3º O órgão ou entidade reguladora deverá disponibilizar, na sede e no respectivo sítio na internet, quando do início da consulta pública, o relatório de AIR, os estudos, os dados e o material técnico usados como fundamento para as propostas submetidas a consulta pública, ressalvados aqueles de caráter sigiloso.

§ 4º As críticas e as sugestões encaminhadas pelos interessados deverão ser disponibilizadas na sede do órgão ou da entidade reguladora e no respectivo sítio na internet em até 10 (dez) dias úteis após o término do prazo da consulta pública.

§ 5º O posicionamento do órgão ou da entidade reguladora sobre as críticas ou as contribuições apresentadas no processo de consulta pública deverá ser disponibilizado em sua sede e no respectivo sítio na internet em até 30 (trinta) dias úteis após a reunião do para deliberação final sobre a matéria.

Art. xx. O órgão ou entidade reguladora convocará audiência pública para formação de juízo e tomada de decisão sobre matéria considerada relevante.

§ 1º A audiência pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual é facultada a manifestação oral por quaisquer interessados em sessão pública previamente destinada a debater matéria relevante.



§ 2º A abertura do período de audiência pública será precedida de despacho ou aviso de abertura publicado no Diário Oficial da União e em outros meios de comunicação com antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis.

§ 3º O órgão ou entidade reguladora deverá disponibilizar, em local específico e no respectivo sítio na internet, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis ao início do período de audiência pública, os seguintes documentos:

I – para as propostas de ato normativo submetidas a audiência pública, o relatório de AIR, os estudos, os dados e o material técnico que as tenha fundamentado, ressalvados aqueles de caráter sigiloso;

II – para outras propostas submetidas a audiência pública, a nota técnica ou o documento equivalente que as tenha fundamentado.

§ 4º Aplica-se o § 5º do art. 33 às contribuições recebidas.

Art. xx. Os relatórios da audiência pública e de outros meios de participação de interessados nas decisões a que se referem os art. 33 e 34 deverão ser disponibilizados na sede da agência e no respectivo sítio na internet, em até 30 (trinta) dias úteis após o seu encerramento.

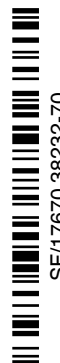
Parágrafo único. Em casos de grande complexidade, o prazo de que trata o caput poderá ser prorrogado por igual período, justificadamente, uma única vez.

Art. xx. A elaboração, a redação, a alteração e a consolidação de atos normativos sujeitam-se às normas da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Parágrafo único. Todos os atos normativos deverão ser disponibilizados no sítio na internet do órgão ou entidade reguladora.”

2.4.12 Art. 32 (Emenda nº 113, do Senador Hélio José)

Acatamos a Emenda nº 113, que altera o inciso VI, do art. 32, para substituir “Sistema de Segurança da Aviação Civil” por “Sistema de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita”, em harmonia com o uso corrente no País e com a legislação em vigor.



2.4.13 Art. 34 (Emenda nº 18, do Senador Flexa Ribeiro, Emendas nº 36 e nº 40, do Senador Lasier Martins, Emendas nº 69 e nº 70, do Senador Garibaldi Alves Filho, Emenda nº 77, do Senador Lindbergh Farias, Emendas nº 152, nº 167, nº 170, nº 171, nº 188, nº 202 e nº 217, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 350, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

O inciso IV será alterado pela **Emenda nº 202, acolhida** para adequar o texto ante a alteração proposta para o art. 2º do PLS, retirando a palavra “autoridade aeroportuária” e a substituindo para “administração aeroportuária”, conforme já concluído na análise do Art. 2º. No mesmo sentido, a **Emenda nº 217, acolhida**, corrige o inciso XIV.

O inciso V será modificado pela **Emenda nº 188, acolhida** para adequar o texto, uma vez que na redação atual sobre aeródromo civil explorado em regime público cita-se celebração de convênio de delegação com “entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal”. A correção é necessária porque o recebimento da outorga se dá em favor da pessoa jurídica de direito público a qual a entidade é vinculada, cabendo, portanto, ao Estado, DF ou Município ser delegatário da exploração do aeroporto. A modificação da redação corrige os óbices apresentados pela **Emenda nº 69, assim, parcialmente acolhida**. Na mesma linha a **Emenda nº 167, acolhida**, aperfeiçoa a definição de delegação constante no inciso XVI, excluindo “entidade sob controle estatal federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal” como destinatários de delegação.

O inciso VI sofrerá modificação, **acatando-se a Emenda nº 152**. Será substituída a expressão “autorização vinculada” por “autorização”. Como bem argumenta o autor da emenda, a modificação visa a manter a característica de precariedade do regime de autorização conforme em vigor atualmente pelo Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, que dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização. Deve ser mantido o regime no que se refere à possibilidade de revogação por motivo de interesse público. Assim, não há que se falar em autorização vinculada, motivo pelo qual o termo deve ser excluído da redação do dispositivo. Pela mesma razão redefine-se o inciso XVII, para constar a definição de autorização, conforme a **Emenda nº 170, que foi acolhida integralmente, e a Emenda nº 40 acolhida parcialmente**. A Emenda nº 70 apresentava óbices na redação atual, que confunde autorização por outorga com delegação e pretendia suprimir o inciso VI. Com as alterações efetuadas pelas emendas em análise, são sanados os vícios apontados e, portanto, as **Emendas nº 70 e nº 77 são parcialmente acolhidas**.



A Emenda nº 36 aponta incorreção na definição de aeroporto internacional no inciso IX. **A Emenda nº 36 será acatada**, aperfeiçoando o dispositivo.

A Emenda nº 167, acolhida, aperfeiçoa a definição de delegação constante no inciso XVI.

A Emenda nº 171, também acolhida, substitui no inciso XVIII a definição de registro de aeródromo pela definição, mais abrangente, de cadastro de aeródromo, que inclui o registro e a homologação.

A Emenda nº 18 merece ser acolhida, na forma do substitutivo, acrescentando ao art. 34 as definições:

“**Art. 34.** Para os fins deste Código, considera-se:

.....

XXVIII – sítio aeroportuário: é toda a área patrimonial do aeroporto;

XXIV – terminal de logística de carga (TECA): instalação destinada à armazenagem, capatazia e serviços administrativos relacionados ao despacho e fiscalização de carga;

XXX – pátio de estacionamento de aeronaves: áreas destinadas à movimentação e estacionamento de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas, bagagens e carga.”

E por fim, a **Emenda nº 350**, tem as mesmas propostas já acolhidas para os incisos IV, V, VI, XIV, XVI, XVII e XVIII, e **está acolhida**.

2.4.14 Art. 35 (Emenda nº 237, do Senador José Medeiros)

A Emenda nº 237 visa a alterar o disposto no art. 35, dando competência exclusiva aos comandos militares quanto à expedição de normas acerca da utilização dos aeródromos militares. Entendemos que a proposta aperfeiçoa o projeto, uma vez que não caberia à autoridade de aviação civil tratar de assunto pertinente a instalações de uso militar. Portanto, **acatamos a Emenda nº 237**.



2.4.15 Art. 37 (Emenda nº 57, do Senador Lasier Martins, Emendas nº 165, nº 216 e nº 309 do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 257, do Senador Paulo Bauer, e Emenda nº 327, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

O § 1º do art. 37 possui uma incorreção, ao citar que “os aeródromos civis serão abertos ao tráfego por meio de processo, respectivamente, de homologação e registro”. Não faz sentido o termo “respectivamente” presente na frase. Acatamos a proposta de adequação do texto apresentadas pelas **Emendas nº 57 e nº 257 acolhidas parcialmente, e pelas Emendas nº 216 e nº 327 acolhidas integralmente**. Considerando o cadastro de aeródromos engloba tanto homologação quanto registro, adotamos o texto simplificado:

“**Art. 37.** Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos civis serão abertos ao tráfego por meio de processo de cadastro.

.....”

As Emendas nº 165, nº 309, e nº 327 apresentam propostas que permitiriam a utilização de aeródromos não cadastrados. **Acatamos** a proposta oferecida de forma idêntica pelas **Emendas nº 165 e nº 327**, na forma do novo § 4º:

“**Art. 37.**

.....

§ 4º A autoridade de aviação civil poderá autorizar em seus regulamentos operações em áreas de pouso e decolagem não cadastradas, bem como estabelecer medidas mitigadoras a serem adotadas pelos operadores para a garantia da segurança de tais operações.”

Assim, ficou **acolhida parcialmente** a proposta apresentada pela **Emenda nº 309**, que propunha um procedimento simplificado para permitir operação em aeródromo não cadastrados, por aeronave de transporte aéreo público não regular, em terras indígenas ou em comunidades de difícil acesso da Amazônia Legal. Esta mesma proposta fora apresentada em audiência pública desta Comissão pela Associação Brasileira de Táxi Aéreo e Oficinas de Manutenção (ABTAER). O procedimento sugerido poderá vir a ser adotado em regulamentação ao comando do novo § 4º do art. 37.



2.4.16 Art. 39 (Emenda nº 258, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 258 identifica um problema de redação no artigo. A exigência do art. 39 seria claramente referente aos aeródromos civis públicos, explorados em regime público ou explorados em regime privado. A redação na forma atual acaba por incluir os aeródromos civis de uso particular. Contudo, a emenda propõe a inclusão da expressão "aeródromo civil público ou privado aberto ao tráfego público", conceitos não definidos no art. 34. Sugerimos **acatar parcialmente a Emenda nº 258** na seguinte forma:

"**Art. 39.** Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade de aviação civil."

Note-se que o art. 37 já prevê que nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado, complementando o sentido pretendido pela redação original do art. 39.

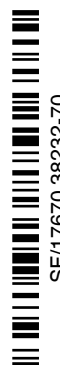
2.4.17 Art. 41 (Emenda nº 259, do Senador Paulo Bauer)

Acolhemos a Emenda nº 259, que acrescenta parágrafo único ao art. 41 a fim de complementar o comando do *caput*, em harmonia com o disposto no inciso VII, do art. 34. Prevê o novo parágrafo único a utilização de aeródromo civil de uso particular dependerá de autorização do seu proprietário.

2.4.18 Art. 42 (Emendas nº 66 e nº 68, do Senador Garibaldi Alves Filho, Emenda nº 166, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 322, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

A Emenda nº 66 será acatada, suprimindo o inciso VII do art. 42, que fazia referência a evitar o ambiente de monopólio natural na prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária. Não há razão para se falar em monopólio natural. A realidade existente no setor aeroportuário é de competição em todos os serviços relacionados a infraestrutura aeroportuária. As Emendas nº 166 e nº 322 propunham a supressão de todo art. 42, para que a matéria seja tratada no ambiente infralegal. Alegavam nas suas justificações como exemplo a incoerência do inciso VII. Entendemos que o art. 42 poderá ser mantido, para balizamento legal das atividades do setor. Com a supressão do inciso VII, as **Emendas nº 166 e nº 322, estão parcialmente acolhidas.**

A Emenda nº 68 será acatada, e suprime o inciso VIII do art. 42, que fala em assegurar igualdade de tratamento regulatório, no que diz respeito à



qualidade e eficiência na prestação de serviços entre aeródromos civis explorados sob regime público. Ocorre que há regimes diferentes aplicados a aeródromos civis públicos explorados por meio de concessão e aeródromos civis públicos explorados por meio de delegação. Esses regimes implicam em direitos e obrigações diferenciados. Assim, não deve haver igualdade de tratamento entre esses diferentes regimes.

2.4.19 Art. 43 (Emenda nº 181, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 325, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

A **Emenda nº 181** será acolhida, aperfeiçoando a redação do art. 43 do PLS. O art. 43 encontra-se inserido na "Subseção II - Da Concessão", logo, assuntos alheios ao instituto da concessão, como no caso o "convênio de delegação para pessoa jurídica e de direito público interno, para consórcio público ou para entidade sob o controle federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal", devem ser suprimidos do artigo. A Emenda nº 325 faz a mesma proposta citada para o art. 43. Como essa Emenda propôs ainda a supressão do art. 44 que não foi acatada, a **Emenda nº 325 é considerada parcialmente acolhida**.

2.4.20 Art. 45 (Emenda nº 112, do Senador Hélio José, Emenda nº 261, do Senador Paulo Bauer, e Proposta do Relator)

O art. 45 estabelece que os aeródromos civis 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. **As Emendas nº 112 e nº 261** pretendem especificar que o art. 45 somente se aplica a aeródromos abertos ao público. **As emendas foram acatadas parcialmente** na forma do substitutivo, que passa a se referir somente aos aeródromos civis abertos ao tráfego público.

A fim de dar mais segurança jurídica aos aeródromos, que por vezes sofrem ameaça de desapropriação, motivadas por interesses especulativos imobiliários, acrescentamos o § 3º ao art. 45:



“§ 3º A equiparação a bens públicos federais de que trata o *caput* deste artigo atrai as proteções jurídicas destinadas a esses bens, como a vedação de desapropriação por entes federados estaduais e municipais.”

2.4.21 Art. 47 (Emendas nº 19 e nº 25, do Senador Flexa Ribeiro, Emenda nº 111, do Senador Hélio José, Emendas nº 178, nº 179, nº 204, e nº 219, do Senador Vicentinho Alves, e Emendas nº 318 e nº 349, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

O art. 47 trata das atribuições da administração do aeródromo.

As **Emendas acolhidas nº 111, nº 179 e nº 349** corrigem a equiparação pretendida na redação atual do PLS autoridade aeronáutica e administração do aeródromo. Conforme descrevemos na análise das emendas ao Art.34, são entidades distintas.

O inciso III, sobre estabelecimento e divulgação pela administração do aeródromo da capacidade operacional do aeroporto, será alterado de “de acordo com as normas expedidas pela Autoridade de Aviação Civil” para “de acordo com as normas expedidas pelas autoridades competentes”. **Acolhe-se, portanto a Emenda nº 204.**

A **Emenda nº 219 e a Emenda nº 349, que devem ser acolhidas**, acrescentam ressalva ao inciso X do art. 47, de que cabe à administração do aeródromo autorizar os horários planejados de pouso e decolagem de aeronaves, “salvo quando a autoridade de aviação civil dispuser sobre o tema”.

As Emendas nº 178 e nº 318 pretendem suprimir o inciso XII, do art. 47, pois a existência de eventual Conselho de Administração Aeroportuária (CAA) pode engessar a administração do aeroporto, ante a obrigatoriedade da participação de diversos entes diretamente envolvidos na atividade do aeródromo, com interesses antagônicos, tendo em vista as peculiaridades de suas atividades. **As emendas nº 178 e nº 318 devem ser acatadas.** Concordamos com o autor e não consideramos razoável se exigir um CAA para todo e qualquer aeródromo civil público, tendo em vista a existência de mais de 600 aeródromos no país e que sua grande maioria não possui sequer infraestrutura básica. Atualizamos também a redação do inciso IV, que previa participação do CAA na elaboração de regulamentos e planos dos aeródromos.



A Emenda nº 19 será acatada, para acrescentar o seguinte § 2º, tendo em vista que o abandono de bens pertencentes a massas falidas afigura-se como um problema crônico nos aeroportos brasileiros:

“Art. 47.

.....

§ 2º O disposto no inciso IX do caput se aplica também a aeronaves, equipamentos e outros bens integrantes de massa falida, mediante comunicação ao juízo competente, sendo que as despesas incorridas constituirão créditos extraconcursais a ser pagos pela massa falida.”

A Emenda nº 25 pretende inserir modificações no art. 47 para estabelecer atribuições na remoção de aeronaves e gerenciamento dos SLOTS aeroportuários. Essas sugestões não serão acatadas, pois a matéria já está tratada satisfatoriamente no PLS. **A emenda nº 25 deve ser acatada parcialmente**, por considerarmos pertinente acatar a inclusão da alínea "c" no inciso I do parágrafo único, sem, contudo, alterar seu *caput*.

2.4.22 Arts. 49 e 50 – SUBSEÇÃO V – Do Conselho de Administração Aeroportuária – Seção III – Capítulo II – Título IV (Emenda nº 67, do Senador Garibaldi Alves Filho, Emendas nº 180 e nº 207, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 318, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 67, nº 180, nº 207, e nº 318 serão acolhidas. Ficam assim suprimidos os arts. 49 e 50. Concordamos com os autores e não consideramos razoável se exigir um CAA para todo e qualquer aeródromo civil público, tendo em vista a existência de mais de 600 aeródromos no país e que sua grande maioria não possui sequer infraestrutura básica. Não está suficientemente clara a necessidade de mais uma instância decisória que pode vir a gerar burocracia e retardos na agilidade desejada da administração aeroportuária.

2.4.23 Art. 51 (Emenda nº 32, do Senador Flexa Ribeiro, Emenda nº 211, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 264, do Senador Paulo Bauer, e Emenda nº 319, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 32, nº 211 e nº 319 propõem a retirada da referência a “carga aérea”, fazendo-se constar apenas a palavra “carga”, para compatibilizar a operação da carga executada nos terminais existentes nos aeroportos à Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências, bem como ao regime de trânsito aduaneiro. **A**



sugestão merece ser acolhida. As Emendas nº 211 e nº 319 serão acatadas, e a Emenda nº 32 parcialmente acatada, por ter sido prejudicada a sugestão para o art. 57, como foi visto no tópico sobre o referido artigo.

A Emenda nº 264 foi acolhida, por entendermos a importância de incluir o inciso XI a seguir:

“**Art. 51.** Os aeroportos explorados em regime público compreendem áreas destinadas, especialmente:

.....
 XI – às oficinas de manutenção aeronáutica.”

2.4.24 Art. 52 (Emenda nº 289, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 328, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 289 e nº 328 devem ser acatadas. De fato, não há prejuízo em possibilitar que as parcelas em contratos de concessão de uso em aeródromos sejam crescentes. Isso permite que, de um lado, o contrato se adapte no decorrer do tempo sem gerar ganhos indevidos para a antiga concessionária do aeródromo e, de outro lado, seja mantido o equilíbrio econômico-financeiro desse contrato no futuro devendo ser corrigidas monetariamente por índice oficial de inflação.

2.4.25 Art. 53 (Emenda nº 266, do Senador Paulo Bauer e Proposta do Relator)

A Emendas nº 266, parcialmente acolhida, propõe priorização secundária para as operadoras de táxi aéreo, após atendidas as empresas de transporte aéreo regular, na concessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias. Entretanto entendemos que não deverá haver diferenciação de prioridade entre as operadoras de transporte aéreo público, regular ou não.

A exclusão do termo “regular”, na redação proposta no substitutivo que apresentamos, assegura a isonomia de tratamento para todas as empresas prestadoras de serviços aéreos públicos, incluindo aquelas que fazem na modalidade por demanda, ou não regulares (táxis aéreos), que paulatinamente vêm sendo preteridas dentro dos sítios aeroportuários, ao que pese a relevância de seus préstimos, entre os quais, a remoção e transporte de enfermos, órgãos, numerário, malotes, correios, etc.



2.4.26 Art. 54 (Emenda nº 134, do Senador Edison Lobão, Emenda nº 214, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 320, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As **Emendas nº 134, nº 214 e nº 320** aperfeiçoam a redação do art. 54. Na forma da redação atual – ofendendo a boa técnica legislativa – o *caput* prevê a exceção à regra, quando aeródromo civil público dispensado de realizar licitação para a concessão de áreas ou instalações, e o parágrafo único apresenta a regra geral de necessidade de processo licitatório.

Entendemos que não se pode retirar da administração do aeródromo a discricionariedade de decidir pela dispensa da licitação. **Acatamos as emendas** apresentadas, na forma do substitutivo:

“**Art. 54.** No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal, a utilização de área ou instalação aeroportuária será precedida de licitação.

Parágrafo único. Quando o interessado pela área ou instalação for empresa de transporte aéreo público, é dispensável a licitação.”

2.4.27 Arts. 56 a 59 – Subseção VII – Do Regime Tarifário, Capítulo II, Título IV (Emendas nº 176, nº 192, nº 205 e nº 206 do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 324, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As emendas propõem a supressão de toda a subseção sobre o regime tarifário. Argumentam que é papel típico dos órgãos reguladores dispor sobre o regime tarifário. Isso é a essência da regulação, corretamente prevista na Lei nº 11.182, de 2005, para o setor de aviação civil.

Entendemos que os artigos em tela constituem mera reprodução do que já consta na legislação vigente e, portanto, podem ser suprimidos. **As Emendas nº 176, nº 192, nº 205, nº 206 e nº 324 devem ser acolhidas.**

2.4.28 Art. 60 (Emenda nº 136, do Senador Edison Lobão)

A emenda nº 136 propõe acrescentar no inciso II do art. 60, referência a diretrizes que estão no parágrafo único do art. 58. **A Emenda será acolhida.** Entretanto, com a supressão do art. 58, o conteúdo do parágrafo único será realocado para compor um novo parágrafo único do art. 60, a forma do substitutivo:



“**Art. 60.** Na regulação da exploração de aeródromo civil em regime privado a autoridade de aviação civil objetivará:

.....
 II – assegurar à administração do aeródromo liberdade na fixação de tarifas e preços específicos pela utilização de áreas, instalações, equipamentos e serviços aeroportuários, observando-se o disposto no parágrafo único do artigo 58.

Parágrafo único. No caso do Inciso II do caput, os preços específicos deverão ser módicos e se pautar pelos critérios da razoabilidade, da transparência e da não discriminação, devendo basear-se nos custos e levar em conta o aeroporto onde as áreas se localizam, a localização das áreas no respectivo sítio aeroportuário, as suas características e se são edificadas ou não.”



2.4.29 Art. 61 (Emenda nº 190, do Senador Vicentinho Alves)

Também no art. 61 foi alterada a redação de “autorização vinculada”, para harmonizar com a alteração sugerida pela Emenda nº 152, para o art. 34 do PLS.

A Emenda nº 190 altera a redação do art. 61 para remeter à regulamentação do Poder Executivo toda a regulamentação da construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime privado. **A emenda será parcialmente acolhida**, na forma do substitutivo. Alteramos o parágrafo único para prever que ato específico regulamentará a matéria, de forma a dar segurança à modalidade de exploração em regime privado. A redação do art. 61 resultará a seguinte:

“Art. 61. A construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime privado será objeto de autorização.

Parágrafo único Ato específico do Poder Executivo regulamentará a autorização de que trata o *caput*.”

2.4.30 Art. 68 (Emenda nº 175, do Senador Vicentinho Alves, e Emendas nº 317 e nº 323, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

Acatamos as Emendas nº 175, nº 317 e nº 323, que substitui o termo “registro” por “cadastro” de aeródromo. Cadastro inclui o registro e a homologação. Mantemos assim harmonia com o que já foi acatado no inciso XVIII do art. 34, por meio da Emenda nº 171.

2.4.31 Art. 69 (Emenda nº 235, do Senador José Medeiros)

A emenda nº 235 propõe alterar o texto do inciso II do parágrafo único de “instalações, inclusive que possam atrair a fauna” para “instalações, empreendimentos ou atividades que possam atrair a fauna”. A emenda dará novo alcance ao comando do inciso II, passando a englobar outros tipos de atrativos de fauna, como aterros e plantações, que não poderiam ser categorizados como instalações. Por essa razão, a **Emenda nº 235 deverá ser acolhida**.

2.4.32 Art. 70 (Emendas nº 194 e nº 195, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 234, do Senador José Medeiros, e Emenda nº 321, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 194 e nº 321 alteram o § 1º, tendo em vista que os planos de zonas de proteção podem impor restrições a ocupação e utilização do solo. Dessa forma, propõem a alteração da redação para estabelecer que os planos de zona de proteção sejam disponibilizados às administrações municipais para que tomem conhecimento e promovam as ações necessárias, no que couber.

As Emendas nº 195 e nº 321 alteram o § 2º para alterar de “autoridade aeronáutica” para “administração do aeródromo”, em harmonia com as alterações já acolhidas em outros dispositivos do PLS.

A Emenda nº 234 propõe adequações de redação para citar corretamente a área de segurança aeroportuária (ASA).

Assim, as Emendas nº 194, nº 195, nº 234, e nº 321 merecem ser acolhidas.

2.4.33 Art. 72 (Emenda nº 75, do Senador Pastor Valadares)

O art. 72 estabelece que a autoridade aeronáutica poderá impor multa “diária” para obtenção do cumprimento das restrições especiais ou medidas de que trata a seção do Código relativa a zonas de proteção de aeródromos.

Acolhemos a Emenda nº 75 que exclui o termo “diária” do artigo, para que sejam evitadas multas de repetição automática.



2.4.34 Art. 92 (Emenda nº 300, do Senador Lasier Martins)

O *caput* do art. 92 determina que os requisitos e padrões mínimos de segurança serão estabelecidos em regulamentos publicados pela autoridade de aviação civil, podendo variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico e do risco aceitável para o tipo de operação pretendida. A Emenda nº 300 acrescenta o § 2º para reforçar que no caso das ARPs de até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura, os requisitos e padrões se limitarão aos que possam objetivamente ocorrer nos limites do espaço aéreo a que estão confinadas. **A Emenda nº 300 deverá ser acolhida.**

2.4.35 Art. 93 (Emenda nº 109, do Senador Hélio José, e 274, do Senador Paulo Bauer)

As emendas nº 109 e nº 274 serão acolhidas para aperfeiçoar a redação do art. 93. Considerando que aeronave experimental não precisa ser citada, uma vez que já está compreendida entre as que deverão ter certificado de aeronavegabilidade especial para operação. Resulta assim a nova redação do artigo:

“**Art. 93.** Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que cumpram os requisitos e padrões mínimos de segurança exigidos nos regulamentos de que trata o art. 92 deste Código.

§ 1º Excetua-se dessa exigência a operação de aeronave com certificado de aeronavegabilidade especial, a qual observará normas de segurança estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

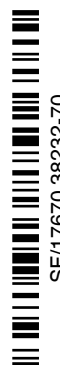
§ 2º Poderá a autoridade de aviação civil, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de voo.”

2.4.36 Art. 94 (Proposta do Relator)

Sugerimos alteração do teor do parágrafo único do artigo 94 do PLS, que passa a ter a seguinte redação:

Parágrafo único. Cabe à Autoridade de Aviação Civil estabelecer sem ônus, as condições para a emissão de certificados de marca e de aeronavegabilidade para aeronaves experimentais.

As aeronaves experimentais representam a ponta do desenvolvimento da aviação, o lastro das atividades do aerodesporto e a porta de



entrada para vários entusiastas em seu meio. Para assegurar sua operação de forma segura, a certificação de seus produtos e equipamentos por conta do órgão fiscalizador e regulador da aviação é condição *sine qua non* para sua existência. Contudo, as tarifas ora cobradas para a certificação desses produtos são de valores tão proibitivos à realidade brasileira, que as tornam, em diversos casos, inviáveis, ao passo em que muitas daquelas descritas nas TFAC (Taxa de Fiscalização de Aviação Civil), da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), jamais foram recolhidas. Estabelecer condições sem ônus para as referidas emissões de certificados, impulsionará o setor para que se desenvolva com maior segurança.

2.4.37 Art. 95 (Emenda nº 91, do Senador Pastor Valadares)

A Emenda nº 91 apresenta proposta de dois novos parágrafos para o art. 95. **A Emenda nº 91 será acolhida parcialmente**, sendo aproveitado no art. 95 o § 1º (§ 2º, na numeração que a emenda apresenta) para tratar de limite de construção amadora, por construção assistida.

O outro parágrafo sugerido pela Emenda nº 91 visa a estabelecer que a Autoridade de Aviação Civil poderá criar categorias de certificação menos onerosas que viabilizem a indústria aeronáutica esportiva brasileira. Entendemos que a intenção de criação de categorias menos onerosas é meritória, mas não caberia serem criadas dentro dos casos excepcionais citados no inciso I do *caput*, pois nem mesmo seriam aeronaves experimentais de que trata o art. 95. Tratando-se criação de novas categorias, não experimentais, e menos onerosas, a proposta estará melhor situada no art. 96, analisado a seguir.

Acrescentamos o § 2º ao art. 95 para manter compatibilidade no texto com a permissão de transferência de aeronaves construída por amadores. A nova redação visa adequar o texto ao direito constitucional à propriedade, ao mesmo tempo em que exige que o equipamento mantenha suas características e limitações de experimental (independentemente da transferência de propriedade ou operador), bem como que seu adquirente emita a ciência de que está adquirindo uma aeronave da categoria experimental fabricada ou montada de forma amadora e que deverá respeitar suas características e limitações operacionais, conforme será estabelecido na Lei e pela Agência Nacional de Aviação Civil, resultado do acolhimento parcial das Emendas nº 37 e nº 288, na forma do substitutivo que apresentamos.

Resulta, assim, a redação do art. 95:



“**Art. 95.** Fica vedada a fabricação ou montagem de aeronaves experimentais:

I – em série, com finalidade econômica, por pessoa jurídica ou física, ressalvados casos excepcionais definidos pela autoridade de aviação civil.

II – de construção amadora, por construção assistida, além dos limites estabelecidos pela autoridade de aviação civil.

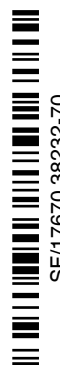
§ 1º Os limites de construção de aeronaves experimentais de construção amadora, por construção assistida, deverão ser alinhados aos acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário, obedecendo aos mesmos processos e critérios de registro para liberação à produção e ao voo.

§ 2º A aeronave experimental fabricada ou montada por amadores destina-se ao uso exclusivo dos mesmos, e deverá em sua transferência, venda ou cessão, manter suas características e limitações de experimental, às quais o terceiro adquirente se sujeitará na forma da legislação.”

2.4.38 Art. 96 (Emendas nº 107 e nº 108, do Senador Hélio José, Emenda nº 203, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 348, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

A **Emenda nº 107** pretende harmonizar a confusão redação do art. 96 e foi **parcialmente acolhida** por ter sido redesenhado o texto do artigo, na forma do substitutivo. A **Emenda nº 108 foi acolhida**, pois acertadamente corrige a denominação da Seção II, que não trata somente de certificados de tipo.

As **Emendas acolhidas nº 203 e nº 348** substituem a listagem exaustiva de certificados por um novo texto para o art. 96, que trata somente do certificado de tipo.



Art. 96. A emissão de certificado de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto nas hipóteses sujeitas à emissão de certificado de aeronavegabilidade especial.

§ 1º O disposto no caput deste artigo aplica-se também aos produtos aeronáuticos importados, os quais receberão um certificado correspondente no Brasil ou terão seu certificado original reconhecido conforme condições aceitas internacionalmente, ou segundo acordos bilaterais celebrados entre a autoridade de aviação civil brasileira e as autoridades equivalentes de outros países.

§ 2º A autoridade de aviação civil deverá criar categorias de certificação menos onerosas que viabilizem a indústria aeronáutica esportiva brasileira.

§ 3º O caráter não oneroso das certificações de aeronaves experimentais deverá se dar sem o sacrifício da segurança de voo, que deverá ser equiparada à segurança das aeronaves certificadas de pequeno porte.

2.4.39 Art. 97 (Emenda nº 156, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 348, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

O art. 97 será alterado pelas contribuições das **Emendas nº 348 e nº 156 que foram acolhidas** e contribuirão para aperfeiçoar a redação dos §§ 1º e 3º. Os §§ 4º e 5º foram excluídos, pois não acrescentam complemento ou exceção ao comando do *caput*.

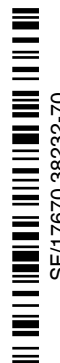
2.4.40 Art. 98 (Emenda nº 105, do Senador Hélio José, e Emenda nº 172, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 348, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas **nº 105, nº 172 e nº 348 foram acolhidas** e retiram do texto o trecho “ou à entidade a certificadora de que trata o artigo anterior” uma vez que não há entidade certificadora a ser referenciada no artigo anterior.

2.4.41 Art. 100 (Emenda nº 118, do Senador Hélio José, e Emenda nº 276, do Senador Paulo Bauer)

A **Emenda nº 118, que será acolhida**, corrige o texto, para não citar atividades de revisão uma vez que essas estão inclusas nas atividades de manutenção e não é necessário contemplá-la de forma distinta.

Acolhemos a Emenda nº 276, que acrescenta parágrafo ao art. 100, para tratar de reparo e manutenção em aeronaves sujeitas a certificado de



aeronavegabilidade especial, que não ficam obrigadas a fazer os serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais produtos aeronáuticos em pessoas jurídicas certificadas, da mesma forma que são obrigadas as aeronaves com certificação de tipo. Será acrescido ao art. 100 o seguinte § 1º, renumerando o atual parágrafo único para § 2º:

“**Art. 100.**

.....

§1º Todo proprietário de aeronave sujeita a Certificado de Aeronavegabilidade Especial deve executar ou fazer executar os serviços de reparo e manutenção de motores e hélices em pessoas jurídicas certificadas, nos fabricantes, com mecânicos habilitados ou em conformidade com as regras estabelecidas em regulamento emitido pela autoridade de aviação civil, a fim de manter a aeronavegabilidade do produto aeronáutico.

.....”

2.4.42 Art. 101 (Emenda nº 143, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 301, do Senador Lasier Martins, e Emenda nº 337, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As **Emendas nº 337 e nº 143, acolhidas**, propõem dar nova redação ao art. 101, para estabelecer que o projeto, fabricação, operação, manutenção de aeronaves não tripuladas estará condicionada ao atendimento à regulamentação específica da autoridade de telecomunicações, da autoridade de aviação civil e da autoridade aeronáutica.

Acolhemos também a Emenda nº 301, que dá nova redação ao parágrafo único para permitir que no caso das ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura, será admitido requerimento declaratório online para autorização de voo.

2.4.43 Art. 103 (Emenda 144, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 338, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As **Emendas nº 144 e nº 338 serão acolhidas** para incluir o certificado de matrícula no §2º do art. 103, o que não foi contemplado na redação original, tendo em vista que tal documento é pilar para a atuação do registro aeronáutico brasileiro.



2.4.44 Art. 105 (Emenda nº 117, do Senador Hélio José)

A **Emenda nº 117, acatada na forma do substitutivo**, retira a expressão “sendo facultativo o registro” do inciso II, que está redundante com o disposto no parágrafo único.

2.4.45 Art. 106 (Emenda nº 5, do Senador Ciro Nogueira)

A Emenda nº 5 sugere mudança do *caput* do art. 106 do projeto para deixar claro que o operador da aeronave também poderia pedir o cancelamento da matrícula se tiver consentimento escrito do proprietário. Embora essa emenda deva ser rejeitada por conta do texto sugerido, a sua ideia deve ser absorvida. O operador da aeronave, ao ser autorizado por escrito, está agindo como mandatário do proprietário. Só o proprietário pode pedir o cancelamento da matrícula da aeronave e, para tanto, pode servir-se de mandatário, que pode ser o próprio operador da aeronave. Por essa razão, convém acolher a emenda para deixar essa regra clara, na forma apresentada no substitutivo:

“Art. 106. Poderá ser cancelada matrícula de aeronave e o registro de motores, mediante pedido escrito do proprietário ou de seu representante constituído por meio de procuração por instrumento particular com firma reconhecida ou por instrumento público, sempre que não estejam gravados a aeronave ou os motores, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.

.....”

2.4.46 Art. 108 (Emenda nº 145, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 338, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 145 e nº 338 alteram o art. 108 do PLS, que faz menção ao “Protocolo do Registro de Aviação Civil Brasileiro” para substituir por “protocolo da Autoridade de Aviação Civil”. **As Emendas nº 145 e nº 338 deverão ser aprovadas**, tendo em conta a prática administrativa já consolidada de as regras sobre os registros e emissão de documentos pertinentes serem de competência da autoridade de aviação civil designada pelo Poder Executivo federal.



2.4.47 Art. 113 (Emenda nº 116, do Senador Hélio José, Emenda nº 146, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 338, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

O prazo previsto no §1º do art. 113 do PLS já é tratado por normativo da ANAC, não se vislumbrando necessidade de sua replicação em Lei. **As Emendas nº 146 e nº 338 serão acolhidas** para que se faça referência a prazo previsto em regulamento da Autoridade de Aviação Civil.

A Emenda nº 116 deve ser parcialmente acatada. É relevante a preocupação de que a legislação brasileira e, conseqüentemente, o Poder Executivo respeitem e cumpram os compromissos internacionais firmados pelo Brasil na Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis e no Protocolo à Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, nas Declarações feitas pela República Federativa do Brasil ao aderir a esses atos, e no ato final da Conferência Diplomática para a Adoção da Convenção e do Protocolo, todos promulgados pelo Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013. Entretanto, a redação proposta pela Emenda poderia levar ao entendimento de que o Poder Executivo não poderia regulamentar a nova lei no ponto específico da transferência internacional de aeronaves. Por essa razão, propõe-se alteração de redação ao art. 113 do PLS que atende à preocupação externada na Emenda:

“Art. 113. O Poder Executivo regulamentará a utilização da autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação junto às autoridades aduaneiras brasileiras, com observância às obrigações contraídas nos termos dos atos internacionais promulgados pelo Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, para que se assegure ao proprietário ou credor não estabelecido no Brasil a realização de todos os atos necessários ao despacho aduaneiro de exportação em nome próprio, ou de terceiro por ele indicado.

§ 1º O Registro de Aviação Civil Brasileiro efetuará o cancelamento de matrícula dentro do prazo previsto em regulamento da autoridade de aviação civil, quando a solicitação de cancelamento for submetida nos termos dos atos internacionais promulgados pelo Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, e mediante uma autorização registrada e irrevogável de cancelamento de matrícula e de exportação.

§ 2º As autoridades aduaneiras e fiscais emitirão todos os documentos necessários para exportação, em até cinco dias úteis contados da data em que forem notificadas pelo solicitante, quando a solicitação de exportação for submetida nos termos dos atos internacionais



promulgados pelo Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, e mediante uma autorização registrada e irrevogável de cancelamento da matrícula e de exportação.”

2.4.48 Art. 114 (Emenda nº 233, do Senador José Medeiros)

Ao longo de todo o Capítulo VII do Título IV, o termo “ocorrência aeronáutica” é empregado sem, no entanto, ser definido em nenhum artigo do PLS nº 258/2016. **Acolhemos a Emenda nº 233** que adiciona o § 2º ao artigo, delimitando o conceito de ocorrência aeronáutica.

2.4.49 Art. 115 (Emenda nº 147, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 339, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

A redação proposta para o art. 115 do PLS Lei não inclui os operadores de infraestrutura, assim, As **Emendas nº 147 e nº 339** propõem sua alteração para torná-la mais abrangente e completa. As emendas **merecem ser acatadas**.

2.4.50 Art. 120 (Emenda nº 142, do Senador Pedro Chaves)

A Emenda nº 142 propõe que a investigação de acidentes seja realizada obrigatoriamente em toda e qualquer aeronave. Explica o autor que a investigação de acidentes preencherá importante lacuna no sistema de prevenção de acidentes aéreos. Propõe ainda que quando for lavrada recomendação pela autoridade de investigação SIPAER, no curso ou ao final do procedimento de investigação, e for comunicado oficialmente o destinatário da medida, deverá este responder formalmente sobre as medidas a serem adotadas, no prazo de 30 dias da comunicação.

Acrescentamos a ressalva no *caput* para que sejam investigados todos os acidentes aéreos, “desde que as circunstâncias e consequências justifiquem tal processo”. Consideramos importante acrescentar a ressalva, pois, como destaca o § 1º, o objetivo da investigação é a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído direta ou indiretamente, para a ocorrência. A identificação de fatores contribuintes somente poderá ser eficaz se houver referências para que a investigação tenha base de comparação com os fatos encontrados em uma ocorrência. Manuais, componentes reconhecidos, medidas e valores esperados são necessários para uma investigação conclusiva, e nem sempre estão disponíveis para aeronaves experimentais. Enfim, as circunstâncias relacionadas à ocorrência podem indicar que a investigação não traria proveito à prevenção de novas ocorrências, ou pode



ainda, levar os investigadores a correrem risco inaceitável. Desta forma, não convém por lei excluir por completo a competência do órgão investigador de realizar alguma análise prévia da viabilidade de mobilização do seu aparato de investigação.

Na forma do substitutivo, apresentamos, por meio do § 4º, comando para que a Autoridade de Aviação Civil preste contas das recomendações de segurança recebidas e das ações tomadas em resposta a essas recomendações.

“**Art. 120.** Os órgãos oficiais devem investigar todos os acidentes aéreos, com qualquer tipo ou categoria de aeronave, desde que as circunstâncias e consequências justifiquem tal processo.

§ 1º 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.

§ 2º Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança operacional.

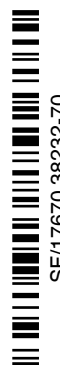
§ 3º A investigação Sipaer de acidente aeronáutico será concluída com a emissão do relatório final, documento que representa o pronunciamento da autoridade de investigação Sipaer sobre os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea.

§ 4º A autoridade de aviação civil deverá incluir em seu relatório anual de atividades, extrato e resumo das ocorrências havidas, bem como prestação de contas das ações tomadas em resposta às recomendações de segurança operacional de que foi notificada.”

Assim, a Emenda nº 42 foi parcialmente acolhida.

2.4.51 Art. 122 (Emendas nº 230 e nº 231, do Senador José Medeiros)

Acolhemos as Emendas nº 230 e nº 231 que alteram o art. 122 que trata de investigação Sipaer, para dispor sobre exames e testes necessários à investigação.



2.4.52 Art. 125 (Emenda nº 229, do Senador José Medeiros)

A **Emenda nº 229 será acolhida**, alterando o art. 125 que trata de relatório final de investigação, para prever que algumas investigações poderão ser interrompidas antes do relatório final.

2.4.53 Art. 128 (Emenda nº 90, do Senador Randolfe Rodrigues)

A Emenda nº 90 pretende assegurar a participação de membro indicado pela entidade legal que representa os tripulantes durante as investigações de responsabilidade da autoridade de investigação SIPAER, quando a ocorrência envolver aeronaves civis. Não obstante a experiência de investigadores com grande experiência na aviação militar, entendemos como importante a participação de um representante do segmento de aviação civil nas investigações. Em anuência aos métodos internacionais mais modernos, nada mais justo que um representante da categoria dos pilotos possa participar, como membro observador, da investigação de um acidente aeronáutico, cujo objetivo principal é o de aprimorar as práticas desses profissionais e divulgar a cultura da prevenção e da segurança de voo. O membro designado como observador deverá respeitar, em especial, o sigilo, conforme determina a presente legislação e as demais condições que determinar o órgão responsável pela investigação do sinistro. Por esse motivo, a **Emenda nº 90 deverá ser parcialmente acolhida**, na forma do substitutivo.

2.4.54 Art. 129 (Emenda nº 228, do Senador José Medeiros)

A **Emenda nº 228 merece ser acatada**, para aperfeiçoar o art. 129, que trata das facilidades que devem ser oferecidas para o transporte do investigador e dos equipamentos de investigação. A alteração no *caput* visa os modos sujeitos à requisição de transporte do investigador SIPAER, dando a este um tratamento isonômico aos auditores fiscais do trabalho em relação ao passe livre previsto na CLT. A alteração no § 4º visa a inclusão do kit de investigação na isenção alfandegária. A inclusão do § 5º tem por propósito amparar a não cobrança de tarifas de transporte de carga ou bagagem.

2.4.55 Art. 135 (Emenda nº 227, do Senador José Medeiros)

O Art. 135 trata de interdição de aeronave envolvida em acidentes. **A emenda nº 227 será acolhida** para inserir parágrafo único visando contemplar as ocorrências envolvendo aeronaves não tripuladas. As aeronaves remotamente pilotadas caracterizam-se por serem dependentes de um sistema. Assim sendo, alguns dos fatores contribuintes poderão estar presentes em outros equipamentos, além de aeronave propriamente dita.



2.4.56 Art. 136 (Emenda nº 226, do Senador José Medeiros)

A Emenda nº 226 propõe alterações que visam a clarificar as responsabilidades pela custódia de aeronave acidentada, seus destroços ou coisas por ela transportadas nos diversos momentos após o acidente. A inclusão do § 2º define a guarda dos itens retidos pela autoridade SIPAER ao cessar o interesse destes para a investigação e a inserção do § 3º, define a competência da autoridade policial para a preservação da área delimitada pela autoridade de investigação SIPAER. **A Emenda nº 226, pelos motivos expostos, merece ser acolhida.**

2.4.57 Art. 139 (Emendas nº 22 e nº 33, do Senador Flexa Ribeiro)

As Emendas nº 22 e nº 33 pretende alterar o art. 139 a fim de responsabilizar objetivamente o proprietário ou explorador da aeronave que tenha causado danos à infraestrutura aeroportuária decorrentes de acidente ou incidente aeronáutico.

Entendemos que não cabe atribuir responsabilidade objetiva e equânime para proprietário e explorador, na forma proposta pelas emendas em análise. **Acolheremos parcialmente as Emendas nº 22 e nº 33**, na forma do substitutivo:

Art. 139. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica, de seus destroços ou dos bens por ela transportados, assim que liberados na forma prevista neste Código, será do operador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.

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

§ 2º Com vistas à proteção do meio ambiente, a segurança, a saúde e a preservação da propriedade, o operador da aeronave acidentada é responsável pela higienização do local, dos destroços e dos bens transportados quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.

§ 3º A aeronave e seus destroços, sem incluir os bens por ela transportados, ficam sob regime de penhor legal, como garantia das dívidas de que trata este artigo, ainda que o explorador não seja o proprietário.

§ 4º O proprietário, se não for o explorador, não responderá além dos efeitos do penhor legal de que trata o § 3º.

§ 5º Na ocorrência de acidentes ou incidentes aeronáuticos, o explorador da aeronave responderá subjetivamente pelos prejuízos



acarretados às instalações aeroportuárias, suas pistas e pátios, inclusive pelos prejuízos decorrentes da inoperância do aeródromo.

Assim, fica atendida a preocupação em dar garantias ao administrador do aeródromo, em caso de aeronaves acidentadas ou destroços que interfiram na operação do aeródromo.

2.4.58 Art. 142 (Emenda nº 99, do Senador Hélio José, e Emenda nº 279, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 99 deverá ser acolhida para inserir a ressalva “onde aplicável” no parágrafo do art. 142 que trata da implementação as normas, diretrizes e recomendações pertinentes da Organização Internacional de Aviação Civil e do Programa Nacional de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC). A ressalva é importante, pois a própria Convenção de Chicago, em seu art. 38, prevê a não adoção dos padrões internacionais estabelecidos pela Organização Internacional da Aviação Civil - OACI, exigindo, no caso, apenas a notificação formal desta diferença à Organização.

A Emenda nº 279 pretende alterar o § 2º para prever que o PNAVSEC deverá ser adequado a cada modalidade de transporte aéreo, levando em consideração o porte e a abrangência territorial das empresas. Consideramos oportuna a sugestão, e, portanto, **a Emenda nº 279 será acolhida.**

2.4.59 Art. 143 (Emenda nº 92, do Senador Hélio José, Emenda nº 196, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 293, do Senador Lasier Martins, e Emenda nº 340, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

A Emenda nº 92 será acolhida parcialmente para garantir livre acesso aos fabricantes de aeronaves aos aeródromos. Acrescentamos a condição “na forma da regulamentação da Autoridade de Aviação Civil”.

As **Emendas nº 196 e nº 340, que deverão ser acolhidas,** aperfeiçoam o § 1º do art. 143, para deixar de exigir autorização prévia para elaboração de projetos.

A Emenda nº 293 acrescenta o § 2º ao art. 143 para isentar as ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura, da necessidade de prévia autorização da autoridade competente para o exercício das atividades de elaboração de projetos, fabricação, revisão, reparo e manutenção. Como



argumenta o autor da emenda, a quantidade reduzida de partes componentes, o baixo valor e a pequena vida útil das ARPs, são incompatíveis com os longos processos de certificação produtiva das aeronaves tradicionais e certamente anulariam a competitividade na nascente indústria nacional, se aplicadas. A **Emenda nº 293 será acolhida.**

2.4.60 Art. 144 (Proposta do Relator)

Considerando a importância de que as empresas prestadoras de serviços auxiliares sejam certificadas pela Autoridade de aviação civil, será alterada a redação do parágrafo único do art. 144, de:

“Parágrafo único. O exercício das atividades previstas neste artigo depende de prévia comunicação à administração do aeródromo onde serão prestadas, sem prejuízo dos demais procedimentos para autorização, certificação ou homologação junto às autoridades competentes, quando for o caso.”

Para:

“Parágrafo único. O exercício das atividades previstas neste artigo depende de autorização, certificação ou homologação junto às autoridades competentes, sem prejuízo da comunicação à administração do aeródromo onde serão prestadas.”

2.4.61 Art. 145 (Emenda nº 187, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 341, do Senador Aloysio Nunes Ferreira, e Proposta do Relator)

As Emendas nº 187 e nº 341 incluem a expressão “entre outras” no *caput* do art. 145, logo antes da lista de instituições do sistema de formação e treinamento. O texto atual transparece que a lista apresentada de instituições do sistema de formação e treinamento é exaustiva – e não, exemplificativa. Uma lista exaustiva removeria do sistema empresas credenciadas que oferecem, por exemplo, cursos de bombeiro de aeródromo ou profissionais AVSEC.

As emendas em análise serão, assim, acatadas.

A fim de oferecer a oportunidade de melhor preparação na formação inicial de pilotos, incluímos no substitutivo que apresentamos o § 3º do art. 145, estabelecendo que a idade mínima para obtenção de licença de piloto de planador será de 16 anos, com instrução em solo a partir de 14 anos completos. Acrescentamos ainda os §§ 4º e 5º, fixando as exigências de idade para as demais



categorias de piloto, hoje vigentes em norma infralegal. Dessa forma, a nova redação para o art. 145 será:

“**Art. 145.** O sistema de formação e treinamento de pessoal é constituído pelas instituições destinadas a formar, treinar, especializar e aperfeiçoar os profissionais e amadores da aviação civil, nele incluindo-se, entre outras, as escolas de aviação civil, aeroclubes, escolas técnicas e instituições de ensino superior.

§ 1º O exercício das atividades econômicas previstas neste artigo poderá depender de prévio licenciamento da Autoridade de Aviação Civil.

§ 2º A Autoridade de Aviação Civil poderá estabelecer requisitos mínimos para a realização de cursos e a expedição de diplomas de conclusão.

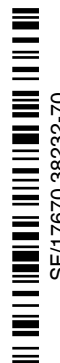
§ 3º O adolescente terá a oportunidade de formação aeronáutica através da obtenção de licença de piloto de planador a partir dos dezesseis anos de idade, com instrução em solo a partir dos catorze anos completos, desempenhando atividades em caráter não profissional.

§ 4º Uma licença de aluno piloto pode ser concedida a requerentes com dezesseis anos completos, desde que este apresente termo de compromisso e responsabilidade assinado pelo responsável, com firma reconhecida em cartório, onde esteja expresso que o responsável autoriza o aluno piloto a iniciar o treinamento de voo e se responsabiliza pelos atos do aluno piloto.

§ 5º O candidato a licença de piloto deverá ter completado dezoito anos, ressalvado o disposto nos §§ 3º e 4º.”

2.4.62 Novo artigo, logo após o Art. 145 (Emenda nº 88, do Senador Randolfe Rodrigues)

O art. 88 inclui novo artigo para tratar dos aeroclubes, Pela importância dos aeroclubes na formação de profissionais do setor, e a fim de garantir a sua sobrevivência, **acolhemos parcialmente a Emenda nº 88**. Não é possível acolher o § 2º proposto, tendo em vista que a declaração de utilidade pública é realizada pelo Ministério da Justiça, não cabendo proclamar em lei.



“**Art. xxx.** Aero clube é toda pessoa jurídica com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são 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 Aero clubes poderão ser autorizados a funcionar como escolas de aviação desde que autorizado pela Autoridade de Aviação Civil.”

2.4.63 Art. 147 (Emenda nº 295, do Senador Lasier Martins)

Acolhemos a Emenda nº 295 que acrescenta o § 3º ao art. 147 a fim de dispensar o registro das ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura. As ARPs assemelham-se a equipamentos profissionais comuns, não se diferenciando em função de nacionalidade, matrícula ou aeronavegabilidade, nem lhes sendo aplicáveis os atos públicos descritos no caput do art. 147, que são realizados como transações de bens comuns.

2.4.64 Art. 150 (Proposta do Relator)

Incluimos no substitutivo alteração para o art. 150 a fim de consignar que o referencial a ser considerado para a definição da nacionalidade de uma aeronave deverá ser exclusivamente a jurisdição na qual se encontra matriculada, em linha com os arts. 17 e 18 da Convenção de Chicago, da qual o Brasil é signatário (Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946). A nova redação para o caput do artigo será:

“**Art. 150.** A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada, independentemente da nacionalidade ou local de residência de seu proprietário, explorador ou passageiro, e de seu tempo de permanência no território nacional.

.....”

2.4.65 Art. 153 (Emenda nº 123, do Senador Hélio José)

A Emenda nº 123, acolhida, corrige a redação do art. 153, uma vez que não existe “certificado de nacionalidade”

2.4.66 Art. 157 (Emenda nº 281, do Senador Paulo Bauer, e Emenda nº 298, do Senador Lasier Martins, e Proposta do Relator)

Acolhemos a Emenda nº 298, que acrescenta o § 5º ao art. 157 para dispensar da necessidade de Certificado de Aeronavegabilidade as ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura. O Certificado de



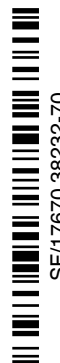
Aeronavegabilidade não tem função prática defensável para as ARPs dentro dos restritos limites definidos.

A Emenda nº 281, que acolhemos, acrescenta, no art. 157, a Categoria de Aeronaves Leves Esportivas entre as que podem receber Certificado de Aeronavegabilidade Especial. A categoria de Aeronaves Leves é uma nova categoria de aeronaves implantada pela ANAC em substituição aos ultraleves, com nível de segurança adequado, intermediário entre as de construção amadora e as de projeto certificado TIPO.

Na forma do substitutivo, dividimos a categoria Leve Esportiva em dois incisos, um para aeronave Leve Esportiva e outro para aeronave Leve Esportiva Experimental. A inserção dos incisos atende o que vem sendo utilizado em parâmetros internacionais e que, inclusive, poderá ser considerado em padrões futuros de certificações da própria Autoridade de Aviação Civil. Nesse contexto, a aeronave experimental poderá enquadrar diversas categorias, entre as quais, aquelas de construção amadora, ou ainda aquelas destinadas à pesquisa e no desenvolvimento de modelos para a indústria. A aeronave leve esportiva classe especial, por sua vez, é aquela produzida segundo regras de projetos em indústrias devidamente qualificadas e submetidas a aspectos de aeronavegabilidade, com emissão de Certificado de Voo especial. Já como aeronave leve esportiva classe experimental, entende-se aquela que, mesmo montada a partir de *kits*, deve ser equiparada aos equipamentos montados por amadores, operando com as limitações da categoria dos experimentais. O papel de certificação e liberação para operações desses equipamentos, ficará ao encargo da Autoridade de Aviação Civil.

2.4.67 Arts. 159 e 161 (Proposta do Relator)

Incluimos no substitutivo proposta de alteração do teor do inciso II do art. 159 do PLS, e inciso VIII do art. 161, que passam a contar com a seguinte proposta de redação:



“**Art. 159.** Adquire-se a propriedade da aeronave:

.....

II – por usucapião judicial ou extrajudicial;

.....”

“**Art. 161.** Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro de Aviação Civil Brasileiro:

.....

VIII – atas notariais e demais atos cartorários para o reconhecimento do usucapião extrajudicial.”

Tal disposição atende o que determina o art. 1.071, inciso I, da Lei nº 13.105, de 2015, conforme alteração que promoveu na Lei nº 6.015, de 1973, com inclusão do artigo 216-A, em sua redação, dando eficácia ao reconhecimento do procedimento e trâmites da usucapião extrajudicial

2.4.68 Art. 168 (Proposta do Relator)

Incluimos no substitutivo alteração a fim de estender a aplicação das disposições do art. 168 às aeronaves estrangeiras, cujos registros constam de órgãos de semelhante função à do Registro de Aviação Civil Brasileiro. A nova redação do artigo será:

“Art. 168. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro ou em qualquer órgão de registro aeronáutico competente de outra jurisdição estrangeira, mediante qualquer contrato de utilização, a aeronave para todos fins, será considerada como bem de seu explorador, excluindo-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à sua exploração.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome do explorador não constar no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do §1º, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro ou no registro aeronáutico competente de outra jurisdição, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.”

2.4.69 Art. 177 (Proposta do Relator)



A Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005 – Lei de Falências –, em seu art. 199, § 1º, pretende garantir às empresas que exploram serviços aéreos ou de infraestrutura aeronáutica que, na hipótese de recuperação judicial ou de decretação de falência, não sejam suspensos seus direitos derivados de contratos de locação, arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de arrendamento de aeronaves ou de suas partes. O art. 177 do PLS, na forma como proposto, restringe esses direitos somente às empresas de transporte aéreo regular, acabando por prejudicar outras empresas prestadoras de serviços aéreos, às quais tais direitos mostram-se fundamentais para a plena consecução de seu objeto social e o consequente auferimento de recursos a serem utilizados para o pagamento de seus credores.

Assim, faz-se necessária a adequação do *caput* do art. 177 aos dizeres da Lei de Falências, cujo texto é mais abrangente. Resulta a seguinte redação ao art. 177:

Art. 177. Na recuperação judicial e na falência de empresa que explore serviços aéreos de qualquer natureza, ou de infraestrutura aeronáutica, em nenhuma hipótese ficará suspenso o exercício de direitos derivados de contratos de locação, arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de direito de uso sobre aeronaves ou de suas partes.

§ 1º Os créditos decorrentes dos contratos de arrendamento de aeronaves não se submeterão aos efeitos da recuperação judicial ou extrajudicial, prevalecendo os direitos de propriedade sobre a coisa e as condições contratuais, não lhes sendo aplicada a ressalva contida na Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005.

§ 2º Na hipótese de falência das sociedades de que trata o *caput*, prevalecerão os direitos de propriedade sobre a coisa relativos a contratos de locação, de arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de direito de uso de aeronaves ou de suas partes.

2.4.70 Art. 178 (Emenda nº 10, do Senador Ciro Nogueira)

A **Emenda nº 10 será acolhida**. Essa emenda, esclarece o texto do art. 178 sobre aeronaves intercambiadas:



“Art. 178

§ 1º A aeronave estrangeira intercambiada com empresa brasileira de transporte aéreo deve passar por vistoria técnica **junto à autoridade competente e ter o respectivo contrato de intercâmbio** inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro”.

2.4.71 Art. 215 (Emenda nº 76, do Senador Lindbergh Farias, e Emenda nº 80, do Senador Randolfe Rodrigues)

A Emenda nº 76 pretende estabelecer no PLS a proteção de mercado de trabalho para os aeronautas brasileiros. Entendemos que a proteção da mão de obra nacional, está atualmente vigente e deverá ser mantida com o novo Código Brasileiro de Aeronáutica. **A Emenda nº 76 merece acolhimento.** Dessa forma, **acolhe-se também a Emenda nº 80.**

2.4.72 Art. 213 (Emenda nº 225, do Senador José Medeiros)

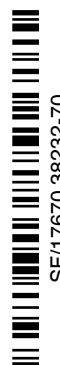
O art. 213 trata da aeronave em depósito, que estará sujeita a venda pública pela autoridade aeronáutica, se após dois anos não foi autorizada a entrega da aeronave. O § 2º do art. 213, estabelece que não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Fundo Aeronáutico, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro de Aviação Civil Brasileiro. A Emenda nº 225 pretende alterar o § 2º para que a aeronave na situação em análise seja adjudicada ao Comando da Aeronáutica e não ao Fundo Aeronáutico. Considerando que o Fundo Aeronáutico possui natureza apenas contábil e é administrado pelo Comando da Aeronáutica, a **Emenda nº 225 é necessária e será acolhida.**

2.4.73 Art. 218 (Emenda nº 224, do Senador José Medeiros)

A Emenda nº 224, que merece ser acolhida, inclui o parágrafo único ao art. 218, para definir a figura do Comandante, que no caso das aeronaves integrantes de sistemas remotamente pilotados, será a pessoa designada pelo operador ou proprietário para operar o sistema.

2.4.74 Art. 223 (Emenda nº 14, do Senador Ciro Nogueira)

A emenda nº 14 pretende corrigir excesso na regulação proposta para o consumo de bebida alcoólica a bordo, bem como suprir omissão quanto a possibilidade de um passageiro impedir o funcionamento ou destruir qualquer objeto do interior da aeronave. **A Emenda nº 14 deverá ser acolhida.**



2.4.75 Art. 227 (Emenda nº 132, do Senador Hélio José)

A **emenda nº 132** corrige dubiedade na redação do art. 227, e, portanto, **deverá ser acolhida**, na forma do substitutivo.

2.4.76 Art. 228 (Proposta do Relator)

Incluimos no substitutivo proposta de alteração no teor do artigo 228 do PLS, que passa a contar com a seguinte redação:

“**Art. 228.** O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos, óbitos e declarações de última vontade que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.”

A alteração é relevante, uma vez que a lavratura de testamento durante o voo está prevista nos arts. 1.889 a 1.891 da Lei nº 10.406, de 2002 (Código Civil).

2.4.77 Art. 233 (Emenda nº 148, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 282, do Senador Paulo Bauer, e Emenda nº 344, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As **Emendas nº 148, nº 282 e nº 344** corrigem o art. 233 para que o serviço de mala postal não fique restrito somente ao transporte aéreo público regular. As emendas em análise **devem ser acatadas**, uma vez que não há qualquer vantagem ou motivo para que se crie uma reserva de mercado no setor, que reduziria a concorrência, em prejuízo da qualidade e dos preços do serviço.

2.4.78 Art. 234 (Emenda nº 200, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 345, do Senador Aloysio Nunes Ferreira, e Proposta do Relator)

As Emendas nº 200 e nº 345 buscam restringir o escopo do art. 234 somente às empresas de transporte aéreo público regular. Na atual redação do artigo, que trata sobre a atuação da autoridade de aviação civil na regulação dos serviços aéreos, estabelece-se que a autoridade visará especialmente (i) assegurar às empresas brasileiras de transporte aéreo público a exploração de quaisquer linhas aéreas domésticas, observadas, exclusivamente, as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo, a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado; (ii) manter, enquanto forem atendidas as exigências regulamentares de prestação de serviço



adequado, os horários de pouso e decolagem alocados às empresas de transporte aéreo; e (iii) assegurar a liberdade tarifária.

Acreditamos ser desnecessária alteração de redação do inciso I, uma vez que a distinção entre os serviços regulares ou não regulares poderá ser atingida por meio das normas regulamentares de prestação do serviço adequado, citadas no texto.

Acolhemos a nova redação para o inciso II, por tornar mais claro que não há uma espécie de direito adquirido na utilização de pousos e decolagens, que desestimularia a concorrência, mas não se pode prescindir de critérios objetivos, que agregam segurança jurídica ao planejamento das empresas. **As emendas em epígrafe serão, portanto, acolhidas parcialmente.**

Por outro lado, uma vez que a empresa aérea obtenha direito à exploração de linha aérea doméstica, há que se garantir um compromisso mínimo de manutenção temporal da atividade. Tal medida é necessária, em primeiro lugar, pelo respeito ao consumidor, que passa a poder planejar a utilização do serviço de transporte aéreo, sem interrupção abrupta e injustificada. Por essa razão propomos o acréscimo dos seguintes parágrafos ao art. 234:

“§ 1º A desistência ou a suspensão da exploração de linha aérea doméstica fica condicionada à anuência da Autoridade de Aviação Civil e desde que comprovada alguma das razões que inviabilizam a operação:

I – Queda de demanda continuada, que comprometa a continuidade da linha;

II – Deterioração das condições econômicas da empresa; ou

III – Alteração de condições técnicas de infraestrutura.

§ 2º A desistência ou suspensão de que trata o § 1º deverá ser comunicada à Autoridade de Aviação Civil com antecedência mínima de três meses.”

2.4.79 Art. 236 (Emenda nº 215, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 346, do Senador Aloysio Nunes Ferreira, e Proposta do Relator)

O art. 236 relaciona as cláusulas essenciais do contrato de adesão para o serviço de transporte aéreo público. Uma vez que o contrato de adesão não extingue a competência regulatória, no nosso entendimento, alguns parâmetros não devem estar rigidamente fixados no contrato de adesão, sob pena de não ser possível realizar atualização e modernização dos critérios de prestação de serviço.



Nesta linha de proposta, as Emendas nº 215 e nº 346 pretendem suprimir os incisos III e V do art. 236, mostrados a seguir:

“**Art. 236.** São cláusulas essenciais do contrato de adesão as relativas:

.....

~~III — aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade dos serviços;~~

.....

~~V — à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de informações de interesse da autoridade de aviação civil.~~

.....”

Pelos motivos expostos, devem ser acolhidas as Emendas nº 215 e nº 346.

Para aperfeiçoamento da proposta, estamos modificando nos arts. 235 e 236 as referências a “contrato de adesão”, passando a citar “termo de autorização”, na forma do substitutivo.

2.4.80 Art. 238 (Emenda nº 155, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 346, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As **Emendas nº 155 e nº 346** propõem suprimir o § 1º do art. 238, que detalha itens do requerimento de autorização para exploração de serviço de aéreo público. Concordamos que a matéria não precisa constar em lei e devem ser **acolhidas as emendas em análise.**

2.4.81 Art. 244 (Emenda nº 81, do Senador Randolfe Rodrigues, e Emenda nº 130, do Senador Hélio José)

A **Emenda nº 130, que será acolhida**, corrige o nome do Capítulo III, para “Do Serviço de Transporte Aéreo Regular”.

A Emenda nº 81 pretende garantir reserva de mercado de trabalho para aeronautas brasileiros em voos internacionais, operados por empresas designadas pelo Estado Brasileiro. Entendemos que a liberação do mercado de transporte aéreo para o capital estrangeiro precisa ser acompanhada de medidas protetivas ao trabalhador brasileiro. Neste sentido, a Emenda nº 81 protege o tripulante brasileiro do risco de substituição por mão de obra importada. Protege ainda o trabalhador brasileiro do risco de ser coagido a firmar contrato de trabalho



em solo estrangeiro, em condições mais precárias que as atuais. **A Emenda nº 81, portanto, deverá ser acolhida, na forma do substitutivo:**

“§ 2º Voos regulares internacionais operados por empresas designadas pelo Estado Brasileiro deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, podendo ser empregados comissários de voo estrangeiros desde que o número destes não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da aeronave.”

2.4.82 Art. 247 (Emenda nº 153, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 335, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As **Emendas nº 153 e nº 335** pretendem suprimir o inciso V do art. 247 do PLS. O Projeto de Lei traz procedimentos de apresentação de documentos que, atualmente, a autoridade de aviação civil já entende como dispensáveis, como este do inciso V: “horários que pretende observar, na forma do regulamento expedido pela autoridade de aviação civil brasileira”. Assim, **serão acolhidas as emendas em análise.**

2.4.83 Art. 254 (Proposta do Relator)

No substitutivo que apresentamos, alteramos o teor do art. 254 do PLS, que passa a ter a seguinte redação:

“**Art. 255.** Serviço de transporte aéreo público não regular de passageiro ou carga, doméstico ou internacional, é o explorado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando a proporcionar atendimento imediato, independentemente de horário, percurso ou escala, compreendendo, inclusive, a prestação de serviços de taxi aéreo, linhas sistemáticas, complementares e os demais serviços a serem admitidos pela Autoridade de Aviação Civil, visando o fomento e o desenvolvimento da atividade.”

A alteração visa a contemplar e ampliar os serviços que podem e poderão ser realizados pelos táxis aéreos, que vão além da execução do voo por demanda.

2.4.84 Arts. 255 a 259 – Capítulo V - Dos Serviços Aéreos Especializados – Título VI (Emendas nº 154, nº 183, nº 184, nº 189 e nº 218 do Senador



Vicentinho Alves, Emenda nº 283, do Senador Paulo Bauer, e Emenda nº 336, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

Acolhemos as emendas que tinham como proposta supressão do Capítulo V e dos seus artigos, do art. 255 ao art. 259. Os serviços aéreos especializados possuem natureza eminentemente privada, em que tomador e prestador dos serviços ajustam as condições de sua execução, sem qualquer natureza pública dos mesmos. Dessa forma, todos esses artigos podem estar agregados no capítulo “Demais Atividades Aéreas”, que será renomeado para “Dos Serviços Aéreos Privados”, na forma do substitutivo.

A Emenda nº 283 propõe estabelecer em lei que as aeronaves destinadas ao aerodesporto podem obter patrocínio para seus voos sem configurar publicidade aérea. Embora sejam suprimidos os artigos do capítulo de serviços aéreos especializados, a Emenda nº 283 é atendida no seu propósito pelo acolhimento da Emenda nº 304, que cria novo artigo tratando de aerodesporto.

Merecem ser acolhidas as Emendas nº 154, nº 183, nº 184, nº 189, nº 218, nº 283 e nº 336.

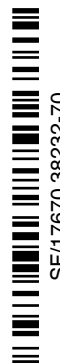
2.4.85 Art. 260 (Emenda nº 128, do Senador Hélio José, Emenda nº 182, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 336, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

Acolhemos a Emenda nº 128, que renomeia o Capítulo “Demais Atividades Aéreas”, para “Do Serviço Aéreo Privado”

As **Emendas nº 182 e nº 336 devem ser acolhidas**. A proposta é reescrever o art. 260, adequando sua redação à exclusão do capítulo sobre serviços aéreos especializados, que agora passa a estar agregado ao capítulo que tratará de Serviço Aéreo Privado.

2.4.86 Novo artigo após o Art. 260 (Emenda nº 304, do Senador Vicentinho Alves)

A Emenda nº 304 pretende fixar em lei diversas atividades já praticadas, e esclarece responsabilizações dos atos no setor de aerodesporto. Considerando a pertinência do assunto em ser tratado no Código, **a Emenda nº 304 merece ser acolhida**, na forma do substitutivo. O novo artigo, a ser criado em seguida ao art. 260, na numeração atual do PLS conterà:



“**Art. XXX.** Considera-se como aerodesporto a atividade aeronáutica, tripulada ou controlada remotamente, visando a competição, exibição, treinamento, atividades lúdicas, culturais, turísticas e de aventura, em conformidade com as normas regulamentares emitidas pelas autoridades de aviação civil e aeronáutica.

§ 1º as práticas acima definidas independem de prévia autorização da Autoridade Aeronáutica e poderão ser realizadas livremente em todo o espaço aéreo não controlado, sobre áreas de baixa densidade populacional ou conforme determinado pela autoridade aeronáutica, tal como definido nas cartas aeronáuticas, bem como nas áreas terminais definidas ou autorizadas para tanto.

§ 2º As operações tratadas nesse artigo se darão por conta e risco exclusivo de seus praticantes, devendo tais condições ser expressamente repassada por seus operadores aos acompanhantes.

§ 3º Todo dano causado a terceiros serão assumidos por seus operadores, independente da contratação de seguro.

§ 4º Somente poderá operar as práticas definidas no caput aqueles que sejam habilitados pelas respectivas autoridades de aviação civil e aeronáutica.

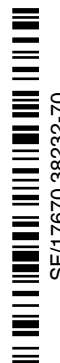
§ 5º Desde que seja com os objetivos distintos daqueles previstos no art. 230 do presente Código, poderão ser remunerados os voos turísticos de aventura em aeronaves esportivas e equipamentos destinados a essa finalidade.

§ 6º As aeronaves esportivas poderão exibir as logomarcas de seus apoiadores ou patrocinadores, independentemente de autorização ou cobrança de tributos, desde que haja um contrato formal de patrocínio.”

A liberação do espaço aéreo não controlado para o aerodesporto e o voo de instrução trata-se de realidade que acontece há um bom tempo, o que não dista, aliás, das práticas de outros países. Tal medida visa desburocratizar a atividade dos voos dessa natureza, que vêm mantendo altos índices de segurança em suas operações. Caberá, como sempre, à Autoridade Aeronáutica delimitar áreas nas quais sejam cabíveis qualquer restrição à favor da segurança da aviação civil. Por sua vez, a remuneração dos voos de aventura vem de encontro a uma antiga reivindicação e visa estimular o turismo aeronáutico e sua profissionalização, além de atrair novos praticantes e entusiastas para o aerodesporto.

2.4.87 Art. 268 (Emenda nº 284, do Senador Paulo Bauer)

A **Emenda nº 284, que merece ser acolhida**, propõe acrescentar parágrafo único ao art. 268 para estabelecer que a autoridade de aviação civil



expedirá regulações diferenciadas para cada uma das modalidades de transporte aéreo público, levando em conta o porte e a abrangência territorial das empresas envolvidas, tendo em vista não sobrecarregar as pequenas empresas, permitindo seu crescimento. A emenda será acatada na forma do texto do substitutivo:

“**Art. 268.** Na regulação do transporte aéreo público a autoridade de aviação civil uniformizará a regulamentação por ela expedida e os Tratados, Convenções e Atos Internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, de forma a propiciar um regime harmônico com relação às normas aplicáveis ao transporte aéreo doméstico e internacional.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil emitirá regulamentos diferenciados para cada uma das modalidades de transporte aéreo público, sempre que possível modulando os requisitos para diferentes níveis de porte e abrangência territorial das empresas reguladas.”

2.4.88 Arts. 269 a 274 (Emenda nº 79, do Senador Lindbergh Farias)

A Emenda nº 79, mediante inclusão e modificação na redação de dispositivos propostos (arts. 269, 270, e 274 a 276 do PLS), objetiva aplicar leves penalidades ao transportador para os casos em que o passageiro não pode embarcar e realizar a viagem por razões alheias à sua vontade. As sanções propostas pela emenda são moderadas e razoáveis, razão pela qual a **emenda merece ser acolhida parcialmente**, exceção feita ao art. 275 proposto, em razão de conflito com a emenda nº 43, pelas razões abaixo, e ao art. 270 com redação substitutiva que apresentamos.

Quanto ao art. 70, a eliminação da franquia obrigatória de bagagem despachada poderia resultar em fenômeno verificado em outros países, em que as empresas competem com transparência no valor da passagem aérea, mas não dão visibilidade ao valor cobrado por bagagem. Assim surpreendem negativamente os passageiros, e o mercado perde em eficiência competitiva. Para que tal fenômeno não ocorra no mercado nacional, propomos a inclusão do novo § 2º ao art. 270:



“**Art. 269.** A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º A operação de embarque inicia-se com a transposição pelo passageiro do limite entre a área destinada ao público em geral e aquela reservada aos passageiros e termina com sua entrada na aeronave.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída do passageiro da aeronave e termina com a transposição do limite entre a área reservada aos passageiros e aquela destinada ao público em geral.

§ 3º A autoridade de aviação civil disporá sobre as Condições Gerais de Transporte, observado o disposto nesta Lei, nas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil e na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, Código de Defesa do Consumidor.”

“**Art. 270.** As informações sobre o contrato de transporte aéreo de passageiros e bagagens e as respectivas tarifas devem ser disponibilizadas pelo transportador antes da venda do bilhete de passagem, incluindo as condições para cancelamento, alteração e reembolso.

§ 1º O transportador poderá franquear o transporte de bagagens dentro de limites de peso por ele pré-estabelecidos e oferecer tarifas para venda de bilhetes de acordo com a franquia aplicável, desde que informado nas condições tarifárias.

§ 2º A oferta do bilhete de passagem aérea sempre deverá apresentar opções de preço sem bagagem a despachar e, adicionalmente:

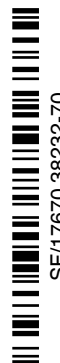
- I- Com 23 quilos de bagagem em voos nacionais; ou
- II- Com dois volumes de até 32 quilos cada, de bagagem em voos internacionais.”

“**Art. 274.** O passageiro com reserva confirmada deve comparecer para o embarque com a antecedência mínima estabelecida pelo transportador ou, no caso de omissão quanto à especificação do horário de embarque, de acordo com o previsto em ato da autoridade de aviação civil.

§ 1º As operações de embarque e desembarque poderão ser realizadas em até 2 (duas) horas após o horário previsto.

§ 2º Respeitado o disposto no § 1º, o passageiro poderá ser embarcado em outro voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino.

§ 3º Os passageiros deverão ser comunicados, com a máxima antecedência possível, de atrasos ou cancelamentos do voo e, se houver, dos novos horários previstos para embarque e desembarque.”



2.4.89 Art. 275 (Emenda nº 43, do Senador Lasier Martins)

A emenda nº 43 pretende modificar algo que existe na prática e está previsto no art. 275 do PLS em análise: a possibilidade de o transportador cancelar as reservas dos voos subsequentes do passageiro que não se apresentou tempestivamente para o embarque. Entendemos que a ausência do passageiro para embarque em um dos trechos não faz presumir de forma absoluta que ele estará ausente nos demais, devendo a sanção para o passageiro faltoso ser apenas a estabelecida contratualmente (exemplo: perda total ou parcial do valor pago) e não a perda dos demais trechos. A prática atual, que a proposição referenda, tem gerado inúmeros problemas e dissabores, **razão pela qual acolhemos a emenda.**

2.4.90 Art. 276 (Emenda nº 79, do Senador Lindbergh Farias)

Em razão do que foi analisado para os art. 269 a 274 acima, acolhemos também o art. 276 proposto pela Emenda nº 79:

“Art. 276 Em caso de cancelamento de voo, preterição de embarque ou atraso superior a quatro horas no aeroporto de início do voo ou em aeroporto de escala, o passageiro que tiver comparecido para embarque na hora estabelecida fará jus a:

I – recebimento de indenização, no valor correspondente ao da maior tarifa cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo no trecho considerado;

II – garantia do direito contratual ao transporte previsto no bilhete, o qual poderá ser usufruído na forma de uma das seguintes alternativas:

a) acomodação em outro voo da mesma empresa aérea ou endosso do bilhete para outro transportador que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, no prazo de vinte e quatro horas, a contar do horário previsto para embarque; ou

b) reembolso do valor do bilhete;

III – assistência compatível com o tempo de espera, sob a forma de facilidades de comunicação e alimentação;

IV – hospedagem e transporte de e para o aeroporto, nas hipóteses de endosso ou acomodação em outro voo cujo embarque previsto deva ocorrer em período superior a seis horas com relação ao horário do voo original.

§ 2º A indenização e o reembolso serão pagos de imediato e em moeda corrente, mediante entrega de numerário ou depósito em conta bancária indicada pelo passageiro.

§ 3º Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso superior a duas horas em aeroporto de escala, ao passageiro que optar pelo reembolso



do valor do bilhete será assegurado o direito a voo de regresso ao aeroporto de início do voo.

§ 4º As obrigações do transportador poderão ser substituídas por quaisquer outras formas de compensação estabelecidas em comum acordo com o passageiro.

2.4.91 Art. 277 (Emenda nº 3, do Senador Ciro Nogueira)

A emenda nº 3 propõe excluir a expressão “independentemente do pagamento de qualquer indenização” do § 3º do art. 277 do PLS, relativa aos casos em que o passageiro, dentro do prazo previsto, opta pelo cancelamento da passagem e tem direito ao reembolso. Entendemos que a mencionada expressão é desnecessária e pode causar confusão, razão pela qual **acolhemos a emenda.**

2.4.92 Art. 278 (Emenda nº 42, do Senador Lasier Martins, e Emenda nº 140, do Senador Paulo Rocha)

A emenda nº 42 propõe a exclusão de três das quatro hipóteses previstas no art. 278 do PLS a respeito da perda dos valores pagos pelo passageiro, de modo que apenas no caso de previsão contratual expressa poderá o transportador aéreo reter a totalidade dos valores pagos pelo passageiro que desistiu da viagem. Entendemos que a legislação deve criar regras para, quando conveniente, proteger a parte mais fraca, deixando para as partes a liberdade de contratar e estabelecer as regras que regerão o contrato. Contudo, a emenda nº 140 é de mesmo teor, mas tem redação melhor, razão pela qual **acatamos parcialmente a emenda nº 42.**

A emenda nº 140, pelas razões acima, é acolhida.

2.4.93 Art. 287 (Emenda nº 30, do Senador Flexa Ribeiro)

A emenda nº 30 propõe alterar o prazo previsto no § 2º do art. 287 do PLS, que é de sete dias, no caso de protesto por avarias, de modo a estabelecer que o protesto deve ser feito imediatamente. A emenda está justificada com a existência de norma alfandegária que impõe o ônus do protesto imediato à Secretaria da Receita Federal por parte do depositário da mercadoria. Entendemos que a verificação das avarias deve ser efetuada de imediato, pois o prazo de sete dias é longo o suficiente para criar dúvidas a respeito da causa do dano, razão pela qual **acolhemos a emenda nº 30.**



2.4.94 Art. 290 (Emenda nº 39, do Senador Lasier Martins, Emenda nº 141, do Senador Paulo Rocha, Emenda nº 199, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 332, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

O art. 290, em sua redação proposta, apresenta quatro hipóteses em que a companhia aérea se eximiria da responsabilidade de indenizar pelo dano ocasionado por atraso ou cancelamento de voo, ou, então, pelo atraso na entrega da bagagem ou carga. A emenda nº 39 pretende eliminar três delas, que são subjetivas demais, e podem causar prejuízos aos usuários e consumidores, mesmo que não tenham dado causa às hipóteses previstas no dispositivo. É fato que o consumidor se encontra em situação mais frágil e desprovido das informações que o prestador do serviço possui. Afinal, o transportador deve conhecer e trabalhar para mitigar os riscos de seu negócio. A emenda mantém a hipótese de restrições ao voo por determinação das autoridades públicas. Por essas razões, a **Emenda nº 39 merece ser acolhida**.

Acolhe-se, por consequência, a **Emenda nº 141**, que pretendia suprimir apenas os incisos I e III, do parágrafo único.

Ainda, as **Emendas nº 199 e nº 332 são acolhidas** para substituir “autoridade aeronáutica” por “administração do aeródromo”.

“**Art. 290.**

Parágrafo único. Constituem caso fortuito ou força maior as restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil, da administração do aeródromo, da autoridade aeroportuária ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública.”

2.4.95 Art. 301 (Emenda nº 7, do Senador Ciro Nogueira)

A Emenda nº 7 propõe eliminar o § 2º que contém uma presunção descabida contra o transportador aéreo no caso de transporte combinado: “Em se tratando de transporte combinado, o dano se presumirá, salvo prova em contrário, como resultante de um fato ocorrido durante o transporte aéreo”. A **Emenda nº 7 merece ser acolhida**, assim suprime-se o § 2º do art. 301 e renumera-se o § 1º para parágrafo único.



2.4.96 Art. 312 (Proposta do Relator)

O art. 312 trata da obrigação do explorador contratar o seguro para eventual indenização de riscos futuros. O parágrafo único estabelece que a Autoridade de Aviação Civil poderá dispensar a contratação de seguro por órgãos da administração pública direta ou indireta.

O texto do parágrafo único poderá colocar em risco a higidez financeira dos entes da Administração Pública, na medida em que teriam que arcar com o pagamento de indenizações em razão de acidentes aéreos, caso a contratação do Seguro de Responsabilidade de Empresa de Transporte Aéreo (RETA) não seja mais obrigatória.

Adicionalmente, a ausência de contratação do Seguro RETA agravaria ainda mais a situação das pessoas mais vulneráveis, pois como é sabido o pagamento dos precatórios judiciais possuem prazos elevados até o seu efetivo pagamento. Isso acaba prejudicando aqueles que possuem menos recursos e dependem desse valor para o pagamento de despesas médicas, por exemplo, além de expor a excessivo risco os funcionários da Administração Pública, bem como eventuais terceiros que venham a sofrer algum tipo de dano.

Assim, a Relatoria propõe a **supressão do parágrafo único** do art. 312 no substitutivo que apresenta.

2.4.97 Art. 317 (Emenda nº 126, do Senador Hélio José, Emenda nº 169, do Senador Vicentinho Alves, Emenda nº 286, do Senador Paulo Bauer, e Emenda nº 336, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As **Emendas nº 169 e nº 336, acolhidas**, dão nova redação ao inciso XII, do § 1º, que em harmonia com a aprovação da Emenda nº 128, será modificado para “os serviços aéreos privados”.

A Emenda nº 126 aponta corretamente a falta de conexão lógica dos incisos XIII e XIV, que deveriam relacionar atividades reguladas, com o comando do § 1º. **A Emenda nº 126 deverá ser acatada** e os incisos XIII e XIV suprimidos.

A Emenda nº 286 acrescenta § 4º, para determinar que as Autoridades de Aviação Civil e Aeronáutica deverão responsabilizar separadamente o proprietário e o Piloto em Comando da aeronave em função do tipo de infração. Como exemplo cita que Infração às Regras do Ar deverão ser



imputáveis somente ao piloto. Voar sem seguro ou com IAM vencida é imputável ao piloto e ao proprietário. A **Emenda nº 286** torna mais clara a interpretação da norma, e **deverá ser acolhida**.

2.4.98 Art. 318 (Emenda nº 125, do Senador Hélio José)

A Emenda nº 125 propõe aperfeiçoar o inciso XV do art. 318, para que a definição de “trânsito em julgado” seja substituída por “trânsito em julgado administrativo”. A **emenda deverá ser parcialmente acolhida**, entretanto, corrigimos, na forma do substitutivo, uma vez que o conceito de trânsito em julgado não deve ser usado na esfera administrativa:

“Art. 318.

XV – decisão administrativa definitiva: atributo de definitividade de decisão proferida em processo administrativo sancionador, o que ocorre quando não couber mais recurso na esfera administrativa.”

2.4.99 Art. 320 (Emenda nº 4, do Senador Ciro Nogueira; Proposta do Relator)

O art. 320 trata de regras gerais de aplicação das sanções. A **Emenda nº 4, acolhida**, acrescenta § 2º, renumerando os demais, para estabelecer que para os efeitos previstos no § 1º, quando se tratar de pessoa jurídica, as notificações devem ser efetuadas no endereço da sede da empresa.

É necessário ainda conferir maior transparência ao processo administrativo sancionatório por infrações às normas jurídicas do setor aéreo. Para tanto, propomos no substitutivo alteração ao art. 320 para garantir a publicidade dos documentos e decisões administrativas sancionatórias para que os interessados e a população em geral conheçam o conteúdo das decisões administrativas adotadas pelas autoridades competentes.



“Art. 320.....

§ 4º Todos os documentos relativos a processos administrativos sancionatórios, em andamento ou já concluídos, deverão ser disponibilizados no sítio da internet da autoridade administrativa competente sem condicionantes de acesso.”

2.4.100 Art. 321 (Emenda nº 314, do Senador Vicentinho Alves)

A **Emenda nº 314, acolhida**, acrescenta parágrafo ao Art. 321, que quanto ao curso de procedimentos “o processo em que a autoridade deflagrar medida de natureza cautelar, deverá ter trâmite prioritário sobre os demais, inclusive para apreciação de eventual pedido de sua revogação”. Justifica-se regra, pois, as medidas cautelares causam grandes embaraços aos operadores que, mesmo que resolvam rapidamente as irregularidades existentes, ainda sofrem com a demora para análise de seus pedidos de desembaraço. Os processos são analisados em uma ordem cronológica que não leva em consideração a urgência da situação.

2.4.101 Art. 324 (Emendas nº 313 e 315, do Senador Vicentinho Alves)

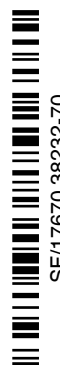
As Emendas nº 313 e nº 315 apresentam propostas de parágrafos para incluir no art. 324 a fim de resolver o problema de autuações em sequência relativas a situações idênticas que se projetam no tempo. Por exemplo, táxi aéreo que voa com aeronave fora da Especificação Operativa, aplica-se uma multa por cada voo realizado com a referida aeronave.

Deverá ser acolhida a Emenda nº 315, que acrescenta o § 2º ao art. 324, para estabelecer que deverá ser aplicada multa singular em caso de infração continuada. Entretanto, **deverá ser acolhida parcialmente a Emenda nº 313**, pois apresentaremos no substitutivo nova redação para melhor definir infração continuada no § 3º:

“Art. 324.....

§ 2º Em se tratando de infração continuada, deverá ser aplicada multa singular a ser fixada de acordo com a gravidade da falta cometida.

§ 3º A infração continuada revela-se quando o infrator, mediante mais de uma ação ou omissão, pratica duas ou mais infrações da mesma espécie e, pelas condições de tempo, lugar, maneira de execução e



outras semelhantes, devem as subseqüentes ser havidas como continuação da primeira.”

2.4.102 Art. 329 (Emenda nº 124, do Senador Hélio José)

A Emenda nº 124 insere no art. 329 a expressão “bem como o valor previsto no art. 327 deste código”, para que a atualização monetária prevista no art. 329 para os limites da multa, também corrija o valor do limite, abaixo do qual, a multa será substituída pela sanção de advertência. **A emenda merece ser acolhida** pela justiça na aplicação das correções monetária.

2.4.103 Art. 338 (Emenda nº 72, do Senador Pastor Valadares)

A **emenda nº 72 será acolhida** para corrigir a duplicação na expressão “em risco” no art. 338.

2.4.104 Art. 339 (Emenda nº 223, do Senador José Medeiros)

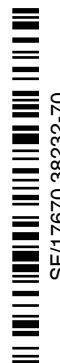
A **Emenda nº 223 deverá ser acolhida** para acrescentar parágrafo ao art. 339, de forma a estabelecer o direito de autodefesa para a aeronave interceptadora que tiver a sua segurança ameaçada pela aeronave hostil.

2.4.105 Art. 340 (Emenda nº 222, do Senador José Medeiros)

A **Emenda nº 223 deverá ser acolhida** para acrescentar parágrafo ao art. 340, de forma a estabelecer que no caso de apreensão de aeronave militar, de aeronave com modificações que incluam aparatos que permitam o emprego bélico, bem como de qualquer item bélico, o material ficará sob a custódia do Comando da Aeronáutica.

2.4.106 Art. 343 (Emenda nº 221, do Senador José Medeiros)

O Art. 343 do PLS, que trata do poder de interditar uma aeronave, atualiza o Art. 307 do CBA vigente. O art. 307, do CBA de 1986, atribui esse poder à “Autoridade Aeronáutica”, mas o art. 343 do PLS atribui o poder apenas para a “Autoridade de Aviação Civil”, excluindo implicitamente o Comando da Aeronáutica. A **Emenda nº 221, que será acolhida**, corrige o texto para acrescentar a autoridade aeronáutica no texto, já que não há razão para a exclusão e que também do interesse do Comando da Aeronáutica a continuidade do exercício desse poder, levando-se principalmente em conta a manutenção da soberania do espaço aéreo brasileiro, especialmente na faixa de fronteira.



2.4.107 Art. 344 (Emenda nº 162, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 331, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As **Emendas nº 162 e nº 331 são acolhidas** para substituir “autoridade aeronáutica” por “administração aeroportuária”.

2.4.108 Arts. 355 a 359 (Proposta do Relator)

Os novos tipos penais, previstos nos arts. 355 a 359 do projeto de lei em exame, aprimoram a proteção do transporte aéreo em nosso País, ao mesmo tempo em que resguardam a respectiva infraestrutura aeroportuária. Não obstante, entendemos que o texto da proposição pode ser aperfeiçoado com o acolhimento de algumas das emendas apresentadas e a realização de pequenos ajustes de redação, conforme Substitutivo apresentado ao final.

Fazendo uma análise geral sobre as sanções penais previstas no PLS, verifica-se que as penas de multa tiveram seus valores fixados em reais. Ocorre que a utilização desse critério, por se sujeitar a eventual desvalorização da moeda, pode tornar a pena de multa inócua. O Código Penal (CP), no entanto, fixa a pena de multa em dias-multa, calculado com base no salário mínimo vigente (arts. 49 e seguintes), opção esta que entendemos que deve ser adotada, já que mantém o valor da multa sempre atualizado.

Importante salientar também que os arts. 355 a 358 do projeto de lei preveem em seus preceitos secundários uma mesma causa de aumento de pena para o caso em que “houver dano a terceiro”. Como se trata de regra idêntica prevista para nos referidos artigos, melhor que seja acrescentado ao projeto um artigo específico tratando dessa causa de aumento de pena.

2.4.109 Art. 355 (Emenda nº 307, do Senador Vicentinho Alves)

No que se refere ao art. 355, entendemos que deve ser **parcialmente acolhida a emenda nº 307**.

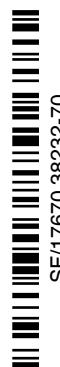
Além dos responsáveis pela indevida exploração do serviço, devem ser punidos em igualdade de condições o operador, o locatário, o fretador e a tripulação de aeronaves não certificadas para o transporte aéreo pela autoridade de aviação civil, grupo este que frequentemente tenta se eximir de sua responsabilidade, quando é flagrado realizando exploração ilícita de serviço de transporte aéreo.



Ademais, quando o crime for praticado em transporte de enfermos e transplante de órgãos, entendemos ser razoável e adequada a incidência de causa de aumento de pena. Nessas situações, por um lado, os passageiros estão mais vulneráveis, por outro lado, os exploradores clandestinos do serviço simulam situações de prestação de socorro. Esse diferencial, portanto, justifica uma punição mais grave.

No que toca à cassação da habilitação técnica da tripulação, entendemos que esta penalidade deve ser aplicada pela autoridade administrativa, assegurada ampla defesa. Do mesmo modo, as situações previstas na parte final do § 2º e do § 3º, do art. 355, propostas pela emenda, devem continuar a ser disciplinadas pelo Código Penal, visto que se afastam da especialidade do Código de Aeronáutica.

Apresentamos proposta na forma do substitutivo:



“**Art. 355.** Explorar serviço de transporte aéreo público de passageiro ou carga, regular ou não regular, doméstico ou internacional, sem a devida certificação operacional da Autoridade de Aviação Civil ou em desacordo com os limites constantes no título autorizativo do cessionário e/ou autorizatário.

Pena – detenção, de três a cinco anos, e pagamento de 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) dias-multa.

§ 1º Incorre nas mesmas penas:

I – o operador que, possuindo certificação operacional expedida pela Autoridade de Aviação Civil para o transporte aéreo público regular ou não, utilizar aeronave não certificada para o transporte aéreo remunerado de passageiro ou carga;

II – aquele que alugar ou ceder de qualquer forma mediante remuneração, aeronave certificada para o serviço aéreo privado para fins de transporte aéreo público e ou remunerado;

III – aquele que fretar ou comercializar voos em aeronave não certificada para a realização de transporte aéreo público;

IV – além dos operadores, também incorrerão na mesma pena a tripulação, seus membros que concorrerem para o crime capitulado neste artigo, o representante legal ou contratual de pessoa jurídica que, de qualquer forma, também concorrer para a prática do tipo previsto no caput;

§ 2º A pena será aumentada pela metade se o crime for praticado em missões de transporte de enfermos ou órgãos para transplantes.”

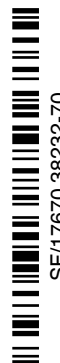
2.4.110 Art. 356 (Emenda nº 287, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 287 pretende estabelecer as condições clandestinas as quais se refere o parágrafo para não dar margem a outras interpretações. A emenda **deverá ser acolhida parcialmente**, na forma do substitutivo:

“**Art. 356.** Desenvolver, de forma clandestina, com fins comerciais, atividades de fabricação, reparo ou manutenção de aeronave, suas partes, peças e componentes, ou de demais produtos aeronáuticos.

Pena – detenção, de dois a quatro anos, e pagamento de 100 (cem) a 300 (trezentos) dias multa.”

Como será visto no tópico que trata do art. 359, será acrescido artigo ao final do capítulo para definir o que seria a condição de clandestinidade.



2.4.111 Art. 357 (Emenda nº 163, do Senador Vicentinho Alves, e Emenda nº 330, do Senador Aloysio Nunes Ferreira)

As Emendas nº 163 e nº 330 deverão ser acolhidas, na forma do substitutivo:

“**Art. 357.** Soltar balão não tripulado, mais leve que o ar e sem propulsão própria, dirigibilidade ou controle de deslocamento horizontal e vertical, sem autorização prévia da autoridade aeronáutica se configura como atentado à segurança do transporte aéreo, sujeitando o infrator às penas previstas no Código Penal.”

2.4.112 Art. 358 (Emenda nº 288, do Senador Paulo Bauer)

A Emenda nº 288, que será acolhida, pretende a supressão do art. 358 por entender que não se pode proibir o proprietário de dispor de seus bens, incluindo a possibilidade de desfazer-se, vendendo a aeronave por ele fabricada ou montada.

Em coerência com a nova redação que acolhemos para o § 2º do art. 95, que delimita condições para a transferência de aeronaves experimentais, não caberia manter a penalidade prevista no art. 358.

2.4.113 Art. 359 (Proposta do Relator)

Altera-se o Art. 359 e acrescentam-se os demais artigos, com a finalidade de aperfeiçoar o tratamento dado às infrações penais no Código:



“**Art. 359.** Promover, a bordo de aeronave, tumulto ou perturbação, ameaçar ou agredir passageiro ou tripulante, recusar-se a obedecer à instrução de tripulante ou de qualquer modo expor a perigo a segurança da aeronave.

Pena – detenção, de um a três anos, e pagamento de 50 (cinquenta) a 150 (cento e cinquenta) dias-multa.

Parágrafo único. Sem prejuízo da pena prevista neste artigo, os custos advindos de reposicionamento da aeronave, tais como voo de retorno, despesas de acomodação de tripulantes e passageiros e outras relacionadas à interrupção do voo, serão de responsabilidade do infrator.”

“**Art. ____** São efeitos da condenação penal transitada em julgado:

I – tornar certa e exigível a obrigação de indenizar o dano causado pelo crime;

II – perder, em favor da autoridade de aviação civil, ressalvado o direito do lesado ou de terceiros de boa-fé, os bens empregados na atividade clandestina, sem prejuízo de sua apreensão cautelar.

Art. ____ Para os fins do disposto neste capítulo, considera-se clandestina a atividade desenvolvida sem a competente autorização de serviço, certificação, credenciamento, licenciamento ou registro.

Art. ____ As penas previstas nos arts. 355 a 358 aumentam-se da metade se houver dano a terceiro.

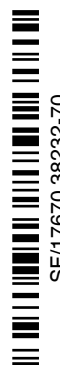
Art. ____ Os crimes definidos neste Código são de ação penal pública incondicionada.”

2.4.114 Art. 364 (Emenda nº 311, do Senador Vicentinho Alves)

O art. 364 estabelece no *caput* que prescreve em cinco anos a ação punitiva da autoridade competente no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração a este Código e à legislação complementar, contado da data da prática do ato ou, no caso de infração continuada, do dia que tiver cessado.

A Emenda nº 311 propõe reduzir o prazo de prescrição para dois anos, a fim de alinhar com a legislação vigente, atendendo a padrões internacionais e para trazer segurança jurídica ao setor.

Não é plausível que se aguarde até cinco anos para levar a cabo pretensões punitivas a nível administrativo pelo Estado, sendo que o princípio da imediatividade dos atos da administração pública deve ser prestigiado, bem como ressaltado o caráter pedagógico da pena, sendo que, como é dinâmica a atividade aeronáutica, pouco haveria para ser reparado ou corrigido passados mais de dois



anos após a constatação de um ato plausível de ser considerado infracional.

Aliás, o entendimento da prescrição em dois anos para a pretensão punitiva administrativa na seara aeronáutica, está prevista no art. 319 do atual Código Brasileiro de Aeronáutica. A própria Lei nº 7.565, de 1986, foi recepcionada pela Constituição Federal e não foi alterada pela Lei nº 9.784, de 1999, até porque se trata de matéria específica, devendo ser observada sua hierarquia sobre a norma genérica. A redação proposta também dará cumprimento aos tratados e acordos dos quais o Brasil é signatário em âmbito internacional, com o intuito de padronizar as regras da aviação civil mundial e prover segurança jurídica aos operadores de outros países que por aqui aportem.

2.4.115 Art. 367 (Emenda nº 290, do Senador José Medeiros)

A Emenda nº 290 pretende suprimir o art. 367. O Fundo Aeronáutico é regulamentado por lei própria sendo constituído também por outras receitas provenientes de recursos próprios. O citado artigo não acrescenta nenhuma informação nova, pois as tarifas ali regulamentadas já o são na lei de criação do Fundo Aeronáutico. Assim, **acolhemos a Emenda nº 290.**

2.4.116 Art. 374 (Emenda nº 220, do Senador José Medeiros)

A Emenda nº 220 altera o art. 374 para retirar do texto a revogação da Lei nº 6.009, de 26 de setembro de 1973. Entendemos que a revogação por inteiro da Lei, criaria lacuna legal, pois diversos dispositivos vigentes daquela Lei não estão sendo substituídos pelos comandos deste Código. **Assim acolhemos a Emenda nº 220.**

3 VOTO

Em face do exposto, manifestamo-nos:

3.1 pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do PLS nº 258, de 2016, no mérito pela aprovação, na forma da Emenda Substitutiva apresentada;

3.2 – pela **prejudicialidade** dos: PLS nº 2, de 2015; PLS nº 382, de 2016;

3.3 – pela **rejeição** dos: PLS nº 537, de 2009; PLS nº 135, de 2011; PLS nº 278, de 2011; PLS nº 499, de 2011; PLS nº 46, de 2013; PLS nº 381, de



2013; PLS nº 61, de 2014; PLS nº 357, de 2014; PLS 399, de 2014; PLS nº 101, de 2015; PLS nº 289, de 2015; PLS nº 306, de 2015; PLS nº 330, de 2015; PLS nº 516, de 2015; PLS nº 551, de 2015; PLS nº 638, de 2015; PLS nº 660, de 2015; e PLS nº 132, de 2016;

3.4 – pelo **desapensamento** dos: PLS nº 360, de 2011, PLS nº 22, de 2013; PLS nº 62, de 2014; e PLS nº 173, de 2014;

3.5 – pelo **acolhimento integral** das Emendas nºs 317 a 321, 323, 324, 327 a 329, 331, 332, 335 a 338, 340, 341, 344, 346, 348 a 350, do Senador Aloysio Nunes Ferreira; das Emendas nºs 3, 4, 5, 7, 10 e 14, do Senador Ciro Nogueira; das Emendas nºs 134 e 136 do Senador Edison Lobão; Emendas nºs 18, 19 e 30, do Senador Flexa Ribeiro; Emendas nºs 66 a 68, do Senador Garibaldi Alves Filho; Emendas nºs 94, 96, 99, 101, 103, 105, 108, 109, 111, 113, 117, 118, 123, 124, 126, 128, 130 e 132, do Senador Hélio José; Emendas nºs 220 a 231, 233 a 235, 237, 241 a 243, 246, e 290, do Senador José Medeiros; Emendas nºs 36, 39, 43, 293, 295, 298, 300 e 301; do Senador Lasier Martins; Emenda nº 76, do Senador Lindbergh Farias; Emendas nºs 72 e 75, do Senador Pastor Valadares; Emendas nºs 253, 259, 264, 274, 276, 279, 281 a 284 e 286, do Senador Paulo Bauer; Emendas nºs 140 e 141, do Senador Paulo Rocha; Emendas nºs 80, 81, 83 e 87, do Senador Randolfe Rodrigues; Emendas nºs 143 a 148, 151 a 156, 161 a 163, 165, 167, 169 a 172, 175, 176, 178 a 184, 187 a 189, 192, 194 a 196, 199, 202 a 207, 211, 214 a 219, 289, 304, 306, 311, 314 e 315, do Senador Vicentinho Alves;

3.6 – pelo **acolhimento parcial** das Emendas nºs 322, 325, 330, 339 e 345, do Senador Aloysio Nunes Ferreira; Emendas nºs 22, 25, 32 e 33, do Senador Flexa Ribeiro; Emendas nºs 69 e 70, do Senador Garibaldi Alves Filho; Emendas nºs 92, 107, 112, 116 e 125, do Senador Hélio José; Emendas nºs 40, 42, 57 e 297, do Senador Lasier Martins; Emendas nºs 77 e 79, do Senador Lindbergh Farias, Emendas nºs 73 e 91, do Senador Pastor Valadares; Emendas nºs 257, 258, 261, 266, 287 e 288, do Senador Paulo Bauer; Emenda nº 142, do Senador Pedro Chaves; Emenda nºs 88 e 90, do Senador Randolfe Rodrigues; e Emendas nºs 160, 166, 190, 200, 307, 309 e 313, do Senador Vicentinho Alves;

3.7 – pela **prejudicialidade** da Emenda nº 135, do Senador Edison Lobão; Emendas nºs 24, 26, 27, 29 e 303, do Senador Flexa Ribeiro; Emendas nºs 93 e 129, do Senador Hélio José; Emenda nº 236, do Senador José Medeiros; Emendas nºs 46 e 291, do Senador Lasier Martins; Emendas nºs 263, 267 a 269, do Senador Paulo Bauer; e Emenda nº 89, do Senador Randolfe Rodrigues;

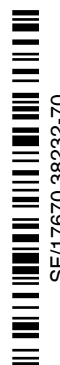


3.8 – pela **rejeição** das Emendas nºs 326, 333, 334, 342, 343 e 347, do Senador Aloysio Nunes Ferreira; Emendas nºs 6, 8, 9, 11 a 13, 15 e 16, do Senador Ciro Nogueira; Emendas nºs 17, 20, 21, 23, 28 e 31, do Senador Flexa Ribeiro; Emenda nº 71, do Senador Garibaldi Alves Filho; Emendas nºs 95, 97, 98, 100, 102, 104, 106, 110, 114, 115, 119 a 122, 127, 131 e 133, do Senador Hélio José; Emendas nºs 232, 238 a 240, 244 e 245, do Senador José Medeiros; Emendas nºs 34, 35, 37, 38, 41, 44, 45, 47 a 56, 58 a 65, 292, 294, 296, 299, 302 e 316, do Senador Lasier Martins; Emenda nº 78, do Senador Lindbergh Farias; Emenda nº 74, do Senador Pastor Valadares; Emendas nºs 247 a 252, 254 a 256, 260, 262, 265, 270 a 273, 275, 277, 278, 280 e 285, do Senador Paulo Bauer; Emendas nºs 1, 2, 137 a 139, do Senador Paulo Rocha; Emendas nºs 82, 84 a 86, do Senador Randolfe Rodrigues; Emendas nºs 149, 150, 157 a 159, 164, 168, 173, 174, 177, 185, 186, 191, 193, 197, 198, 201, 208 a 210, 212, 213, 305, 308, 310 e 311, do Senador Vicentinho Alves.

Tudo sem prejuízo dos ajustes técnicos, de mérito e redacionais previstos no Substitutivo a seguir:

EMENDA Nº – CEAERO – SUBSTITUTIVO

(ao Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016)



EMENDA Nº – CEAERO – SUBSTITUTIVO
(ao Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016)

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

TÍTULO I – Introdução

CAPÍTULO I – Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos tratados, convenções e atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, 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 e publicação do decreto de promulgação no Diário Oficial da União.

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

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

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

§ 5º As normas previstas neste Código e nos tratados firmados pela República Federativa do Brasil constituem legislação especial aplicável aos serviços de transporte aéreo, prevalecendo sobre qualquer disposição contratual ou legal interna que as contrariem.

Art. 2º Ressalvadas as atribuições previstas neste Código e na legislação complementar, compete:

I – à Autoridade de Aviação Civil: regular e fiscalizar a aviação civil, a infraestrutura componente dos sistemas previstos nos incisos I, III, IV, VI,



VII, VIII e IX do art. 38 deste código, incluindo as emissões de poluentes atmosféricos e de ruído aeronáutico;

II – à Autoridade Aeronáutica: regular e fiscalizar a navegação aérea, as atividades de controle do tráfego aéreo e as respectivas infraestruturas, incluindo os planos de zona de proteção de aeródromos e as atividades de auxílios à navegação aérea;

III – à autoridade de investigação SIPAER: investigar e expedir recomendações de segurança para a prevenção de ocorrências aeronáuticas.

CAPÍTULO II Disposições de Direito Internacional Privado

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

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

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

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

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

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

Art. 6º Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade, respeitadas as normas dos tratados, convenções e atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 7º A lei aplicável aos contratos de compra e venda internacional, aos contratos com garantia internacional e aos contratos de subordinação internacional pode ser acordada entre as partes contratantes, desde que não contrarie norma da Constituição Federal ou de tratados, convenção ou ato internacional firmado pela República Federativa do Brasil.

Art. 8º As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a aeronave.



Art. 9º As avarias regulam-se pelas normas dos tratados, convenções e atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil ou, na inexistência destas ou na omissão, pelas partes contratantes quanto à lei aplicável, regem-se as mesmas pela lei brasileira quando a carga se destina ao Brasil ou for transportada sob regime aduaneiro.

Art. 10. A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem.

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

Art. 11. Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que:

- I – excluam a competência de foro do lugar de destino;
- II – visem à exoneração de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admite;
- III – estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código.

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

CAPÍTULO I – Do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 12. A República Federativa do Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial, bem como jurisdição sobre o espaço aéreo acima da zona econômica exclusiva.

Art. 13. Poderá a Autoridade Aeronáutica deter a aeronave em voo ou no solo, quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico, de tráfego aéreo ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações, coloque em risco a segurança da navegação aérea ou do espaço aéreo, a ordem pública ou a paz interna ou externa.

§ 1º O Comando da Aeronáutica reserva-se o direito de interceptar qualquer aeronave, a critério dos órgãos de defesa aérea ou das autoridades responsáveis pela execução das missões de defesa aeroespacial.

§ 2º O Comando da Aeronáutica poderá criar Zonas de Interesse da Defesa Aérea (ZIDA), com regras de utilização do espaço aéreo sobrejacente específicas para o Policiamento do Espaço Aéreo.



CAPÍTULO II – Do Tráfego Aéreo

SEÇÃO I – Disposições Gerais

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observar-se-ão as disposições estabelecidas nos tratados, convenções e atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, neste Código e na legislação complementar.

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

§ 2º É livre o tráfego no espaço aéreo brasileiro de aeronave não dedicada a serviço aéreo público, mediante informações prévias sobre o voo planejado.

§ 3º O tráfego, no espaço aéreo brasileiro, da aeronave dedicada a serviços aéreos públicos, depende de autorização, ainda que previsto em acordo bilateral.

§ 4º O tráfego de aeronave militar ou de policiamento ficará sujeita às disposições sobre o controle do espaço aéreo relativas às aeronaves civis, salvo quando se encontrar em operação real, desde o tempo de normalidade, missão de guerra ou treinamento em área específica.

Art. 15. É facultado à Autoridade Aeronáutica, seja por motivo de segurança da navegação aérea ou por interesse público, 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 certas atividades ou serviços aéreos.

Parágrafo único. Os voos desportivos e os voos de instrução serão realizados em espaço aéreo não controlado. A autoridade aeronáutica poderá delimitar áreas adicionais.

Art. 16. A soltura de qualquer balão não tripulado, mais leve que o ar e sem propulsão própria, dirigibilidade ou controle de deslocamento horizontal e vertical, deverá obedecer aos critérios estabelecidos pela Autoridade Aeronáutica.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no Caput constitui crime e sujeitará o infrator à sanção penal prevista no art. 354, sem prejuízo da responsabilidade civil por danos causados a terceiros e ao patrimônio público.

Art. 17. Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobrevoo de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.



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

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

§ 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de permissão prévia da Autoridade Aeronáutica, salvo em caso de emergência, situação na qual o Comandante deve informar ao órgão de controle do espaço aéreo, assim que possível, e registrar a ocorrência no diário de bordo, na forma e para os fins previstos em regulamento.

§ 4º O prejuízo decorrente do sobrevoo, do pouso de emergência, do lançamento ou alijamento de objetos poderá ensejar responsabilidade administrativa, civil e penal.

Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão do controle de 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 o pouso no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão de controle de tráfego aéreo autorização para pouso em 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 ocorrência do § 2º, efetuado o pouso, será feito o registro do fato e realizada a sua apuração, cabível a retenção administrativa da aeronave caso necessário à apuração do ocorrido.

Art. 19. Salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.

Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego 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 autorização especial, para voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, todas as aeronaves devem possuir marcas de nacionalidade e matrícula válida, situação regular de aeronavegabilidade, tripulação e equipamentos, conforme estabelecido em regulamento expedido pela Autoridade de Aviação Civil.



Art. 21. A Autoridade de Aviação Civil estabelecerá condições para o uso de aeronaves experimentais pelo fabricante da aeronave, assim como para voos de traslado e demais propósitos previstos nos certificados aplicáveis.

Art. 22. O transporte de explosivos, munições, arma de fogo, material bélico ou de quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, a própria aeronave ou seus ocupantes deverá ser realizado de acordo com os regulamentos da Autoridade de Aviação Civil e das demais autoridades competentes.

Art. 23. A Autoridade de Aviação Civil e a Autoridade Aeronáutica adotarão requisitos especialmente simplificados para as Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP) com peso máximo de decolagem de até vinte e cinco quilogramas e teto operacional inferior a cento e vinte metros acima do solo.

CAPÍTULO III – Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

SEÇÃO I – Disposições Gerais

Art. 24. Toda aeronave proveniente de território estrangeiro ou a ele destinada fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela Autoridade de Aviação Civil.

Art. 25. 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 na respectiva autorização de voo.

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

Art. 26. A Autoridade Aeronáutica poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de operação de busca, assistência e salvamento ou de voos por motivos sanitários ou humanitários.

SEÇÃO II – Da Utilização do Espaço Aéreo

Art. 27. A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas pela autoridade competente, assim como aos ônus decorrentes dos serviços prestados para monitorar e tornar segura a navegação aérea, ficando sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea:



I – tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota, para as aeronaves que operem sob regras de voo por instrumentos (IFR);

II – tarifa de uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aproximação: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação, para as aeronaves que realizarem um procedimento IFR;

III – tarifa de uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aeródromo: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao monitoramento e controle de aeródromo e informações de voo em aeródromo.

§ 1º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave e serão fixadas pela Autoridade Aeronáutica, após aprovação do Ministro de Estado da Defesa e manifestação da Autoridade de Aviação Civil, para aplicação geral em todo o território nacional.

§ 2º Ficam isentas do pagamento das tarifas previstas neste artigo:

I – aeronaves militares e aeronaves civis públicas brasileiras;

II – aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou outros decorrentes de caso fortuito ou força-maior;

III – aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

IV – aeronaves em voo de experiência ou instrução;

V – aeronaves em voo de teste após manutenção;

VI – aeronaves aerodesportivas;

VII – aeronaves detentoras de certificado de aeronavegabilidade experimental ou especial.

§ 3º As tarifas de que trata este artigo serão pagas ao Comando da Aeronáutica ou à entidade pública ou privada, responsável pela prestação dos serviços.

§ 4º O atraso no pagamento das tarifas de navegação aérea, depois de efetuada a cobrança, acarretará aplicação cumulativa, de:

I – após trinta dias, juros de mora de um por cento ao mês e atualização monetária sobre o valor devido;

II – após cento e vinte dias, suspensão ex officio das autorizações de voo (planos de voos);

III – após cento e oitenta dias, cancelamento das autorizações de voo (planos de voos).



§ 5º As tarifas previstas neste artigo serão cobradas com base nos princípios da não discriminação, transparência e baseados nos custos e por meio de um prévio processo de consulta com os usuários.

§ 6º Somente serão obrigadas ao preenchimento do plano de voo (FPL) as aeronaves que forem realizar voos segundo as Regras por Instrumento e voos segundo as Regras Visuais em áreas controladas ou na faixa de fronteiras terrestre do Brasil.

Art. 28. Na regulação da prestação dos serviços de controle do tráfego aéreo a Autoridade Aeronáutica, em coordenação com a Autoridade de Aviação Civil, administração do aeroporto e demais usuários do espaço aéreo, deve:

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

II – estabelecer regime tarifário que assegure eficiência na alocação e uso dos recursos arrecadados, assegurada a modicidade tarifária;

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

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

Parágrafo único. Para os efeitos previstos neste artigo, a Autoridade Aeronáutica deverá disponibilizar, no seu endereço na rede mundial de computadores, para amplo acesso público, relatório anual sobre suas atividades.

TÍTULO III – Da Regulação da Infraestrutura Aeronáutica e dos Serviços Aéreos

CAPÍTULO I – Dos Princípios Fundamentais

Art. 29. A competência normativa da Autoridade de Aviação Civil e da Autoridade Aeronáutica para expedir regulamentos de execução observará os princípios, direitos e garantias constitucionais fundamentais, os princípios gerais constitucionais que informam a ordem econômica, os tratados, convenções e atos internacionais firmados pela República Federal do Brasil, as disposições deste Código e das demais leis e decretos que dispõem sobre matéria aeronáutica.



Art. 30. No exercício do seu poder de regulação e de fiscalização, cabe ao agente regulador atuar para maximizar a eficiência do mercado, assegurando que a interação entre prestadores de serviços e usuários seja eficiente, tendo como resultado níveis adequados de quantidade e qualidade, garantindo, especialmente:

- I – a diversidade de serviços;
- II – o atendimento da demanda de forma eficiente;
- III – a livre concorrência;
- IV – o respeito aos direitos dos usuários;
- V – a preservação do meio-ambiente;
- VI – o estímulo para investimentos em inovação e adaptação de produtos e processos aeronáuticos;
- VII – a prestação de serviço adequado;
- VIII – a liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares.

§ 1º Em caso de exercício de atividade econômica aeronáutica não prevista neste Código, a Autoridade de Aviação Civil poderá exigir, a seu critério, autorização conforme os termos dispostos neste Código.

§ 2º Os dirigentes da Autoridade de Aviação Civil deverão ser indicados dentre pessoas com reputação ilibada, comprovado conhecimento na área de regulação e fiscalização da aviação civil, formação acadêmica compatível com o cargo a ser exercido, sem prejuízo das demais exigências previstas na legislação, e ter experiência profissional de, no mínimo:

I – seis anos, no setor público ou privado, no campo de atividade da Aviação Civil em área conexas àquela para a qual forem indicados em função de direção superior; ou

II – quatro anos ocupando pelo menos um dos seguintes cargos:

- a) cargo de direção ou de chefia superior em empresa no campo de atividade da aviação civil, entendendo-se como cargo de chefia superior aquele situado nos dois níveis hierárquicos não estatutários mais altos da empresa;
- b) cargo em comissão ou função de confiança equivalente a DAS-4 ou superior, ou de oficialato no setor público civil ou militar;
- c) cargo de docente ou de pesquisador no campo de atividade da Aviação Civil ou em área conexas àquela; ou

III – seis anos de experiência como profissional liberal no campo de atividade da Autoridade de Aviação Civil ou em área conexas àquela.



Art. 31. Pessoas, físicas ou jurídicas, poderão ser credenciadas para a execução de atividades de natureza instrumental relacionadas às atividades finalísticas de competência da Autoridade de Aviação Civil.

§ 1º A atividade executada pela pessoa credenciada terá o mesmo efeito que teria caso fosse diretamente executada pelos agentes da Autoridade de Aviação Civil.

§ 2º Os requisitos para o credenciamento serão definidos em regulamento que estabelecerá, exclusivamente, critérios técnicos, vinculando o credenciado ao cumprimento de tais requisitos.

CAPÍTULO II – Da Elaboração e Expedição de Atos Normativos

Art. 32. A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, trabalhadores do setor, consumidores ou usuários dos serviços aéreos serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterà informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo.

§ 1º Regulamento disporá sobre o conteúdo e a metodologia da AIR, sobre os quesitos mínimos a serem objeto de exame, bem como sobre os casos em que será obrigatória sua realização e aqueles em que poderá ser dispensada.

§ 2º O órgão colegiado competente manifestar-se-á, em relação ao relatório de AIR, sobre a adequação da proposta de ato normativo aos objetivos pretendidos, indicando se os impactos estimados recomendam sua adoção, e, quando for o caso, indicando os complementos necessários.

§ 3º A manifestação de que trata o § 2º integrará, juntamente com o relatório de AIR, a documentação a ser disponibilizada aos interessados para a realização de consulta ou de audiência pública, caso se decida pela continuidade do procedimento administrativo.

§ 4º O processo de decisão da agência reguladora referente a regulação terá caráter colegiado.

§ 5º O processo de decisão do agente regulador deve demonstrar, de maneira fundamentada, de que modo a norma a ser editada se relaciona, de um lado, com os dados obtidos na fase de audiência pública e, por outro, com a observância dos requisitos da legalidade, razoabilidade, proporcionalidade, segurança jurídica, motivação, eficiência e demais princípios e objetivos estabelecidos em lei para o exercício da competência normativa.

Art. 33. As reuniões deliberativas sobre a edição de atos normativos serão públicas e gravadas em meio eletrônico.



§ 1º A pauta de reunião deliberativa deverá ser divulgada no sítio da agência na internet com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis.

§ 2º Somente poderá ser deliberada matéria que conste da pauta de reunião divulgada na forma do § 1º.

§ 3º A gravação de cada reunião deliberativa deve ser disponibilizada aos interessados na sede do órgão ou entidade reguladora e no respectivo sítio na internet em até 15 (quinze) dias úteis após o encerramento da reunião.

§ 4º A ata de cada reunião deliberativa deve ser disponibilizada aos interessados na sede do órgão ou entidade reguladora e no respectivo sítio na internet em até 5 (cinco) dias úteis após sua aprovação.

§ 5º Não se aplica o disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo às matérias urgentes e relevantes cuja deliberação não possa submeter-se aos prazos neles estabelecidos.

§ 6º Não se aplica o disposto neste artigo às deliberações do conselho diretor ou da diretoria colegiada que envolvam:

I – documentos classificados como sigilosos;

II – matéria de natureza administrativa.

Art. 34. Serão objeto de consulta pública as minutas e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, trabalhadores do setor, consumidores ou usuários dos serviços aéreos.

§ 1º A consulta pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual a sociedade é consultada previamente, por meio do envio de críticas, sugestões e contribuições por quaisquer interessados, sobre proposta de norma regulatória a ser editada.

§ 2º Ressalvada a exigência de prazo diferente em legislação específica, acordo ou tratado internacional, o período de consulta pública terá início após a publicação do respectivo despacho ou aviso de abertura no Diário Oficial da União e no sítio da agência na internet, e terá duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado.

§ 3º O órgão ou entidade reguladora deverá disponibilizar, na sede e no respectivo sítio na internet, quando do início da consulta pública, o relatório de AIR, os estudos, os dados e o material técnico usados como fundamento para as propostas submetidas a consulta pública, ressalvados aqueles de caráter sigiloso.



§ 4º As críticas e as sugestões encaminhadas pelos interessados deverão ser disponibilizadas na sede do órgão ou da entidade reguladora e no respectivo sítio na internet em até 10 (dez) dias úteis após o término do prazo da consulta pública.

§ 5º O posicionamento do órgão ou da entidade reguladora sobre as críticas ou as contribuições apresentadas no processo de consulta pública deverá ser disponibilizado em sua sede e no respectivo sítio na internet em até 30 (trinta) dias úteis após a reunião para deliberação final sobre a matéria.

Art. 35. O órgão ou entidade reguladora convocará audiência pública para formação de juízo e tomada de decisão sobre matéria considerada relevante.

§1º A audiência pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual é facultada a manifestação oral por quaisquer interessados em sessão pública previamente destinada a debater matéria relevante.

§ 2º A abertura do período de audiência pública será precedida de despacho ou aviso de abertura publicado no Diário Oficial da União e em outros meios de comunicação com antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis.

§ 3º O órgão ou entidade reguladora deverá disponibilizar, em local específico e no respectivo sítio na internet, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis ao início do período de audiência pública, os seguintes documentos:

I – para as propostas de ato normativo submetidas a audiência pública, o relatório de AIR, os estudos, os dados e o material técnico que as tenha fundamentado, ressalvados aqueles de caráter sigiloso;

II – para outras propostas submetidas a audiência pública, a nota técnica ou o documento equivalente que as tenha fundamentado.

§ 4º Aplica-se o § 5º do art. 33 às contribuições recebidas.

Art. 36. Os relatórios da audiência pública e de outros meios de participação de interessados nas decisões a que se referem os art. 33 e 34 deverão ser disponibilizados na sede da agência e no respectivo sítio na internet, em até 30 (trinta) dias úteis após o seu encerramento.

Parágrafo único. Em casos de grande complexidade, o prazo de que trata o caput poderá ser prorrogado por igual período, justificadamente, uma única vez.

Art. 37. A elaboração, a redação, a alteração e a consolidação de atos normativos sujeitam-se às normas da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.



Parágrafo único. Todos os atos normativos deverão ser disponibilizados no sítio na internet do órgão ou entidade reguladora.

TÍTULO IV – Da Infraestrutura da Aviação Civil

CAPÍTULO I – Disposições Gerais

Art. 38. Constitui infraestrutura da aviação civil o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

- I – o Sistema Aeroportuário;
- II – o Sistema de Controle do Espaço Aéreo;
- III – o Sistema de Segurança de Voo;
- IV – o sistema de Registro de Aviação Civil Brasileiro (RAB);
- V – o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);
- VI – o Sistema de Segurança da Aviação Civil contra atos de interferência ilícita;
- VII – o Sistema de Indústria Aeronáutica;
- VIII – o Sistema de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo;
- IX – o Sistema de Formação e Treinamento de Pessoal.

Parágrafo único. Sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de supervisão, coordenação, controle, fiscalização e orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

CAPÍTULO II – Do Sistema Aeroportuário

SEÇÃO I – Disposições gerais

Art. 39. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros.

Art. 40. Para os fins deste Código, considera-se:

- I – aeródromo: área definida no solo ou na água, incluindo quaisquer edificações, instalações e equipamentos, destinados, no todo ou em parte, ao pouso, decolagem e movimentação de aeronaves;
- II – aeródromo civil: o aeródromo destinado ao uso de aeronaves civis;
- III – aeródromo militar: o aeródromo destinado ao uso de aeronaves militares;



IV – aeródromo de uso compartilhado: o aeródromo destinado ao uso compartilhado de aeronaves civis e aeronaves militares, com área civil sob administração aeroportuária e área militar sob responsabilidade da organização militar nele instalada;

V – aeródromo civil explorado em regime público: o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime público, diretamente pela União ou mediante atribuição à empresa pública especializada da Administração Pública Federal, ou suas subsidiárias; mediante convênio de delegação para pessoa jurídica de direito público interno ou para consórcio públicos; ou ainda, mediante concessão, inclusive na forma de parceria público-privada, para pessoa jurídica de direito privado;

VI – aeródromo civil explorado em regime privado: o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime privado pelo seu proprietário, mediante autorização;

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

VIII – aeroporto: o aeródromo civil enquadrado nos incisos V e VI deste artigo e dotado de edificações, instalações e equipamentos para embarque e desembarque de pessoas e cargas, onde sejam prestados os respectivos serviços aeroportuários;

IX – aeroporto internacional: o aeroporto designado pela Autoridade de Aviação Civil como apto a atender operações de tráfego aéreo internacional, satisfeitas as formalidades de alfândega, polícia de fronteira, saúde pública, vigilância agropecuária e os demais requisitos estabelecidos em regulamentos específicos;

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

XI – heliporto: heliponto de uso público dotado de edificações, instalações e equipamentos para embarque e desembarque de pessoas e cargas;

XII – área do aeródromo: área delimitada pela autoridade competente, 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 competente 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;



XIV – administração aeroportuária: órgão, entidade, empresa ou consórcio responsável pela exploração de um ou mais aeródromos, com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão do aeródromo;

XV – concessão: procedimento, nos termos da Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004, para a outorga da construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime público, por tempo determinado;

XVI – delegação: transferência, mediante lei ou convênio, da construção, administração e exploração de aeroporto para pessoa jurídica de direito público interno ou para consórcio público;

XVII – autorização: modalidade de outorga da União à pessoa jurídica de direito privado para exploração de aeródromo civil em regime privado, nos termos da regulamentação expedida pelo Poder Executivo;

XVIII – cadastro de aeródromo: ato por meio do qual a Autoridade de Aviação Civil inclui em cadastro específico e abre ao tráfego aéreo os aeródromos civis;

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

XX – concessão de uso: contrato pelo qual a administração do aeródromo civil explorado em regime público atribui a utilização de uma área ou instalação aeroportuária para um terceiro, para que a explore segundo destinação específica e com observância às regras regulamentares expedidas pela Autoridade de Aviação Civil;

XXI – concessionária de uso: pessoa física ou jurídica que, mediante contrato de concessão de uso celebrado com a administração do aeródromo civil explorado em regime público, explora instalações ou áreas aeroportuárias;

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

XXIII – cessionário de uso: entidade ou órgão público que, mediante termo de cessão de uso formalizado com a administração aeroportuária, utiliza instalações ou áreas aeroportuárias para o exercício de suas competências;

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

XXV – área de segurança aeroportuária (ASA): área circular do território de um ou mais municípios, definida a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo ou do aeródromo militar, com 20 km (vinte quilômetros) de



raio, cujos uso e ocupação estão sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna;

XXVI – exploração: engloba a construção, ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica do aeródromo;

XXVII – atribuição: modalidade de outorga da União à empresa pública especializada da Administração Pública Federal, ou suas subsidiárias;

XXVIII – sítio aeroportuário: é toda a área patrimonial do aeroporto;

XXIX – terminal de logística de carga (TECA): conjunto de áreas cobertas e descobertas especialmente delimitadas para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar;

XXX – pátio de estacionamento de aeronaves: área definida em um aeródromo em terra com o propósito de acomodar aeronaves para fins de embarque e desembarque de passageiros, carregamento ou descarregamento de cargas, correio, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção.

Art. 41. Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares. Os aeródromos militares poderão ser utilizados por aeronaves civis, obedecidas as normas estabelecidas pelos respectivos comandos militares.

Art. 42. Nos aeródromos compartilhados, as esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamento.

Art. 43. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos civis serão abertos ao tráfego por meio de processo, de cadastro.

§ 2º Os operadores de aeródromos civis deverão realizar e manter atualizado o cadastro da infraestrutura aeroportuária junto à Autoridade de Aviação Civil.

§ 3º Os aeroportos e heliportos serão classificados pela Autoridade de Aviação Civil, que fixará as características de cada classe.

§ 4º A Autoridade de Aviação Civil poderá autorizar em seus regulamentos operações em áreas de pouso e decolagem não cadastradas, bem como estabelecer medidas mitigadoras a serem adotadas pelos operadores para a garantia da segurança de tais operações.



SEÇÃO II – Dos Regimes de Exploração dos Aeródromos Civis

Art. 44. Os aeródromos civis serão explorados em regime público ou em regime privado.

Art. 45. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da Autoridade de Aviação Civil.

Art. 46. A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, a administração e a exploração de aeródromo civil sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da Autoridade de Aviação Civil.

Art. 47. Os aeródromos civis poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, em razão da outorga ou por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso para determinados tipos de aeronaves ou de serviços aéreos.

Parágrafo único. A utilização de aeródromo civil de uso particular dependerá de autorização do seu proprietário.

SEÇÃO III – Do Aeródromo Civil Explorado em Regime Público

SUBSEÇÃO I – Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 48. Na regulação dos aeródromos civis explorados em regime público a Autoridade de Aviação Civil objetivará, em especial:

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

II – assegurar a todos os segmentos da aviação civil acesso adequado à infraestrutura aeroportuária, estabelecendo critérios objetivos para alocação das áreas aeroportuárias em caso de escassez da infraestrutura;

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

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

V – estimular a administração aeroportuária a investir em inovação e adaptação de produtos e serviços;



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

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

VIII – assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

SUBSEÇÃO II – Da Concessão

Art. 49. A construção, administração e exploração de aeródromos civis em regime público mediante concessão à pessoa jurídica de direito privado, inclusive na forma de parceria público-privada, reger-se-á por esta Lei e, no que for aplicável, pela Lei que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e legislação complementar.

Art. 50. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão as relativas:

I – ao objeto e à área de exploração;

II – ao prazo do contrato;

III – ao modo, forma e condições da exploração;

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

V – ao valor do contrato;

VI – aos valores das tarifas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

VII – aos investimentos de responsabilidade do contratado;

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

IX – às responsabilidades das partes;

X – à reversão de bens;

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

XII – à cessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias;

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

XIV – às garantias para adequada execução do contrato;



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

XVI – às hipóteses de extinção do contrato;

XVII - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Autoridade de Aviação Civil, da Autoridade Aeronáutica e das demais autoridades com competência para fiscalizar as atividades aeroportuárias;

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

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

XX – à adoção e ao cumprimento das medidas de controle e gerenciamento ambientais determinadas pelos tratados, convenções e atos internacionais celebrados por delegação do Poder Executivo, e aprovados pelo Congresso Nacional;

XXI – às penalidades e sua forma de aplicação; e

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

SUBSEÇÃO III – Do Patrimônio do Aeródromo

Art. 51. Os aeródromos civis abertos ao tráfego público 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, o Distrito Federal, os Municípios, as entidades da Administração Pública 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 § 1º será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

§ 3º A equiparação a bens públicos federais de que trata o *caput* deste artigo atrai as proteções jurídicas destinadas a esses bens, como a vedação de desapropriação por entes federados estaduais e municipais.



SUBSEÇÃO IV – Da Administração do Aeródromo

Art. 52. A administração do aeródromo civil explorado em regime público é exercida diretamente pela União ou, nos casos de concessão ou delegação, pela entidade concessionária ou delegatária da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária.

Art. 53. Cabe à administração do aeródromo:

I – cumprir e fazer cumprir a legislação aplicável e as disposições dos instrumentos de outorga;

II – fixar o horário de funcionamento do aeroporto;

III – estabelecer e divulgar, de acordo com as normas expedidas pelas autoridade competentes, a capacidade operacional do aeroporto;

IV – elaborar e submeter à aprovação das autoridades de aviação civil e de aeronáutica, no âmbito das respectivas competências, ouvido previamente o Conselho de Administração Aeroportuária, o Regulamento de Exploração do Aeroporto e os Planos Básicos e Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zonas de Proteção do Aeródromo;

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

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

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

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

IX – remover aeronaves ou cascos de aeronaves e demais veículos, equipamentos ou outros bens inoperantes que possam prejudicar a adequada realização da prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária ou de qualquer forma limitar as operações aeroportuárias ou pôr em risco a segurança da aviação, observado o disposto nos arts. 136, 138 e 139 deste Código;

X – autorizar os horários planejados de pouso e decolagem de aeronaves, salvo quando a Autoridade de Aviação Civil dispuser sobre o tema;

XI – reportar à Autoridade de Aviação Civil as infrações cometidas pelos usuários do aeródromo às normas legais e regulamentares de direito aeronáutico, visando a instauração de processo administrativo;

XII – prover a segurança da área do aeródromo e das instalações e equipamentos aeroportuários;



XIII – coordenar e implementar ações e compartilhar informações com os demais agentes que integram os sistemas de infraestrutura aeronáutica, com vistas a otimizar e aumentar a eficiência do fluxo de pessoas e bens e a segurança da aviação;

XIV – assegurar a continuidade das operações aeroportuárias, garantindo, dentro das condições físicas e operacionais exigidas, disponibilidade de infraestrutura aeroportuária, equipamentos e instalações contidos na área operacional do aeródromo e dos correspondentes serviços.

§ 1º Compete, ainda, à administração do aeródromo:

I – com apoio da Autoridade Aeronáutica:

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

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

c) delimitar, no respectivo plano de emergência, a área destinada a aeronaves envolvidas em situações de emergência e apoderamento ilícito.

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

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

IV – com apoio das autoridades de saúde, de sanidade animal e vegetal e de polícia ambiental: delimitar as áreas para carga e descarga de produtos que requeiram prévia inspeção ou sujeitas a restrição ambiental;

V – sob coordenação da autoridade de investigação SIPAER: apoiar as investigações de ocorrências aeronáuticas havidas na zona de proteção do aeródromo.

§ 2º O disposto no inciso IX do *caput* se aplica também a aeronaves, equipamentos e outros bens integrantes de massa falida, mediante comunicação ao juízo competente, sendo que as despesas incorridas constituirão créditos extraconcursais a serem pagos pela massa falida.

Art. 54. Decreto do Poder Executivo disporá sobre a autoridade federal que coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos que devam atuar nos aeródromos, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades.



SUBSEÇÃO V – Da Utilização de Áreas e Instalações Aeroportuárias

Art. 55. Os aeródromos civis explorados em regime público compreendem áreas destinadas, especialmente:

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

Art. 56. A utilização de áreas e instalações aeroportuárias far-se-á mediante a formalização de termo de cessão de uso, quando destinadas a autoridades com competência para atuar no aeroporto, e de contrato de concessão de uso, nos demais casos.

§ 1º O prazo de vigência do contrato de concessão de uso não poderá ultrapassar o prazo da outorga para a exploração do aeródromo, salvo nos casos em que o prazo remanescente da outorga não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, mediante prévia e expressa anuência da respectiva Autoridade de Aviação Civil outorgante.

§ 2º A anuência prevista no § 1º deste artigo fica condicionada à análise de conveniência e oportunidade da respectiva Autoridade de Aviação Civil outorgante, sendo que os contratos cujos prazos ultrapassem o prazo da outorga deverão prever remuneração periódica em parcelas iguais ou crescentes durante toda sua vigência, devendo ser corrigidas monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo da outorga.

§ 3º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização.



Art. 57. É assegurada prioridade às empresas de transporte aéreo público na concessão de uso de áreas e instalações aeroportuárias destinadas às suas atividades de despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens, recebimento, armazenamento e despacho de carga e de bens transportados, carga e descarga de aeronaves, manutenção de aeronaves e serviços correlatos, abrigo de aeronaves, armazenagem de combustíveis para uso próprio, equipamentos de rampa e instalação de escritório administrativo.

Art. 58. No caso de aeródromos civis públicos explorados por órgão público ou entidade sob controle estatal, a utilização de área ou instalação aeroportuária será precedida de licitação.

Parágrafo único. Quando o interessado pela área ou instalação for empresa de transporte aéreo público, é dispensável a licitação.

Art. 59. À utilização de áreas e instalações aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações.

SEÇÃO IV – Da Exploração do Aeródromo Civil em Regime Privado

SUBSEÇÃO I – Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 60. Na regulação da exploração de aeródromo civil em regime privado a Autoridade de Aviação Civil objetivará:

- I – assegurar à administração do aeródromo liberdade na gestão da prestação dos serviços de infraestrutura aeroportuária;
- II – assegurar à administração do aeródromo liberdade na fixação de tarifas e preços específicos pela utilização de áreas, instalações, equipamentos e serviços aeroportuários;
- III – buscar assegurar a todos os segmentos da aviação civil acesso adequado à infraestrutura aeroportuária, promovendo a maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País;
- IV – criar os incentivos para que a administração do aeródromo atenda à demanda de serviços de infraestrutura aeroportuária de forma eficiente;
- V – assegurar o cumprimento das normas pertinentes ao meio ambiente, de forma a garantir o desenvolvimento sustentável da aviação civil;
- VI – assegurar a implementação dos requisitos de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;



VII – assegurar o cumprimento das normas do regulamento de exploração do aeródromo e dos respectivos planos de zoneamento de ruído, de zona de proteção de aeródromo e de zona de proteção de auxílios à navegação aérea. *Parágrafo único.* No caso do inciso II do *caput*, os preços específicos deverão ser módicos e se pautar pelos critérios da razoabilidade, da transparência e da não discriminação, devendo basear-se nos custos e levar em conta o aeroporto onde as áreas se localizam, a localização das áreas no respectivo sítio aeroportuário, as suas características e se são edificadas ou não.

SUBSEÇÃO II – Da Autorização

Art. 61. A construção, administração e exploração de aeródromo civil em regime privado será objeto de autorização.

Parágrafo único. Ato específico do poder executivo regulamentará a autorização de que trata o *caput*.

Art. 62. A outorga da autorização, observada a prevalência do interesse público, poderá restringir, fundamentadamente, a utilização do aeródromo para a prestação de serviços de transporte aéreo público regular ou por motivo de limitação operacional, segurança da aviação civil ou aspectos concorrenciais.

Art. 63. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

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

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

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

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

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

§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à Autoridade de Aviação Civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

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



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

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

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

Art. 64. Os interessados em obter a autorização poderão requerê-la à Autoridade de Aviação Civil em qualquer tempo.

§ 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.

§ 2º Recebido o requerimento, a Autoridade de Aviação Civil deverá, no prazo de noventa dias, promover a abertura de processo de chamamento público, com prazo de trinta dias, para que outros eventuais interessados manifestem interesse na obtenção de autorização na mesma região e com características semelhantes.

Art. 65. Encerrado o processo de chamamento público, a Autoridade de Aviação Civil, no prazo de até cento e oitenta dias, 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 chamamento público seja concluído com a participação de um único interessado;



II – havendo mais de uma proposta e caso 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 conjunta, a Autoridade de Aviação Civil deverá, no prazo de noventa dias, promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

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

Art. 66. Sem prejuízo do disposto no art. 62 deste Código, os aeródromos civis explorados em regime privado poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização.

Art. 67. 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.

SEÇÃO V – Da Construção e Utilização de Aeródromo Civil de Uso Particular

Art. 68. A construção e a operação de aeródromo civil destinado ao uso particular do proprietário, isoladamente ou em condomínio com outros proprietários, ou de terceiros com permissão do proprietário, será precedida de cadastro junto à Autoridade de Aviação Civil, formalizado por meio de ato administrativo próprio.

SEÇÃO VI – Das Zonas de Proteção dos Aeródromos

Art. 69. As propriedades vizinhas dos aeródromos, das instalações de auxílio à navegação aérea e de rotas de voo visual ou por instrumentos estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades, tais como:

- I – edificações;
- II – instalações, empreendimentos ou atividades que possam atrair a fauna;
- III – culturas agrícolas, temporárias ou permanentes;
- IV – objetos de natureza permanente ou temporária, fixos ou móveis;



V – instalações de fabricação ou armazenamento de material explosivo ou inflamável, que possam causar explosões, irradiações, fumaça ou emanações;
VI – quaisquer outras edificações, instalações ou atividades que possam embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à navegação aérea ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Art. 70. As restrições de que trata o art. 69 deste Código são as especificadas pelos planos de zona de proteção e de zoneamento de ruído, pelas áreas de segurança aeroportuária e pelo programa nacional de gerenciamento de risco da fauna.

§ 1º Os planos de zonas de proteção serão elaborados pela administração do respectivo aeródromo e aprovados por ato da Autoridade Aeronáutica, e deverão ser disponibilizados às administrações municipais para que tomem conhecimento e promovam as ações necessárias, no que couber.

§ 2º Os planos de zoneamento de ruído serão elaborados pela administração do respectivo aeródromo com base nas curvas de ruído aprovadas por ato da Autoridade de Aviação Civil.

§ 3º Cabe ao agente público municipal compatibilizar o uso do solo das áreas delimitadas pelas curvas de ruído às restrições de uso aplicáveis, a fim de garantir o desenvolvimento harmônico do aeroporto e do seu entorno.

§ 4º As administrações públicas municipais deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo nas áreas vizinhas aos aeródromos às restrições especiais constantes dos planos de zona de proteção, de zoneamento de ruído e de Área de Segurança Aeroportuária (ASA), às restrições e recomendações constantes do Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna.

§ 5º As restrições especiais que forem estabelecidas aplicar-se-ão a quaisquer bens, quer privados ou públicos, em área urbana ou rural, até o limite da Área de Segurança Aeroportuária (ASA), no que concerne ao controle de focos atrativos que contribuam para a presença 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. 69 deste Código.

§ 7º A omissão do agente público municipal em aplicar as restrições dos planos de zonas de proteção, do plano de zoneamento de ruído e do Programa Nacional de Gerenciamento do Risco de Fauna, 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.



Art. 71. A Autoridade Aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os planos de zona de proteção de cada aeródromo, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Parágrafo único. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos planos de zonas de proteção, o proprietário terá direito à indenização.

Art. 72. A Autoridade Aeronáutica poderá impor multa para obtenção do cumprimento das restrições especiais ou medidas a que se refere esta Seção, em valor suficiente ou compatível com a obrigação, fixando-lhe prazo razoável para o cumprimento do preceito.

CAPÍTULO III – Do Sistema de Gerenciamento do Espaço Aéreo

SEÇÃO I – Das Atividades de Gerenciamento do Espaço Aéreo

Art. 73. O Sistema de Gerenciamento do Espaço Aéreo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:

- I – vigilância do espaço aéreo;
- II – telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea;
- III – gerenciamento do tráfego aéreo;
- IV – meteorologia aeronáutica;
- V – cartografia aeronáutica;
- VI – informações aeronáuticas;
- VII – regulação e fiscalização dos planos de proteção aos aeródromos;
- VIII – busca e salvamento;
- IX – inspeção em voo;
- X – coordenação e fiscalização do ensino técnico específico.

§ 1º 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.

§ 2º O serviço de telecomunicações aeronáuticas poderá ser operado:



I – diretamente pelo Comando da Aeronáutica;

II – mediante autorização para pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações prestadoras de serviços de telecomunicações e de tráfego aéreo.

SEÇÃO II – Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento

Art. 74. As atividades de gerenciamento do espaço aéreo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.

Art. 75. 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. 76. 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. 77. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 78. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em voo ou pronta para decolar.

Art. 79. Na hipótese de o órgão encarregado de coordenar as operações de busca e salvamento não dispor dos recursos necessários para a prestação do socorro, poderá, a seu critério, requisitar a prestação do serviço a qualquer aeronave, pública ou privada.

§ 1º Caso a requisição recaia sobre aeronave privada, o proprietário ou explorador da aeronave terá direito à remuneração, pela União, dos serviços prestados, em valor calculado nos termos do art. 83 deste Código.

§ 2º Cessam os efeitos da requisição desde a ciência, pelo requisitado, de que o socorro foi prestado por outrem ou quando dispensado pelo órgão requisitante.

Art. 80. A não prestação de assistência por decisão exclusiva do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 81. Toda assistência que resultar em salvamento de pessoas ou de bens transportados dará direito à remuneração correspondente ao tempo empregado, às despesas e aos prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente, assim como ao valor das coisas recuperadas.



Parágrafo único. Não haverá remuneração quando o socorro for prestado por aeronave pública.

Art. 82. O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e atos internacionais em vigor.

Art. 83. 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. 84. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 85. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.

Art. 86. 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 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 deste artigo sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 87. No caso de salvamento de carga, a remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 88. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave sem o consentimento do seu proprietário ou explorador.

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

Art. 89. 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. 90. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.

CAPÍTULO IV – Do Sistema de Segurança de Voo

SEÇÃO I – Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voo

Art. 91. Compete à Autoridade de Aviação Civil promover a segurança de voo, devendo estabelecer requisitos e padrões mínimos de segurança relativos a:

I – aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos, inclusive com respeito ao projeto, à construção, à inspeção, à manutenção, ao reparo e à sua operação;

II – aeródromos, facilitação do transporte e segurança contra atos de interferência ilícita, produtos perigosos, ruído aeronáutico e emissão de poluentes atmosféricos da aviação civil;

III – equipamentos empregados no controle do espaço aéreo;

IV – pessoas físicas ou jurídicas envolvidas nas atividades previstas nos incisos I a III.

Art. 92. Os requisitos e padrões mínimos de segurança serão estabelecidos em regulamentos publicados pela Autoridade de Aviação Civil, podendo variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico e do risco aceitável para o tipo de operação pretendida.

§ 1º. Para os fins previstos neste artigo, é facultado à Autoridade de Aviação Civil conceder uma isenção para um requisito de segurança previsto nos regulamentos por ela expedidos, se a mesma considerar que a isenção atende o interesse público.

§ 2º Tratando-se das aeronaves de que trata o art. 23, os requisitos e padrões se limitarão aos que possam objetivamente ocorrer nos limites do espaço aéreo a que estão confinadas.

Art. 93. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que cumpram os requisitos e padrões mínimos de segurança exigidos nos regulamentos de que trata o art. 92 deste Código.

§ 1º Excetua-se dessa exigência a operação de aeronave com certificado de aeronavegabilidade especial, a qual observará normas específicas de segurança estabelecidas pela Autoridade de Aviação Civil.



§ 2º Poderá a Autoridade de Aviação Civil, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de voo.

Art. 94. Considera-se aeronave experimental a destinada a propósitos específicos, tais como pesquisa e desenvolvimento, demonstração de cumprimento com requisitos, exibição, construção amadora e demais propósitos definidos pela Autoridade de Aviação Civil.

Parágrafo único. Cabe à Autoridade de Aviação Civil estabelecer, sem ônus, as condições para a emissão de certificados de marca e de aeronavegabilidade para aeronaves experimentais.

Art. 95. Fica vedada a fabricação ou montagem de aeronaves experimentais:

I – em série, com finalidade econômica, por pessoa jurídica ou física, ressalvados casos excepcionais definidos pela Autoridade de Aviação Civil.

II – de construção amadora, por construção assistida, além dos limites estabelecidos pela Autoridade de Aviação Civil.

§ 1º Os limites de construção de aeronaves experimentais de construção amadora, por construção assistida, deverão ser alinhados aos acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário, obedecendo aos mesmos processos e critérios de registro para liberação à produção e ao voo.

§ 2º A aeronave experimental fabricada ou montada por amadores destina-se ao uso exclusivo dos mesmos, e deverá em sua transferência, venda ou cessão, manter suas características e limitações de experimental, às quais o terceiro adquirente se sujeitará na forma da legislação.

SEÇÃO II – Dos Certificados

Art. 96. A emissão de certificado de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto nas hipóteses sujeitas à emissão de certificado de aeronavegabilidade especial.

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se também aos produtos aeronáuticos importados, os quais certificado correspondente no Brasil ou terão seu certificado original reconhecido conforme condições aceitas internacionalmente, ou segundo acordos bilaterais celebrados entre a Autoridade de Aviação Civil brasileira e as autoridades equivalentes de outros países.

§ 2º A Autoridade de Aviação Civil deverá criar categorias de certificações menos onerosas que viabilizem a indústria aeronáutica esportiva brasileira.



§ 3º O caráter não oneroso das certificações de aeronaves experimentais deverá se dar sem o sacrifício da segurança de voo, que deverá ser equiparada à segurança das aeronaves certificadas de pequeno porte.

Art. 97. É assegurada às pessoas jurídicas que demonstrem qualificação técnica, nos termos estabelecidos em regulamento expedido pela Autoridade de Aviação Civil, a obtenção de certificado de organização de projeto ou de certificado de organização de fabricação.

§ 1º O certificado de organização de projeto tem por finalidade atestar que seu detentor possui um sistema que assegure que projetos desenvolvidos de aeronaves, motores, hélices ou demais partes, peças e componentes aeronáuticos que cumprem com os requisitos e padrões de segurança estabelecidos pela Autoridade de Aviação Civil.

§ 2º O certificado de organização de fabricação tem por finalidade atestar que seu detentor possui um sistema de fabricação e controle que assegure que toda unidade fabricada estará conforme o projeto de tipo aprovado.

§ 3º A Autoridade de Aviação Civil poderá aceitar, sem exigências ou comprovações adicionais, a documentação comprobatória gerada pelo detentor do certificado de organização de projeto, dentro dos limites estabelecidos.

Art. 98. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico com projeto já certificado deve requerer o correspondente certificado de fabricação à Autoridade de Aviação Civil.

Art. 99. A Autoridade de Aviação Civil emitirá certificados de empresa destinada à execução de serviços de reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

Art. 100. Todo proprietário, explorador ou operador de aeronave com certificado de tipo deve executar ou fazer executar os serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais produtos aeronáuticos em pessoas jurídicas certificadas, ou em conformidade com as regras estabelecidas em regulamento emitido pela Autoridade de Aviação Civil, a fim de manter a aeronavegabilidade do produto aeronáutico.

§ 1º Todo proprietário de aeronave sujeita a Certificado de Aeronavegabilidade Especial deve executar ou fazer executar os serviços de reparo e manutenção de motores e hélices em pessoas jurídicas certificadas, nos fabricantes, com mecânicos habilitados ou em conformidade com as regras estabelecidas em regulamento emitido pela Autoridade de Aviação Civil, a fim de manter a aeronavegabilidade do produto aeronáutico.



§ 2º A Autoridade de Aviação Civil poderá suspender ou cancelar o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de adequada manutenção.

SEÇÃO III – Das Aeronaves Não-Tripuladas

Art. 101. O projeto, fabricação, operação, manutenção de aeronaves não tripuladas estará condicionada ao atendimento à regulamentação específica da autoridade de telecomunicações, da Autoridade de Aviação Civil e da Autoridade Aeronáutica.

Parágrafo único. Compete à Autoridade Aeronáutica regulamentar as condições para autorização de voo, admitindo requerimentos declaratórios *online* quando se tratar das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP) de que trata o art. 23.

CAPÍTULO V – Sistema de Registro de Aviação Civil Brasileiro

SEÇÃO I – Do Registro de Aviação Civil Brasileiro

Art. 102. O Registro de Aviação Civil Brasileiro é público, único e centralizado, destinando-se à averbação de documentos relacionados a aeronave, motores e demais bens aeronáuticos.

Art. 103. Cabe ao Registro de Aviação Civil Brasileiro:

- I – emitir certificados de matrícula e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;
- II – reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos, ressalvado o disposto no inciso VI do art. 160 deste Código, de direitos de uso e 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 – garantir publicidade em relação aos documentos averbados, nos termos da lei que dispõe sobre registros públicos;
- V – prestar informações e emitir certificados, sempre que solicitado por qualquer interessado, na qualidade de registro competente para a constituição de direitos sobre bens aeronáuticos;
- VI – promover o cadastramento geral de aeronaves;
- VII – atuar como ponto de entrada autorizador para transmissão de informações ao Registro Internacional, nos termos da Convenção da Cidade do Cabo e respectivo Protocolo.



§ 1º O Registro de Aviação Civil Brasileiro será regulamentado pela Autoridade de Aviação Civil, observadas as regras e recomendações previstas em tratados, convenções ou atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

§ 2º A emissão dos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade decorrentes dos atos do Registro de Aviação Civil Brasileiro ocorrerá de acordo com as normas estabelecidas neste Código e em regulamentos expedidos pela Autoridade de Aviação Civil.

Art. 104. 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 sua homologação pela autoridade judiciária brasileira competente;
- IV – cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.

Art. 105. No Registro de Aviação Civil Brasileiro serão realizadas:

- 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 – o registro de motores, em livro próprio, por ocasião do primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e do registro anterior, se houver;
- III – a inscrição:
 - a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga a propriedade, posse ou demais direitos reais sobre aeronave;
 - b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronaves e motores;
 - c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, sequestro, penhora e apreensão de aeronaves e motores;
 - d) da autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação em favor do credor detentor de garantia real ou de pessoa por ele habilitada para esse fim, nos termos estabelecidos no Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013.



IV – a averbação na matrícula da aeronave ou no registro de motores e respectivo certificado de aeronavegabilidade e de matrícula, das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia;

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

Parágrafo único. O registro de motores de que trata o inciso II do *caput* é facultativo.

Art. 106. Poderá ser cancelada matrícula de aeronave e o registro de motores, mediante pedido escrito do proprietário ou de seu representante constituído por meio de procuração por instrumento particular com firma reconhecida ou por instrumento público, sempre que não estejam gravados a aeronave ou os motores, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.

§ 1º O credor detentor de uma autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação, devidamente inscrita no Registro de Aviação Civil Brasileiro, poderá requerer o cancelamento da matrícula da aeronave, nos termos previstos neste Código e no Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013.

§ 2º Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, salvo com a expressa concordância do credor.

Art. 107. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, em conformidade com as normas expedidas pela Autoridade de Aviação Civil.

SEÇÃO II – Do Procedimento de Registro de Aeronaves

Art. 108. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo da Autoridade de Aviação Civil o número de ordem de apresentação e a data da sua prenotação.

Art. 109. O número de ordem determinará a prioridade do título, a ordem e preferência dos direitos dependentes do registro.

Art. 110. O título de natureza particular, apresentado em uma só via, será arquivado no Registro de Aviação Civil Brasileiro, que, mediante requisição, fornecerá certidão do mesmo ao interessado.

§ 1º A certidão será lavrada em inteiro teor e devidamente autenticada.

§ 2º Qualquer pessoa pode requerer a certidão sem informar o motivo ou o fim a que se destina, desde que utilize os meios adequados e mediante pagamento dos emolumentos estabelecidos.



Art. 111. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob número de ordem mais baixo, ressalvadas as regras de prioridade previstas no Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013.

Art. 112. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos noventa dias do seu lançamento no Protocolo, o título não tiver sido registrado por omissão ou oposição do interessado em atender às exigências legais.

Art. 113. O Poder Executivo regulamentará a utilização da autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação junto às autoridades aduaneiras brasileiras, com observância às obrigações contraídas nos termos dos atos internacionais promulgados pelo Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, para que se assegure ao proprietário ou credor não estabelecido no Brasil a realização de todos os atos necessários ao despacho aduaneiro de exportação em nome próprio, ou de terceiro por ele indicado.

§ 1º O Registro de Aviação Civil Brasileiro efetuará o cancelamento de matrícula dentro do prazo previsto em regulamento da Autoridade de Aviação Civil, quando a solicitação de cancelamento for submetida nos termos do Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, e mediante uma autorização registrada e irrevogável de cancelamento da matrícula e de exportação.

§ 2º As autoridades aduaneiras e fiscais emitirão todos os documentos necessários para exportação, em até cinco dias úteis contados da data em que forem notificadas pelo solicitante, quando a solicitação de exportação for submetida nos termos dos atos internacionais promulgados pelo Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, e mediante uma autorização registrada e irrevogável de cancelamento da matrícula e de exportação.

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

SEÇÃO I – Disposições Gerais

Art. 114. Cabe ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves civis e militares.



§ 1º No âmbito da aviação civil, as atividades de prevenção de competência da autoridade de investigação SIPAER limitam-se às investigações de ocorrências aeronáuticas e as relativas à gestão de sistemas de reporte voluntário estabelecidos em norma do SIPAER, sendo as demais atividades de competência da Autoridade de Aviação Civil.

§ 2º Para os fins deste código, são ocorrências aeronáuticas os acidentes, incidentes e outros eventos definidos pela autoridade de investigação SIPAER, com base em critérios estabelecidos em norma própria.

Art. 115. A prevenção de acidentes aeronáuticos é obrigação exigível de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com o projeto, a fabricação, a manutenção, a operação ou a circulação de aeronaves, bem como as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território nacional e no espaço aéreo brasileiro.

Parágrafo único. As recomendações de segurança, oriundas de investigação SIPAER ou de uma ação de prevenção, são baseadas no princípio da máxima eficácia preventiva, tendo, exclusivamente, caráter preventivo ou corretivo, além de não constituírem presunção de culpa ou fundamento para responsabilização no âmbito administrativo, civil ou penal.

Art. 116. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente aeronáutico ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunicá-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade de investigação SIPAER, diretamente ou por intermédio da Autoridade Aeronáutica, da Autoridade de Aviação Civil ou do administrador do aeroporto.

Art. 117. No caso de acidente ou incidente aeronáutico relacionado ao propósito de um ensaio realizado por uma entidade de projeto ou pelo fabricante de produto aeronáutico a notificação da ocorrência poderá ser suprimida.

Parágrafo único. A classificação do evento será realizada pelo fabricante, conforme critério estabelecido pela autoridade de investigação SIPAER.



SEÇÃO II – Da Investigação SIPAER

Art. 118. A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos, denominada investigação SIPAER, tem por objetivo a prevenção de outros acidentes ou incidentes aeronáuticos, mediante a identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, ou que possam ter contribuído, para a ocorrência, e, quando pertinente, a emissão de recomendações de segurança.

Parágrafo único. Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança.

Art. 119. 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 que contribuirão para a ocorrência ou o agravamento das suas consequências.

Art. 120. Os órgãos oficiais devem investigar todos os acidentes aéreos, com qualquer tipo ou categoria de aeronave, desde que as circunstâncias e consequências justifiquem tal processo.

§ 1º 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.

§ 2º Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança operacional.

§ 3º 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.

§ 4º A Autoridade de Aviação Civil deverá incluir em seu relatório anual de atividades, extrato e resumo das ocorrências havidas, bem como prestação de contas das ações tomadas em resposta às recomendações de segurança operacional de que foi notificada.



Art. 121. A investigação SIPAER de uma determinada ocorrência deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.

Art. 122. A investigação SIPAER não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso, à disponibilidade para realização de exames e à guarda de itens de interesse da investigação.

Parágrafo único. Não obstante o disposto no artigo 130, nos casos de exames e testes que impliquem em dano ou destruição de partes de aeronave envolvida na ocorrência, os resultados deles decorrentes serão disponibilizados pela autoridade SIPAER às autoridades responsáveis pelas outras investigações mencionadas no *caput* que manifestarem seu interesse em conhecê-los.

Art. 123. Na hipótese de ser constatado, no curso de investigação SIPAER, indício de crime relacionado ou não à cadeia de eventos do acidente, comunicar-se-á o fato à autoridade policial competente.

Art. 124. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação SIPAER colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre 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 especifique os exames a serem feitos;
- III – exista, no quadro de pessoal da Autoridade Aeronáutica a serviço do SIPAER, técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos;
- IV – a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação.

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

Art. 125. A investigação SIPAER será encerrada mediante a emissão de relatório final, que apresentará os fatores que tenham ou possam ter contribuído para a consumação da ocorrência e, quando pertinente, as recomendações de segurança.



§ 1º O relatório final da investigação será aprovado pela autoridade responsável pela investigação SIPAER.

§ 2º A autoridade encarregada da investigação SIPAER poderá interrompê-la, quando:

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

II – as características do local em que se consumou a ocorrência ou as circunstâncias a ela relacionadas expõem os investigadores a risco inaceitável.

SEÇÃO III Da Competência para a Investigação SIPAER

Art. 126. Cabe à autoridade de investigação SIPAER:

I – normatizar a atividade de investigação de ocorrências aeronáuticas;

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

III – emitir licenças, certificados de habilitação e credenciais de investigadores de aviação civil;

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

V – emitir recomendações de segurança.

§ 1º Os atos de execução das investigações de ocorrências aeronáuticas de que trata o inciso II do *caput* deste artigo, com exceção dos acidentes e dos incidentes graves, poderão ser delegadas aos operadores de aeronaves ou provedores de serviços aéreos, que as realizarão na forma, extensão e em conformidade com as normas estabelecidas pela Autoridade Aeronáutica a serviço do SIPAER.

§ 2º As licenças e os certificados de que trata o inciso III do *caput* deste artigo 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 e as habilitações resultantes do treinamento e sua validade.

Art. 127. A investigação SIPAER será de responsabilidade:

I – da autoridade de investigação SIPAER, nas ocorrências envolvendo exclusivamente aeronaves civis, nacionais ou estrangeiras;

II – do respectivo Comando Militar, nas ocorrências envolvendo exclusivamente aeronave operada por Força Armada;



III – de comissão mista formada pelos respectivos Comandos Militares, nas ocorrências envolvendo simultaneamente aeronaves operadas por mais de uma Força Armada;

IV – de comissão mista formada pela autoridade de investigação SIPAER e o(s) respectivo(s) Comando(s) Militar(es), nas ocorrências envolvendo, simultaneamente, aeronaves civis e militares.

§ 1º Os procedimentos gerais da investigação SIPAER serão estabelecidos pela autoridade de investigação SIPAER, cabendo a cada Comando Militar determinar os procedimentos específicos relativos às peculiaridades de cada Força.

§ 2º Os critérios para a formação da comissão mista prevista no inciso III do *caput* deste artigo, assim como as responsabilidades e prerrogativas de cada Comando Militar que a integre, serão estabelecidos por norma específica do Ministério da Defesa.

§ 3º Nas ocorrências a que se refere o inciso IV do *caput* deste artigo, a investigação dos aspectos relacionados à operação e manutenção das aeronaves militares envolvidas, ao treinamento dos respectivos tripulantes, ao pessoal de apoio e a outros aspectos de natureza exclusivamente militar que requeiram sigilo, ou que possam afetar a segurança nacional, ficará restrita aos Comandos Militares integrantes da comissão mista, nos termos de norma estabelecida pelo Ministério da Defesa.

§ 4º A autoridade militar que conduzir a investigação SIPAER poderá requisitar aos órgãos competentes os relatórios das necropsias das vítimas dos acidentes aeronáuticos por ela investigados.

§ 5º Para a definição das autoridades responsáveis pela investigação de ocorrência que envolva aeronave militar estrangeira, esta receberá o mesmo tratamento dado às aeronaves do Comando da Aeronáutica, salvo nos casos em que houver tratado internacional específico.

Art. 128. As investigações de responsabilidade da autoridade de investigação SIPAER serão conduzidas por meio de um investigador habilitado e com credencial de investigador da aviação civil válida, designado como investigador-encarregado.

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



§ 2º É assegurada a participação de órgãos de investigação estrangeiros em todas as fases da investigação, por intermédio de seus representantes e respectivos assistentes designados, nos casos e para os fins previstos no Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, sendo-lhes garantido o acesso à aeronave acidentada, seus destroços e bens transportados.

§ 3º A autoridade de investigação SIPAER requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive necropsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação SIPAER.

§ 4º Ao investigador-encarregado e, nos limites por ele estabelecidos, aos membros da comissão de investigação, incluindo os representantes acreditados nos termos do Anexo 13 da Organização Internacional de Aviação Civil e seus assessores, fica assegurado o acesso à aeronave acidentada, a seus destroços e a bens ou coisas por ela transportados, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem.

§ 5º Para os fins previstos no § 4º, nos casos em que se verifique oposição ao acesso, caberá ao órgão de representação judicial da União a adoção das providências cabíveis, nos termos da lei processual civil.

§ 6º Nas ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves civis será assegurada a participação, como observador, de membro indicado pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Art. 129. No interesse da investigação, poderá a autoridade de investigação SIPAER requisitar o transporte junto a empresas de transportes de qualquer natureza, inclusive as exploradas pela União, Distrito Federal, estados e municípios.

§ 1º A empresa requisitada deverá disponibilizar o transporte do requisitante com a maior celeridade possível, inclusive na cabine de comando, ou mediante a preterição de embarque de passageiro, excluída qualquer responsabilidade do transportador em decorrência da preterição.

§ 2º 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.



§ 3º Os materiais transportados como elementos de investigação que, na avaliação do investigador do SIPAER, puderem ser afetados quando submetidos aos procedimentos de segurança aeroportuária por meio de equipamentos emissores de ondas, tais como os raios-x, escâneres e outros, ficarão dispensados de tais procedimentos, sob a responsabilidade do investigador do SIPAER.

§ 4º O transporte dos equipamentos de investigação e dos demais materiais, realizado com base neste artigo, será acompanhado de documento da autoridade de investigação SIPAER, ficando isento do pagamento de direitos aduaneiros na entrada ou saída do território nacional, não se sujeitando a procedimento ou trâmite alfandegário.

§ 5º Os equipamentos de investigação e demais itens de bagagem do investigador do SIPAER, transportados nos termos do *caput*, são isentos do pagamento de qualquer tarifa relativa ao transporte de bagagem ou carga junto à empresa de transporte requisitada.

SEÇÃO IV – Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação

Art. 130. São fontes SIPAER:

- I – gravações das comunicações entre os órgãos de gerenciamento 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 ou em qualquer outro compartimento da aeronave;
- IV – gravações das imagens e das conversas no ambiente dos órgãos de controle de tráfego e as transcrições destas;
- V – dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências e de condições de risco;
- VI – gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de gerenciamento de tráfego aéreo e suas transcrições;
- VII – gravações dos dados de voo e os parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;
- VIII – dados dos sistemas manuais e automáticos de coleta de dados;
- IX – informações prestados de forma voluntária e espontânea por qualquer pessoa física ou jurídica;
- X – demais registros usados nas atividades SIPAER, incluindo os de investigação.



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

§ 2º As fontes SIPAER de que tratam os incisos I, II, III, IV, V, VI e IX do caput deste artigo, a identidade dos tripulantes e passageiros, os gráficos produzidos pelo SIPAER, as análises e conclusões da investigação e o relatório final SIPAER não serão utilizadas para fins probatórios em processos judiciais e administrativos, inclusive em inquéritos, e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o disposto neste Código.

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

Art. 131. Salvo em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades de prevenção, é vedado ao profissional do SIPAER revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe, para este efeito, o disposto nas leis de processo civil e penal.

Art. 132. As fontes SIPAER que tiverem o seu uso permitido em processos judiciais ou administrativos, inclusive em inquéritos, estarão protegidas por sigilo processual.

Art. 133. Para o uso das fontes SIPAER como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da Autoridade Aeronáutica a serviço do SIPAER, que deverá se pronunciar no prazo de setenta e duas horas.

Art. 134. A autoridade SIPAER, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações SIPAER em andamento e às respectivas fontes SIPAER.

SEÇÃO V – Do Acesso aos Destroços de Aeronave

Art. 135. A aeronave civil envolvida em ocorrência aeronáutica poderá ser interdita pela autoridade de investigação SIPAER, observados os seguintes procedimentos:

- 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 Aeronáutica a serviço do SIPAER, a aeronave interdita poderá funcionar para efeito de manutenção;

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

Parágrafo único. No caso dos sistemas de aeronaves remotamente pilotadas, a autoridade de investigação SIPAER poderá interditar outros equipamentos necessários para a sua operação como, por exemplo: a estação de pilotagem remota, equipamentos de enlace de comando e controle, equipamentos para lançamento e recuperação.

Art. 136. Exceto para efeito de salvar vidas, preservar a segurança de pessoas ou de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas por ela transportadas podem ser vasculhados ou removidos, salvo prévia autorização da autoridade de investigação SIPAER, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos deste Código.

§ 1º Os destroços ou coisas transportadas que não sejam do interesse da investigação SIPAER ficarão sob guarda da autoridade policial competente ou da autoridade de investigação SIPAER, para fins de montagem e preservação da cadeia de custódia afeta à instrumentalização processual, identificação e restituição aos respectivos proprietários, observados os tramites legais.

§ 2º Cessando o interesse para a investigação, a guarda dos itens retidos pela autoridade de investigação SIPAER será por esta transmitida à autoridade policial competente, ou, manifestada a falta de interesse desta, os itens serão restituídos diretamente ao proprietário.

§ 3º Caberá à autoridade policial competente a preservação da área delimitada pela autoridade de investigação SIPAER como interesse para a investigação, bem como da aeronave, seus destroços e dos bens por elas transportados.

Art. 137. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aeronáutico, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pela Autoridade Aeronáutica a serviço do SIPAER, como por eventual agente de perícia criminal responsável pela investigação policial.

Art. 138. Em coordenação com a autoridade de investigação SIPAER, fica assegurado a outros órgãos, inclusive da Autoridade de Aviação Civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou aos bens por ela transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação SIPAER.



Art. 139. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica, de seus destroços ou dos bens por ela transportados, assim que liberados na forma prevista neste Código, será do operador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.

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

§ 2º Com vistas à proteção do meio ambiente, a segurança, a saúde e a preservação da propriedade, o operador da aeronave acidentada é responsável pela higienização do local, dos destroços e dos bens transportados quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.

§ 3º A aeronave e seus destroços, sem incluir os bens por ela transportados, ficam sob regime de penhor legal, como garantia das dívidas de que trata este artigo, ainda que o explorador não seja o proprietário.

§ 4º O proprietário, se não for o explorador, não responderá além dos efeitos do penhor legal de que trata o §3º.

§ 5º Na ocorrência de acidentes ou incidentes aeronáuticos, o explorador da aeronave responderá subjetivamente pelos prejuízos acarretados às instalações aeroportuárias, suas pistas e pátios, inclusive pelos prejuízos decorrentes da inoperância do aeródromo.

Art. 140. É proibida a venda da aeronave, de suas partes, peças, componentes ou destroços antes de terem sido liberados pela autoridade de investigação SIPAER.

Art. 141. Os interessados na custódia dos itens retidos para a investigação SIPAER devem habilitar-se perante a autoridade de investigação SIPAER até cento e oitenta dias após a data da ocorrência, por meio de autorização judicial.

§ 1º Caso mais de um interessado manifeste interesse na habilitação, a definição acerca da propriedade ou posse dos itens retidos deve ser objeto de acordo entre as partes habilitadas, sendo que, não havendo acordo, a liberação só ocorrerá em consonância com decisão judicial transitada em julgado.



§ 2º Os custos de transporte dos itens retidos ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o transporte em até noventa dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado, se outro critério não for estabelecido em decisão judicial.

§ 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos itens retidos no prazo previsto no § 1º deste artigo, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro de Aviação Civil Brasileiro, será notificado para retirá-los, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, no prazo de noventa dias da notificação, a retirada.

§ 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 Aeronáutica a serviço do SIPAER publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, estabelecendo o prazo de noventa dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seu ônus e responsabilidade.

§ 5º Esgotados os prazos de retirada pelo proprietário nos termos dos §§ 1º ao 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, independentemente de procedimento fiscal ou aduaneiro.

§ 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 no protocolo da Autoridade Aeronáutica a serviço do SIPAER.

CAPÍTULO VII – Do Sistema de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita

Art. 142. O sistema de segurança da aviação civil tem por objetivo disciplinar a aplicação de medidas destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e áreas e instalações de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica contra atos de interferência ilícita.



§ 1º O sistema abrange o conjunto de órgãos e agentes públicos e privados relacionados entre si, sob coordenação, orientação técnica e normativa da Autoridade de Aviação Civil, com a finalidade de assegurar a segurança da aviação civil e, onde aplicável, implementar as normas, diretrizes e recomendações pertinentes da Organização Internacional de Aviação Civil e do Programa Nacional de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

§ 2º O Programa Nacional de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) deverá prever e ser adequado a cada modalidade de transporte aéreo, levando em consideração o porte e a abrangência territorial das empresas.

CAPÍTULO VIII – Do Sistema de Indústria Aeronáutica

Art. 143. O sistema de indústria aeronáutica abrange as atividades econômicas de elaboração de projeto, fabricação, reparo e manutenção de aeronaves, suas partes, peças e componentes, e demais produtos aeronáuticos, inclusive os destinados ao gerenciamento do espaço aéreo.

§ 1º Atendidos os requisitos estabelecidos em regulamento, o exercício das atividades de elaboração de projetos, fabricação, revisão, reparo e manutenção previstas neste artigo depende de prévia autorização da autoridade competente, formalizada mediante a expedição de certificado ou autorização, nos termos da regulamentação por ela emitida.

§ 2º É garantido aos fabricantes de aeronave acesso aos aeródromos públicos para o desenvolvimento de suas atividades, na forma da regulamentação da Autoridade de Aviação Civil.

§ 3º Não se aplica o presente artigo às Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) de que trata o art. 23.

CAPÍTULO IX – Do Sistema de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

Art. 144. Os serviços auxiliares de transporte aéreo abrangem as seguintes atividades econômicas:

- I – apoio ao transporte aéreo, abrangendo os serviços de rampa ou de pista nos aeródromos, inclusive movimentação e armazenagem de mercadorias;
- II – outros serviços de apoio prestados nos aeródromos, estabelecidos em regulamento da Autoridade de Aviação Civil.



Parágrafo único. O exercício das atividades previstas neste artigo depende de autorização, certificação ou homologação junto às autoridades competentes, sem prejuízo da comunicação à administração do aeródromo onde serão prestadas.

CAPÍTULO X – Do Sistema de Formação e Treinamento de Pessoal

Art. 145. O sistema de formação e treinamento de pessoal é constituído pelas instituições destinadas a formar, treinar, especializar e aperfeiçoar os profissionais da aviação civil, nele incluindo-se, entre outras, as escolas de aviação civil, aeroclubes, escolas técnicas e instituições de ensino superior.

§ 1º O exercício das atividades econômicas previstas neste artigo poderá depender de prévio licenciamento da Autoridade de Aviação Civil.

§ 2º A Autoridade de Aviação Civil poderá estabelecer requisitos mínimos para a realização de cursos e a expedição de diplomas de conclusão.

§ 3º O adolescente terá a oportunidade de formação aeronáutica através da obtenção de licença de piloto de planador a partir dos dezesseis anos de idade, com instrução em solo a partir dos catorze anos completos, desempenhando atividades em caráter não profissional.

§ 4º Uma licença de aluno piloto pode ser concedida a requerentes com dezesseis anos completos, desde que este apresente um termo de compromisso e responsabilidade assinado pelo responsável, com firma reconhecida em cartório, e onde esteja expresso neste termo que o responsável autoriza o aluno piloto a iniciar o treinamento de voo e se responsabiliza pelos atos do aluno piloto.

§ 5º O candidato a licença de piloto deverá ter completado dezoito anos, ressalvado o disposto nos §§ 3º e 4º.

Art. 146 Aeroclube é toda pessoa jurídica com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são 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.

Parágrafo único. Aeroclubes poderão ser autorizados a funcionar como escolas de aviação desde que autorizado pela autoridade de aviação civil.



TÍTULO V – Das Aeronaves

CAPÍTULO I – Disposições Gerais

Art. 147. Considera-se aeronave todo aparelho que possa obter sustentação na atmosfera, utilizando-se de reações do ar que não sejam as reações do ar contra a superfície da terra.

Art. 148. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade, transferência por ato entre vivos, constituição de hipoteca, publicidade e cadastramento geral.

§ 1º O registro de aeronaves não tripuladas será realizado de acordo com regulamentos editados pelas autoridades de aviação civil e aeronáutica, observada a homologação da radiofrequência do equipamento junto à Agência Nacional de Telecomunicações.

§ 2º A Autoridade de Aviação Civil poderá dispensar o registro ou estabelecer procedimentos de registro simplificados para aeronaves não tripuladas até 150 kg.

§ 3º A Autoridade de Aviação Civil deverá dispensar o registro das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) de que trata o art. 23.

Art. 149. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas, considerando-se:

I – públicas:

a) destinadas ao serviço de órgão da Administração Pública direta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, não ligados às forças de segurança pública;

b) destinadas ao serviço de órgão da Administração Pública direta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que compõem as forças de segurança pública;

II – privadas, todas as demais.

§ 2º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares.

Art. 150. Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares reguladas por legislação especial.



CAPÍTULO II – Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade

SEÇÃO I – Da Nacionalidade, do Registro Provisório e da Matrícula

Art. 151. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada, independentemente da nacionalidade ou local de residência de seu proprietário, explorador ou passageiro, e de seu tempo de permanência no território nacional.

Parágrafo único. Aeronaves não tripuladas para as quais não sejam requeridas matrícula, serão consideradas da nacionalidade do Estado em que estejam registradas, de acordo com regulamentação específica.

Art. 152. O Registro de Aviação Civil Brasileiro, no ato da inscrição, após a aprovação em vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

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

Art. 153. 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.

Art. 154. É assegurado o registro temporário quando feito pelo fabricante ou seu preposto.

§ 1º O registro temporário garante a expedição dos respectivos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade.

§ 2º Não poderão receber registros temporários aeronaves já registradas anteriormente, no Brasil ou em qualquer outro Estado.

§ 3º As marcas de nacionalidade e matrícula associadas aos registros temporários serão segregadas das demais marcas disponíveis no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 4º Aeronaves com registro temporário, para efeitos de efetivação de registro posterior, serão consideradas como aeronaves nunca registradas.



§ 5º O registro temporário garante a propriedade da aeronave.

Art. 155. A matrícula será provisória quando:

I – feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha o 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. 156. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:

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

II – de ofício, quando matriculada em outro país;

III – quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave;

IV – a pedido do credor ou do seu procurador, para aeronave dada em garantia internacional, nos termos do Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013.

Art. 157. As inscrições constantes do Registro de Aviação Civil Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

SEÇÃO II – Do Certificado de Aeronavegabilidade

Art. 158. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade, que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas.

§ 1º Serão estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e os 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 § 1º, e às condições aceitas internacionalmente, ou segundo acordos bilaterais celebrados entre a Autoridade de Aviação Civil brasileira e as autoridades equivalentes de outros países.



§ 3º Será expedido certificado de aeronavegabilidade especial para:

- I – aeronave experimental;
- II – aeronave Leve Esportiva classe especial;
- III – aeronave Leve Esportiva classe experimental;
- IV – aeronave com características especiais, destinada a missão policial de segurança pública, de defesa civil ou de fiscalização;
- V – aeronave que deve ter sua utilização limitada, por razões técnicas ou operacionais, nos termos das normas aplicáveis;

§ 6º No caso do inciso

IV do § 3º deste artigo, o interessado na emissão do certificado de aeronavegabilidade especial deverá demonstrar à Autoridade de Aviação Civil a necessidade da aeronave para o adequado cumprimento das operações pretendidas.

§ 4º O disposto neste artigo não será aplicável às Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) de que trata o art. 23.

Art. 159. Na emissão de certificados de aeronavegabilidade especiais, a Autoridade de Aviação Civil considerará o nível de segurança compatível com o tipo de operação pretendida e deverá indicar no certificado as operações permitidas, as restrições e limitações aplicáveis, observado o disposto no art. 39 da Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, e vinculará a validade do certificado à destinação da aeronave às operações pretendidas, pelo tempo indicado e para a aeronave específica.

CAPÍTULO III – Da Propriedade e Exploração da Aeronave

SEÇÃO I – Da Propriedade da Aeronave

Art. 160. Adquire-se a propriedade da aeronave:

- I – por construção;
- II – por usucapião judicial ou extrajudicial;
- III – por direito hereditário;
- IV – por inscrição do título de transferência no Registro de Aviação Civil Brasileiro;
- V – por transferência legal;
- VI – por tradição subsequente ou simultânea à emissão de título de transferência de propriedade, nos termos da Lei Civil quando a aeronave for exportada a partir da República Federativa do Brasil.



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

§ 2º No caso de aeronaves não tripuladas, a propriedade de aeronaves deverá ser tratada de acordo com regulamentação expedida pela Autoridade de Aviação Civil.

§ 3º Os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, só transferem o seu domínio a partir da data em que inscritos no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

Art. 161. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver:

I – construído, por sua conta;

II – mandado construir, mediante contrato;

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

IV – adquirido por direito hereditário;

V – inscrito em seu nome no Registro de Aviação Civil Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial.

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

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

Art. 162. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro de Aviação Civil Brasileiro:

I – as arrematações e adjudicações em hasta pública;

II – as sentenças ou escrituras públicas de divórcio ou de dissolução de união estável, bem como as sentenças de nulidade ou anulação de casamento, quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves;

III – as sentenças de extinção de condomínio;

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

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

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

VII – as sentenças declaratórias de usucapião;



VIII – atas notariais e demais atos cartorários para o reconhecimento do usucapião extrajudicial.

Art. 163. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado deverão ser inscritos no Registro de Aviação Civil 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 far-se-á, no mesmo ato, a inscrição do projeto de construção e da respectiva hipoteca.

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

Art. 164. 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.

Parágrafo único. As demais aeronaves não certificadas estão sujeitas à emissão de certificados de marca especial.

Art. 165. 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 cento e oitenta dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

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

Art. 166. 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 art. 104, inciso III, deste Código.



SEÇÃO II – Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 167. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 168. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

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

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

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

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

V – o beneficiário do intercâmbio, conforme definido em acordo internacional entre a República Federativa do Brasil e os países interessados ou no contrato de intercâmbio entre as empresas de transporte aéreo.

Art. 169. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro ou em qualquer órgão de registro aeronáutico competente de outra jurisdição estrangeira, mediante qualquer contrato de utilização, a aeronave para todos fins, será considerada como bem de seu explorador, excluindo-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à sua exploração.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome do explorador não constar no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do § 1º, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro ou no registro aeronáutico competente de outra jurisdição, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

CAPÍTULO IV – Dos Contratos sobre Aeronave

SEÇÃO I – Do Contrato de Construção de Aeronave

Art. 170. O contrato de construção de aeronave deverá ser inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro.



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

Art. 171. O contratante que encomendou a construção da aeronave, uma vez inscrito o seu contrato no Registro de Aviação Civil Brasileiro, adquire, originariamente, a propriedade da aeronave, podendo dela dispor e reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua.

SEÇÃO II – Do Arrendamento

Art. 172. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.

Art. 173. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

Art. 174. O arrendador é obrigado:

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

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

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

Art. 175. O arrendatário é obrigado:

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

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

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

Art. 176. A cessão do arrendamento e o subarrendamento só poderão ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro de Aviação Civil Brasileiro.



Art. 177. 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.

Art. 178. Na recuperação judicial e na falência de empresa que explore serviços aéreos de qualquer natureza, ou de infraestrutura aeronáutica, em nenhuma hipótese ficará suspenso o exercício de direitos derivados de contratos de locação, arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de direito de uso sobre aeronaves ou de suas partes.

§ 1º Os créditos decorrentes dos contratos de arrendamento de aeronaves não se submeterão aos efeitos da recuperação judicial ou extrajudicial, prevalecendo os direitos de propriedade sobre a coisa e as condições contratuais, não se lhes aplicando a ressalva contida na Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005.

§ 2º Na hipótese de falência das sociedades de que trata o *caput*, prevalecerão os direitos de propriedade sobre a coisa relativos a contratos de locação, de arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de direito de uso de aeronaves ou de suas partes.

SEÇÃO III – Do Intercâmbio

Art. 179. Dá-se o intercâmbio de aeronave ou de motores destinados a aeronaves, quando a empresa de transporte aéreo titular do direito de uso de uma aeronave ou de motores, denominada intercambiadora, cede o direito do respectivo uso à outra empresa de transporte aéreo, nacional ou estrangeira, beneficiária do intercâmbio, por tempo determinado, para sua operação, mediante ato oneroso.

§ 1º A aeronave estrangeira intercambiada com empresa brasileira de transporte aéreo deve passar por vistoria técnica junto à autoridade competente e ter o respectivo contrato inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 2º A aeronave em intercâmbio deverá manter as suas marcas de nacionalidade e de matrícula de origem, possuindo apenas um certificado de aeronavegabilidade brasileiro, em que conste a identificação da empresa aérea intercambiadora, da empresa aérea beneficiária do intercâmbio e a anuência do proprietário da aeronave para o intercâmbio.

§ 3º A beneficiária do intercâmbio será integralmente responsável por quaisquer danos causados em decorrência do uso da aeronave no período em que a aeronave estiver sob sua titularidade.



Art. 180. As empresas de transporte aéreo que pretendam atuar na qualidade de intercambiadoras ou beneficiárias do intercâmbio deverão observar a legislação aplicável nas jurisdições em que a aeronave será operada, caso a operação ocorra entre empresas estabelecidas em países distintos.

§ 1º Qualquer empresa beneficiária do intercâmbio de aeronaves, utilizando o direito de tráfego brasileiro, deverá empregar tripulantes com contrato de trabalho no Brasil.

§ 2º No caso de discrepância entre a legislação interna de ambas as jurisdições, os respectivos agentes reguladores deverão intermediar o conflito, com vistas à solução das discrepâncias.

Art. 181. Durante o período em que a aeronave estiver sujeita ao intercâmbio, a beneficiária do intercâmbio poderá:

- I – operar livremente a aeronave em quaisquer rotas no país da empresa beneficiária do intercâmbio;
- II – sobrevoar o território do país de origem da intercambiadora;
- III – pousar no território do país da intercambiadora para fins comerciais;
- IV – embarcar e desembarcar no território da intercambiadora, passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território do outro país.

Art. 182. O intercâmbio de aeronaves deve observar as regras e recomendações previstas em tratados, convenções ou atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

SEÇÃO IV – Do Fretamento

Art. 183. Dá-se o fretamento quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante ato oneroso, a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se ao fretador o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

Art. 184. O contrato de fretamento será celebrado por instrumento público ou particular, facultada a sua inscrição no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

Art. 185. O fretador é obrigado:

- I – a colocar à disposição do afretador aeronave equipada e tripulada, com os documentos necessários e em estado de aeronavegabilidade;
- II – a realizar as viagens acordadas ou a manter a aeronave à disposição do afretador, durante o tempo convencionado.



Art. 186. O afretador é obrigado:

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

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

SEÇÃO V – Do Arrendamento Mercantil

Art. 187. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro, mediante instrumento público ou particular, com os seguintes elementos:

I – descrição da aeronave, com o respectivo valor;

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

III – cláusula de opção de compra e de renovação contratual, quando for o caso;

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

Parágrafo único. Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, cláusulas e condições usuais nas operações de leasing internacional, desde que não contrariem disposições da Constituição Federal ou deste Código.

CAPÍTULO V – Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave

SEÇÃO I – Da Hipoteca Convencional

Art. 188. 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, deverá a hipoteca ser inscrita no Registro de Aviação Civil Brasileiro, no ato da inscrição da hipoteca, produzindo esta os seus efeitos, ainda que estejam equipando aeronave hipotecada a distinto credor, exceto no caso de haver nos respectivos contratos cláusula permitindo a rotatividade dos motores.



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

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

Art. 189. Só aquele que pode alienar a aeronave ou o motor poderá hipotecá-los e só a aeronave ou motor suscetíveis de alienação poderão ser dados em hipoteca.

Art. 190. A aeronave ou o motor comum a dois ou mais proprietários só poderá ser dado em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 191. A hipoteca constituir-se-á com a inscrição do contrato ou do número de série do motor no Registro de Aviação Civil Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 192. Do contrato de hipoteca deverão constar:

I – o nome e domicílio das partes contratantes;

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

III – as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave ou o número de série do motor, 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 neste Código.

Art. 193. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de:

I – despesas judiciais, crédito trabalhista, tributário e proveniente de tarifas aeroportuárias e de navegação aérea;

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:

I – no caso de perda ou avaria da aeronave, sobre o valor do seguro;



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

III – no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.

SEÇÃO II – Da Hipoteca Legal

Art. 194. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

Art. 195. Os bens mencionados no art. 194 serão adjudicados à União, se esta o requerer no juízo competente, comprovando a falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial, antes de concluído o pagamento do débito garantido pelo Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros.

Art. 196. O débito que tenha de ser pago pela União ou seus agentes financeiros, vencido ou vincendo, será cobrado do adquirente ou da massa falida pelos valores despendidos por ocasião do pagamento.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 197. Far-se-á de ofício a inscrição no Registro de Aviação Civil Brasileiro da hipoteca legal ou da adjudicação, nos casos de que trata este Código.

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



SEÇÃO III – Da Alienação Fiduciária

Art. 198. A alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da aeronave ou de seus equipamentos, independentemente da respectiva tradição, tornando-se o devedor o possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.

Art. 199. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterà:

I - o valor da dívida, sua estimativa ou valor máximo, a taxa de juros ou sua metodologia de cálculo, se houver, 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, ou a periodicidade do pagamento, 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 A transferência do domínio fiduciário do bem aeronáutico sujeito à alienação fiduciária ocorrerá mediante a comunicação de anuência do proprietário fiduciário e a comprovação da quitação da dívida garantida ao Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 2º Se, na data de vencimento do instrumento de alienação fiduciária, o devedor ainda não houver quitado o valor devido, o domínio resolúvel desta se transferirá ao credor, mediante comunicação ao Registro de Aviação Civil Brasileiro.

Art. 200. A alienação fiduciária constitui-se com a inscrição do respectivo contrato no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 1º Com a constituição da alienação fiduciária, dá-se o desdobramento da posse, tornando-se o devedor possuidor direto do bem.

§ 2º Se, na data do instrumento de alienação fiduciária, o devedor ainda não for proprietário do bem objeto do contrato, o domínio resolúvel desta se transferirá ao credor no momento da aquisição da propriedade pelo primeiro, independentemente de qualquer formalidade posterior.



Art. 201. O credor fiduciário poderá, desde que comprovada a mora a que se refere o § 2º do art. 199 deste Código, ou o inadimplemento, requerer contra o devedor ou terceiro a busca e apreensão do bem alienado fiduciariamente, a qual será concedida liminarmente, podendo ser apreciada em plantão judiciário.

§ 1º Cinco dias após executada a liminar mencionada no caput deste artigo, consolidar-se-ão a propriedade e a posse plena e exclusiva do bem no patrimônio do credor fiduciário, cabendo ao Registro de Aviação Civil Brasileiro expedir novos certificados de registro de matrícula e aeronavegabilidade em nome do credor, ou de terceiro por ele indicado, livre do ônus da propriedade fiduciária.

§ 2º No prazo estabelecido no § 1º, o devedor fiduciante poderá pagar a integralidade da dívida pendente, segundo os valores apresentados pelo credor fiduciário na inicial, hipótese na qual o bem lhe será restituído livre do ônus.

§ 3º O devedor fiduciante apresentará resposta no prazo de quinze dias da execução da liminar.

§ 4º A resposta poderá ser apresentada ainda que o devedor tenha se utilizado da faculdade do § 2º deste artigo, caso entenda ter havido pagamento a maior e desejar restituição.

§ 5º Da sentença cabe apelação apenas no efeito devolutivo.

§ 6º Na sentença que decretar a improcedência da ação de busca e apreensão, o juiz condenará o credor fiduciário ao pagamento de multa, em favor do devedor fiduciante, equivalente a cinquenta por cento do valor originalmente financiado, devidamente atualizado, caso o bem já tenha sido alienado.

§ 7º A multa prevista no § 6º não exclui a responsabilidade do credor fiduciário por perdas e danos.

§ 8º A busca e apreensão prevista neste artigo constitui processo autônomo e independente de qualquer procedimento posterior.

§ 9º A adoção dos procedimentos previstos neste artigo dar-se-á sem prejuízo da aplicação das regras previstas na Convenção da Cidade do Cabo e no respectivo Protocolo.

Art. 202. Se o bem alienado fiduciariamente não for encontrado ou não se achar na posse do devedor, fica facultado ao credor requerer, nos mesmos autos, a conversão do pedido de busca e apreensão em ação executiva, na forma prevista no Capítulo IV, do Título II da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 – Código de Processo Civil.



Art. 203. Se o credor preferir recorrer à ação executiva, direta ou por conversão, na forma do art. 202 deste Código, serão penhorados, a critério do autor da ação, bens do devedor quantos bastem para assegurar a execução.

Art. 204. O avalista, fiador ou terceiro interessado que pagar a dívida do alienante ou devedor, se sub-rogará, de pleno direito, no crédito e na garantia constituída pela alienação fiduciária.

Art. 205. Na falência ou recuperação judicial do devedor alienante, fica assegurado ao credor fiduciário o direito de pedir, na forma prevista em lei, a restituição do bem alienado fiduciariamente.

Parágrafo único. Efetivada a restituição o credor fiduciário agirá na forma prevista neste Código.

Art. 206. Não será aceito bloqueio judicial de bens constituídos por alienação fiduciária nos termos deste Código, sendo que qualquer discussão sobre concursos de preferências deverá ser resolvida pelo valor da venda do bem, nos termos do art. 205.

Art. 207. 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 valor da venda no pagamento de seu crédito e das despesas decorrentes e entregar ao devedor o saldo restante, se houver, com a devida prestação de contas.

§ 1º O crédito a que se refere o caput deste artigo abrange o principal, juros e comissões, além das taxas, cláusula penal e correção monetária, quando expressamente acordados 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 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.

§ 5º Os procedimentos previstos no caput deste artigo aplicam-se às operações de arrendamento previstas neste Código, com exceção da obrigação de restituir qualquer saldo aos devedores.



Art. 208. No caso de alienação fiduciária de aeronave em construção ou de seus componentes, constará no instrumento a descrição conforme o respectivo contrato e a etapa em que se encontra.

Parágrafo único. No caso previsto no caput deste artigo 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.

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

SEÇÃO I – Do Sequestro da Aeronave

Art. 209. Nenhuma aeronave empregada em serviço aéreo público regular poderá ser objeto de sequestro.

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

Art. 210. Admite-se o sequestro:

- I - em caso de desapossamento da aeronave por meio ilegal;
- II - em caso de dano à propriedade privada provocado pela aeronave que nela fizer pouso forçado.

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

SEÇÃO II – Da Penhora ou Apreensão da Aeronave

Art. 211. Toda vez que, sobre aeronave ou seus motores, recair penhora ou apreensão, esta deverá ser averbada no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

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

§ 2º A guarda ou depósito de aeronave penhorada ou de qualquer modo apreendida judicialmente far-se-á de conformidade com o disposto nos arts. 212 a 215 deste Código.



CAPÍTULO VII – Da Custódia e Guarda de Aeronave

Art. 212. Em qualquer inquérito ou processo administrativo ou judicial, a custódia, guarda ou depósito de aeronave far-se-á de conformidade com o disposto neste Capítulo.

Art. 213. O explorador ou o proprietário de aeronave entregue em depósito ou à guarda de Autoridade Aeronáutica responde pelas despesas correspondentes.

§ 1º Incluem-se no disposto neste artigo:

I – os depósitos decorrentes de apreensão;

II – os sequestros e demais medidas processuais acautelatórias;

III – a arrecadação em falência, qualquer que seja a autoridade administrativa ou judiciária que a determine;

IV – a apreensão decorrente de processos administrativos ou judiciais.

§ 2º No caso do § 4º do art. 336 deste Código, o proprietário ou o explorador da aeronave terá direito à restituição do que houver pago, acrescida de juros compensatórios e indenizações por perdas e danos.

§ 3º Na hipótese prevista no § 2º, caberá ação regressiva contra o Poder Público cuja autoridade houver agido com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 214. O depósito não excederá o prazo de dois anos.

§ 1º Se, no prazo estabelecido neste artigo não for autorizada a entrega da aeronave, a Autoridade Aeronáutica poderá efetuar a venda pública pelo valor correspondente, para atender às despesas com o depósito.

§ 2º Não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Comando da Aeronáutica, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica ao depósito decorrente de processo administrativo de natureza fiscal.

Art. 215. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.



TÍTULO VI – Da Tripulação

CAPÍTULO I – Disposições Gerais

Art. 216. Tripulação é o conjunto de tripulantes de voo e de cabine que exercem função a bordo de aeronave.

§ 1º O exercício de função remunerada a bordo de aeronaves, nacionais ou estrangeiras quando operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio, é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado pode ser exercida por tripulantes habilitados, independentemente de sua nacionalidade.

§ 3º Empresas brasileiras operando serviço aéreo internacional poderão empregar comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da aeronave.

§ 4º Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.

Art. 217. A Autoridade de Aviação Civil definirá em seus regulamentos as exigências necessárias para a tripulação de acordo com as características operacionais de cada função específica.

Art. 218. A Autoridade de Aviação Civil poderá proibir uma pessoa de atuar como tripulante em caso de descumprimento deste Código ou da regulamentação das autoridades aeronáutica ou de aviação civil, após a conclusão do devido processo administrativo sancionatório.

Parágrafo único. A Autoridade de Aviação Civil poderá suspender, cautelarmente, o exercício das prerrogativas de um tripulante, caso identifique que este não esteja capacitado técnica ou fisicamente para o exercício de suas funções, pelo tempo em que tal condição incapacitante persistir.

CAPÍTULO II – Do Comandante de Aeronave

Art. 219. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou operador e que será seu preposto durante a viagem.



Parágrafo único. No caso de aeronaves integrantes de sistemas remotamente pilotados, será considerado Comandante a pessoa designada pelo operador ou proprietário para operar o sistema.

Art. 220. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

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

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

Art. 221. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

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

Art. 222. O Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá, a seu critério, impor medidas razoáveis, inclusive coercitivas, necessárias para impedir desvios de condutas por pessoas a bordo, a fim de preservar a segurança da aeronave, das pessoas ou de seus bens, manter a boa ordem e a disciplina a bordo ou para a entrega dessa pessoa às autoridades competentes.

§ 1º O Comandante poderá exigir ou autorizar a ajuda dos demais membros da tripulação e solicitar ou autorizar a ajuda de força policial ou mesmo de passageiros, com o fim de tomar medidas coercitivas contra qualquer pessoa que se encontre na aeronave sob sua responsabilidade.

§ 2º Respeitados os tratados, convenções e atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, o Comandante poderá entregar às autoridades de qualquer país em cujo território ocorra o pouso da aeronave, a pessoa que tenha cometido ato de indisciplina ou desvio de conduta a bordo.

Art. 223. O Comandante da aeronave, os demais membros da tripulação, os passageiros, os agentes de segurança, o proprietário, o explorador ou o operador da aeronave ou a pessoa em cujo nome se realiza o voo, não serão responsáveis por qualquer incidente decorrente de medidas coercitivas adotadas ou por quaisquer prejuízos ou consequências decorrentes de adoção de tais medidas.



Art. 224. No exercício de sua autoridade, o Comandante poderá tomar quaisquer medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados, inclusive desembarcar qualquer pessoa ou, se em voo, restringir a liberdade de qualquer pessoa, inclusive mediante imobilização, até o próximo pouso da aeronave, desde que as atitudes estejam comprometendo a boa ordem, a disciplina ou colocando em risco os demais passageiros, os tripulantes ou a segurança da aeronave.

Parágrafo único. Para os efeitos previstos neste artigo, consideram-se condutas que podem pôr em risco a segurança do voo, especialmente:

- I – embarcar alcoolizado ou sob efeito de entorpecente;
- II – levar para a aeronave explosivos, produtos químicos ou materiais perigosos aos demais passageiros ou à segurança da aeronave;
- III – conduzir arma de fogo ou qualquer outra arma letal durante o voo;
- IV – ameaçar, intimidar ou agredir membro da tripulação ou passageiro;
- V – cometer assédio sexual ou moral a outro passageiro ou membro da tripulação;
- VI – molestar vulneráveis e crianças;
- VII – levar bebida alcoólica, para uso próprio ou de outrem, para consumo durante o voo;
- VIII – consumir bebida alcoólica em excesso durante o serviço de bordo;
- IX – fazer uso de substância tóxica no interior da aeronave;
- X – fumar tabaco ou qualquer outra substância no interior da aeronave;
- XI – causar prejuízos à aeronave;
- XII – impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da aeronave;
- XIII – acionar dispositivo de segurança da aeronave, sem que tenha sido previamente autorizado pelo Comandante ou solicitado pelos demais membros da tripulação;
- XIV – subtrair, impedir o funcionamento, ou destruir qualquer objeto do interior da aeronave, seja da própria aeronave ou de outro passageiro;
- XV – fazer uso de aparelho eletrônico em período vedado ou cuja operação seja proibida a bordo;
- XVI – causar tumulto, expressar-se em altos brados ou ferir o decoro dos demais passageiros ou da tripulação, por atos ou expressões;
- XVII – não seguir a orientação dos tripulantes em relação à segurança do voo;



XVIII – não observar normas estabelecidos pela Autoridade de Aviação Civil sobre deveres dos passageiros a bordo.

Art. 225. É facultado ao Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

Art. 226. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, exceto as que se relacionem com a segurança do voo.

Art. 227. As decisões tomadas pelo Comandante inclusive em caso de lançamento ou alijamento de coisas de bordo serão registradas e comunicadas em conformidade com os regulamentos da Autoridade de Aviação Civil.

§ 1º No caso de estar a carga sujeita a controle aduaneiro, será o alijamento comunicado à autoridade fazendária mais próxima.

§ 2º O piloto em comando e o explorador ou operador da aeronave não poderão ser responsabilizados por eventual dano ambiental em razão do alijamento de carga ou combustível.

Art. 228. Caso o Diário de Bordo seja requerido pela Autoridade de Aviação Civil, deverão constar as seguintes anotações:

I – as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave;

II – os nomes do proprietário ou operador da aeronave, do Comandante e dos demais membros da tripulação;

III – data e a natureza do voo (privado, transporte aéreo regular ou não regular);

IV – os aeródromos e os horários de saída e chegada do voo;

V – as medidas disciplinares que tiverem sido tomadas;

VI – as ocorrências que forem de interesse do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

VII – outras anotações que vierem a ser estabelecidas pela Autoridade de Aviação Civil em regulamento próprio.

§ 1º Cabe exclusivamente ao piloto Comandante lançar as anotações previstas neste artigo.

§ 2º O registro, no Diário de Bordo, de medida disciplinar tomada pelo Comandante da aeronave em decorrência de conduta que implique em contravenção penal, crime contra a segurança do transporte aéreo ou o crime definido no art. 355 deste Código, fica equiparado ao auto de prisão em flagrante e à peça inicial do inquérito policial.



§ 3º Será admitida a forma digital do Diário de Bordo.

Art. 229. O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos, óbitos e declarações de última vontade que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

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

TÍTULO VII – Dos Serviços Aéreos

CAPÍTULO I – Disposições Gerais

Art. 230. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos públicos e os serviços aéreos privados.

Art. 231. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga, encomenda, remessa ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

Art. 232. A relação jurídica entre a União e o explorador de serviços aéreos rege-se pelas normas deste Código, pela legislação complementar e pelas condições da respectiva autorização vinculada.

Art. 233. A relação jurídica entre o explorador dos serviços aéreos e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas normas previstas neste Código e na legislação complementar, e, em se tratando de transporte aéreo público internacional, pelo disposto nos tratados, convenções e atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 234. O transporte aéreo público de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo público.

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

§ 2º Salvo o disposto no § 1º deste artigo, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.



CAPÍTULO II – Dos Serviços de Transporte Aéreo Público

SEÇÃO I – Dos Princípios Gerais da Regulação

Art. 235. Na regulação dos serviços aéreos, a atuação da Autoridade de Aviação Civil visará especialmente a:

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

II – estabelecer os critérios objetivos de alocação às empresas de transporte aéreo dos horários de pouso e decolagem nos aeroportos cuja capacidade tenha sido atingida, observando-se o atendimento do interesse público, o estímulo à concorrência e a prestação de serviço e uso de infraestrutura adequados;

III – assegurar a liberdade tarifária.

§ 1º A desistência ou a suspensão da exploração de linha aérea doméstica fica condicionada à anuência da Autoridade de Aviação Civil e desde que comprovada alguma das razões que inviabilizam a operação:

I – Queda de demanda continuada, que comprometa a continuidade da linha;

II – Deterioração das condições econômicas da empresa; ou

III – Alteração de condições técnicas de infraestrutura.

§ 2º A desistência ou suspensão de que trata o § 1º deverá ser comunicada à Autoridade de Aviação Civil com antecedência mínima de três meses.

SEÇÃO II – Da Autorização para a Exploração de Serviços de Transporte Aéreo Público

Art. 236. A exploração de serviços de transporte aéreo público será objeto de autorização.

§ 1º A autorização reger-se-á por esta Lei, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis e pelas cláusulas do correspondente termo.

§ 2º As autorizações para a exploração de serviços de transporte aéreo público podem ser cedidas ou transferidas mediante anuência da Autoridade de Aviação Civil.

Art. 237. São cláusulas essenciais do termo de autorização as relativas:

I – ao objeto;

II – ao modo, forma e condições da exploração dos serviços;



III – às hipóteses de extinção do contrato;

IV – ao foro e ao modo amigável de solução de divergências contratuais.

Art. 238. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I – renúncia: ato formal unilateral, irrevogável e irretroatável, em que o autorizatário manifesta seu desinteresse pela autorização;

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

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

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

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

§ 2º A renúncia à autorização deverá ser comunicada à Autoridade de Aviação Civil com antecedência de, no mínimo, noventa dias.

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

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

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

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

Art. 239. O interessado em obter autorização para explorar serviço de transporte aéreo público poderá requerê-la à Autoridade de Aviação Civil a qualquer tempo, na forma estabelecida em regulamento próprio.

Parágrafo único. O requerimento conterà, obrigatoriamente:

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



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

III – outros documentos previstos em regulamento da Autoridade de Aviação Civil.

Art. 240. A autorização somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

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

Art. 241. A fiscalização das atividades de exploração de serviços aéreos públicos será exercida pela Autoridade de Aviação Civil.

Art. 242. A Autoridade de Aviação Civil poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos públicos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 243. As empresas de transporte aéreo público poderão fundir-se, cindir-se ou incorporar-se, mediante prévia autorização da Autoridade de Aviação Civil.

Art. 244. A formalização de acordos entre empresas de transporte aéreo público que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses ou a constituição de grupos societários deve ser informada à Autoridade de Aviação Civil.

CAPÍTULO III – Do Transporte Aéreo Público Regular

SEÇÃO I – Do Transporte Aéreo Regular Internacional

Art. 245. Os serviços de transporte aéreo público regular internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

§ 1º A exploração desses serviços sujeitar-se-á:

I – às disposições dos tratados, convenções e atos internacionais firmados entre os respectivos Estados e o Brasil;

II – na falta desses, ao disposto neste Código.



§ 2º Voos regulares internacionais operados por empresas designadas pelo Estado Brasileiro deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, podendo ser empregados comissários de voo estrangeiros desde que o número destes não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da aeronave.

SUBSEÇÃO I – Da Designação de Empresas Brasileiras

Art. 246. O Poder Executivo Federal designará as empresas para os serviços de transporte aéreo regular internacional.

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

SUBSEÇÃO II – Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras

Art. 247. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

- I – ser designada pelo Governo do respectivo país;
- II – obter autorização da Autoridade de Aviação Civil brasileira.

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto o pedido de autorização é ato da empresa designada.

Art. 248. O pedido de autorização para funcionamento e operação será instruído com os seguintes documentos:

- I – prova de achar-se a empresa constituída de acordo com a lei de seu país, indicando nome, objeto, prazo de duração e sede no estrangeiro;
- II – cópia do ato societário de nomeação dos administradores da sociedade;
- III – cópia do ato societário que autorizou o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território nacional;
- IV – prova de nomeação do representante legal no Brasil, com poderes expressos para aceitar as condições exigidas para a autorização, resolver questões relativas às operações e receber notificação ou citação judicial pela empresa;

§ 1º Os documentos exigidos nos incisos I, II, III e IV do caput deste artigo devem estar autenticados de conformidade com a lei nacional da empresa requerente, legalizados no consulado brasileiro da respectiva sede ou na forma prevista na Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Públicos Estrangeiros.



§ 2º Verificado o preenchimento dos requisitos estabelecidos neste artigo, a Autoridade de Aviação Civil expedirá o ato de autorização, que será publicado no órgão de imprensa oficial da União.

§ 3º Publicado o ato de autorização, a empresa autorizada deve promover o arquivamento do ato publicado e dos demais documentos societários no órgão de registro das empresas mercantis, comprovando o depósito em instituição financeira com sede no Brasil do capital destinado às suas operações e informando o endereço do estabelecimento no Brasil.

§ 4º Em caso de urgência poderá a Autoridade de Aviação Civil expedir autorização provisória de funcionamento e operação, na forma a ser estabelecida em regulamento.

Art. 249. As empresas aéreas estrangeiras autorizadas a operar no país são dispensadas de reproduzir, no órgão oficial da União, dos Estados e do Distrito Federal, as publicações de balanço patrimonial e de resultado econômico, bem como aos atos de sua administração, seja com relação à matriz, seja com relação às sucursais, filiais ou agências existentes no País.

Art. 250. É facultado à empresa autorizada solicitar à autoridade de aviação civil a suspensão temporária das suas operações no Brasil, sem prejuízo do seu regular funcionamento até a retomada das operações aéreas.

Art. 251. Empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil poderão obter autorização para funcionamento para venda de bilhetes de transporte aéreo ou carga, devendo para tanto apresentar a documentação prevista nos incisos I, II, III e IV do art. 248 deste Código, dispensada a designação.

SEÇÃO II – Do Transporte Aéreo Regular Doméstico

Art. 252. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte aéreo público em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados no território nacional.

Art. 253. O transporte não perderá o caráter de doméstico se, por motivo de caso fortuito ou força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro, os seus pontos de partida e destino.

Art. 254. Os serviços de transporte aéreo público regular doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras com sede e administração no País.



CAPÍTULO IV – Dos Serviços de Transporte Aéreo Público Não-Regular

Art. 255. Serviço de transporte aéreo público não regular de passageiro ou carga, doméstico ou internacional, é o explorado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando a proporcionar atendimento imediato, independentemente de horário, percurso ou escala, compreendendo, inclusive, a prestação de serviços de taxi aéreo e de linhas sistemáticas, complementares e demais serviços a serem admitidos pela Autoridade de Aviação Civil, visando o fomento e o desenvolvimento da atividade.

CAPÍTULO V – Dos Serviços Aéreos Privados

Art. 256. Os proprietários ou operadores de aeronaves não destinadas à prestação de serviços de transporte aéreo público não necessitam de autorização para suas atividades aéreas.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto neste artigo, os proprietários ou operadores devem atender os requisitos técnicos e as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como manter suas operações sob seguro contra danos a pessoas ou bens na superfície e a tripulantes e passageiros.

Art. 257 Considera-se como aerodesporto a atividade aeronáutica, tripulada ou controlada remotamente, visando a competição, exibição, treinamento, atividades lúdicas, culturais, turísticas e de aventura, em conformidade com as normas regulamentares emitidas pelas autoridades de aviação civil e aeronáutica.

§ 1º As práticas acima definidas independem de prévia autorização da Autoridade Aeronáutica e poderão ser realizadas livremente em todo o espaço aéreo não controlado sobre áreas de baixa densidade populacional ou conforme determinado pela Autoridade Aeronáutica, tal como definido nas cartas aeronáuticas, bem como nas áreas terminais definidas ou autorizadas para tanto.

§ 2º As operações tratadas nesse artigo se darão por conta e risco exclusivo de seus praticantes, devendo tais condições ser expressamente repassada por seus operadores aos acompanhantes.

§ 3º Todo dano causado a terceiros serão assumidos por seus operadores, independente da contratação de seguro.



§ 4º Somente poderá operar as práticas definidas no caput aqueles que sejam habilitados pelas autoridades de aviação civil e Autoridade Aeronáutica.

§ 5º Desde que seja com os objetivos distintos daqueles previstos no art. 231 deste Código, poderão ser remunerados os voos turísticos de aventura em aeronaves esportivas e equipamentos destinados a essa finalidade.

§ 6º As aeronaves esportivas poderão exibir as logomarcas de seus apoiadores e/ou patrocinadores, independentemente de autorização ou cobrança de tributos, desde que haja um contrato formal de patrocínio.

Art. 258. A formação ou o treinamento de pessoal destinado às atividades de que trata este Capítulo, obedecerá aos regulamentos editados pela Autoridade de Aviação Civil.

TÍTULO VIII – Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO I – Disposições Gerais

Art. 259. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a prestar serviço de transporte de passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

§ 1º O contrato de transporte aéreo será doméstico quando a origem e destino do transporte estejam situados no território nacional, e internacional caso a origem ou destino, ou mesmo algum ponto intermediário, estejam localizados em país distinto.

§ 2º Aplica-se aos serviços de transporte aéreo doméstico as normas deste Código, e aos serviços de transporte aéreo internacional as previstas nos tratados, convenções e atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil e, na falta desses, o disposto neste Código.

Art. 260. Os limites de responsabilidade de que trata este Código poderão ser alterados pelo transportador, que poderá estipular valores mais elevados ou excluir qualquer forma de limitação de responsabilidade.

Parágrafo único. São nulas de pleno direito, sem prejuízo da validade do contrato de transporte aéreo, cláusulas contratuais que exonerem o transportador de suas responsabilidades ou que fixem limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código ou nos tratados, convenções ou atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.



Art. 261. A existência do contrato de transporte aéreo poderá ser comprovada por bilhete de passagem, conhecimento aéreo de carga ou documento equivalente, que poderão ser emitidos na forma eletrônica.

Art. 262. O transporte aéreo efetuado por vários transportadores sucessivamente, será considerado como um único serviço, ainda que executado com base em mais de um contrato de transporte aéreo, sendo que cada transportador responderá pelo trecho contratado.

§ 1º Na hipótese prevista neste artigo, cada transportador será considerado como parte do contrato de transporte aéreo apenas em relação ao trecho para o qual tenha assumido a obrigação de prestar o serviço.

§ 2º O transporte sucessivo internacional não perderá esta natureza pelo fato de que um só contrato ou uma série de contratos devam ser executados integralmente no território nacional.

Art. 263. É lícito ao transportador que for parte no contrato de transporte aéreo substituir-se por outro transportador, que de fato executará os serviços em favor do passageiro ou expedidor da carga, encomenda ou mala postal.

§ 1º Ao transportador que, de fato, realizar o transporte em substituição ao transportador contratual, não serão aplicáveis as normas relativas ao transporte sucessivo, previstas no art. 262 deste Código.

§ 2º Na hipótese prevista neste artigo, o transportador que contratou o serviço e o transportador substituto que de fato realiza todo ou parte do transporte aéreo responderão solidariamente pelos danos causados durante a execução do contrato, na forma prevista neste Código ou nos tratados convenções ou atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, no caso de transporte aéreo internacional.

Art. 264. Os serviços de transporte aéreo podem ser contratados de forma combinada com outros modais de transporte.

Parágrafo único. Na hipótese de contratação de transporte combinado, as disposições deste Código se aplicam, unicamente, ao modal aéreo, devendo ser observada, quanto aos demais, a legislação que lhes for aplicável.

Art. 265. Na regulação do transporte aéreo público a Autoridade de Aviação Civil uniformizará a regulamentação por ela expedida e os tratados, convenções e atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, de forma a propiciar um regime harmônico com relação às normas aplicáveis ao transporte aéreo doméstico e internacional.



Parágrafo único. A Autoridade de Aviação Civil emitirá regulamentos diferenciados para cada uma das modalidades de transporte aéreo público, sempre que possível modulando os requisitos para diferentes níveis de porte e abrangência territorial das empresas reguladas.

CAPÍTULO II – Do Contrato de Transporte de Passageiro e Bagagens

SEÇÃO I – Do Bilhete de Passagem

Art. 266. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º A operação de embarque inicia-se com a transposição pelo passageiro do limite entre a área destinada ao público em geral e aquela reservada aos passageiros e termina com sua entrada na aeronave.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída do passageiro da aeronave e termina com a transposição do limite entre a área reservada aos passageiros e aquela destinada ao público em geral.

§ 3º A Autoridade de Aviação Civil disporá sobre as Condições Gerais de Transporte, observado o disposto nesta Lei, nas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil e na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

Art. 267. As informações sobre o contrato de transporte aéreo de passageiros e bagagens e as respectivas tarifas devem ser disponibilizadas pelo transportador antes da venda do bilhete de passagem, incluindo as condições para cancelamento, alteração e reembolso.

§ 1º O transportador poderá franquear o transporte de bagagens dentro de limites de peso por ele pré-estabelecidos e oferecer tarifas para venda de bilhetes de acordo com a franquia aplicável, desde que informado nas condições tarifárias.

§ 2º A oferta do bilhete de passagem aérea sempre deverá apresentar opções de preço sem bagagem a despachar e, adicionalmente:

I – Com 23 quilos de bagagem em voos nacionais; ou

II – Com dois volumes de até 32 quilos cada, de bagagem em voos internacionais.



§ 3º No transporte de pessoas, o transportador contratual é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que poderá ser emitido na forma eletrônica e deverá indicar o valor da passagem aérea e o lugar e a data da sua emissão, os pontos de partida, intermediários e de destino, a data e o horário tanto de embarque como de partida, assim como o nome dos transportadores e o modelo da aeronave empregada.

§ 4º Os valores das tarifas aeroportuárias de embarque, doméstico e internacional, e de conexão, devem ser individualizados e especificados no bilhete de passagem de forma destacada do valor da passagem aérea.

Art. 268. O bilhete de passagem terá a validade especificada nas condições de emissão previamente indicadas pelo transportador emissor.

Parágrafo único. O transportador emissor do bilhete de passagem deve indicar, de forma clara e precisa, a validade do bilhete, sendo que na falta de indicação o bilhete terá validade de um ano a contar da data da emissão.

Art. 269. O agente de viagens que realizar a emissão de bilhetes de passagem deve observar as condições de emissão determinadas pelo transportador e as normas expedidas pela Autoridade de Aviação Civil, excluída a responsabilidade do transportador.

Art. 270. O passageiro deve sujeitar-se às condições de transporte constantes do bilhete e disponibilizadas pelo transportador em meio físico ou eletrônico, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos demais passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a prestação do serviço.

Art. 271. O passageiro com reserva confirmada deve comparecer para o embarque com a antecedência mínima estabelecida pelo transportador ou, no caso de omissão quanto à especificação do horário de embarque, de acordo com o previsto em ato da Autoridade de Aviação Civil.

§ 1º As operações de embarque e desembarque poderão ser realizadas em até duas horas após o horário previsto.

§ 2º Respeitado o disposto no § 1º, o passageiro poderá ser embarcado em outro voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino.

§ 3º Os passageiros deverão ser comunicados, com a máxima antecedência possível, de atrasos ou cancelamentos do voo e, se houver, dos novos horários previstos para embarque e desembarque.

Art. 272. A interrupção da viagem, a desistência ou o não comparecimento tempestivo para o embarque em qualquer dos voos contratados, não autoriza o transportador a cancelar a reserva de todos os voos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem.



Art. 273. Em caso de cancelamento de voo, preterição de embarque ou atraso superior a quatro horas no aeroporto de início do voo ou em aeroporto de escala, o passageiro que tiver comparecido para embarque na hora estabelecida fará jus a:

I – recebimento de indenização, no valor correspondente ao da maior tarifa cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo no trecho considerado;

II – garantia do direito contratual ao transporte previsto no bilhete, o qual poderá ser usufruído na forma de uma das seguintes alternativas:

a) acomodação em outro voo da mesma empresa aérea ou endosso do bilhete para outro transportador que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, no prazo de vinte e quatro horas, a contar do horário previsto para embarque; ou

b) reembolso do valor do bilhete;

III – assistência compatível com o tempo de espera, sob a forma de facilidades de comunicação e alimentação;

IV – hospedagem e transporte de e para o aeroporto, nas hipóteses de endosso ou acomodação em outro voo cujo embarque previsto deva ocorrer em período superior a seis horas com relação ao horário do voo original.

§ 1º A indenização e o reembolso serão pagos de imediato e em moeda corrente, mediante entrega de numerário ou depósito em conta bancária indicada pelo passageiro.

§ 2º Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso superior a duas horas em aeroporto de escala, ao passageiro que optar pelo reembolso do valor do bilhete será assegurado o direito a voo de regresso ao aeroporto de início do voo.

§ 3º As obrigações do transportador poderão ser substituídas por quaisquer outras formas de compensação estabelecidas em comum acordo com o passageiro.

Art. 274. Caso o passageiro efetue o cancelamento do bilhete, o transportador deverá realizar o reembolso do valor pago de acordo com o as condições tarifárias vigentes na data de emissão do bilhete, observado o mesmo meio de pagamento utilizado, desde que dentro do respectivo prazo de validade.

§ 1º No caso de bilhete de passagem doméstico, o reembolso deverá observar as condições livremente pactuadas no contrato de transporte aéreo celebrado entre o passageiro e o transportador.



§ 2º No caso de bilhete de passagem internacional, o reembolso deverá observar as condições livremente pactuadas no contrato de transporte aéreo celebrado entre o passageiro e o transportador, e será calculado de acordo com o preço expresso na mesma moeda da aquisição, efetivamente pago pelo passageiro e convertido na moeda corrente nacional à taxa de câmbio vigente na data de emissão.

§ 3º O passageiro tem o direito de receber o valor integral pago pelo bilhete de passagem, desde que o pedido de reembolso seja efetuado em até vinte e quatro horas a contar da aquisição.

Art. 275. O passageiro não tem direito a receber reembolso se tiver adquirido bilhete de passagem promocional com cláusula de não reembolso, desde que esta condição esteja prevista, de forma clara e precisa, na oferta e nas condições tarifárias aplicáveis.

Art. 276. Quando o passageiro solicitar alteração de itinerário, de voo ou de data da viagem, antes ou após o seu início, o transportador poderá substituir o bilhete de passagem e realizar os ajustes de preços que ocorrerem no período de validade do bilhete, ficando sujeito à disponibilidade de assentos e às demais condições de venda aplicáveis ao bilhete originalmente adquirido.

Parágrafo único. No caso de transporte internacional, os ajustes de preços devem considerar eventuais variações cambiais ocorridas no período.

Art. 277. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de intersecção da área interna do Terminal com a área aberta ao público em geral.

§ 3º Será conferido ao passageiro com necessidade de assistência especial tratamento preferencial em todas as fases da execução do contrato de transporte, desde a sua apresentação para o embarque até o momento da devolução de sua bagagem.



SEÇÃO II – Da Nota de Bagagem

Art. 278. As regras e as condições para o transporte de bagagem despachada e de bagagem de mão são livremente estabelecidas por cada transportador, observada a regulamentação a ser expedida pela Autoridade de Aviação Civil.

Art. 279. O transportador é obrigado a disponibilizar ao passageiro o comprovante de bagagem por cada volume despachado.

Parágrafo único: No despacho de bagagem com valor declarado pelo passageiro, o transportador poderá verificar o conteúdo dos volumes, inclusive para efeito de valoração.

Art. 280. O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

Parágrafo único. Procede-se ao protesto nos casos de avaria ou atraso, na forma prevista neste Código.

CAPÍTULO III – Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga

Art. 281. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento desta pelo transportador, persiste durante todo o período em que se encontre sob sua guarda e termina com a entrega ao armazém do aeroporto ou ao destinatário indicado no documento de transporte ou seu representante legalmente constituído.

Parágrafo único. Os serviços de transporte aéreo podem abranger o transporte terrestre, marítimo ou fluvial efetuado fora da área do aeródromo, para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga.

Art. 282. Se o transportador, a pedido do expedidor, emitir o conhecimento aéreo, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

Art. 283. O expedidor da carga obriga-se a entregá-la devidamente acondicionada, devendo informar no conhecimento de transporte aéreo eventuais condições especiais a serem observadas durante o transporte, manuseio ou armazenagem, antes ou após o transporte.

§ 1º O expedidor é responsável pela exatidão das informações mencionadas no conhecimento de transporte aéreo ou documento equivalente e responderá perante o transportador e terceiros por todo dano de alguma forma causado por indicações e declarações irregulares, inexatas ou incompletas feitas por ele ou em seu nome.



§ 2º O transportador aéreo receberá a carga devidamente acondicionada e apenas poderá ser responsabilizado por perda ou avaria caso comprovado que o evento danoso ocorreu durante a execução do transporte aéreo.

§ 3º Se o transportador admite a perda da carga ou caso não tenha chegado ao seu destino após sete dias a contar da data prevista no contrato, a carga será considerada extraviada e o expedidor ou destinatário poderá exercer os direitos decorrentes do contrato de transporte.

Art. 284. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário ou o operador dos armazéns aeroportuários haja recebido sem protesto.

§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2º O protesto por avaria será feito de imediato.

§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de quinze dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4º Na falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.

§ 5º Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato, o protesto será encaminhado aos responsáveis, nos termos do disposto neste Código.

§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica, sendo que a responsabilização do transportador pela autoridade aduaneira dependerá de prova de que o evento danoso ocorreu durante a execução do serviço de transporte aéreo.

TÍTULO IX – Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I – Da Responsabilidade Contratual

SEÇÃO I – Disposições Gerais

Art. 285. A responsabilidade do transportador por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte aéreo, está sujeita aos limites estabelecidos neste Título.

Art. 286. Os limites de indenização previstos neste Título não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.



§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

Art. 287. O transportador será responsável pelo dano ocasionado por atraso ou cancelamento de voo, ou pelo atraso na entrega da bagagem ou carga, salvo motivo de caso fortuito ou força maior.

Parágrafo único. Constituem caso fortuito ou força maior as restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem, decorrentes de determinações da Autoridade de Aviação Civil, da administração do aeródromo, da Autoridade Aeronáutica ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública.

SEÇÃO II – Do Procedimento Extrajudicial

Art. 288. No prazo de trinta dias, a partir da data do incidente ou acidente aeronáutico, o interessado deverá habilitar-se ao recebimento da respectiva indenização provisória, a ser determinada em regulamento expedido pela Autoridade de Aviação Civil.

§ 1º A indenização de que trata este artigo tem por escopo garantir o pagamento de despesas urgentes do interessado e reveste-se de natureza alimentar.

§ 2º O pagamento da indenização a que se refere este artigo não equivalerá ao cumprimento do dever de indenizar nem afastará a responsabilidade do transportador e demais responsáveis pelos danos decorrentes do acidente ou incidente aeronáutico.

§ 3º Os valores pagos a título de indenização provisória poderão ser compensados por ocasião do pagamento do valor indenizatório total, seja decorrente de transação judicial ou de sentença transitada em julgado.

Art. 289. Nos trinta dias seguintes ao término do prazo previsto no art. 288 deste Código, o responsável deverá efetuar aos habilitados o pagamento da indenização provisória, com recursos próprios ou provenientes de seguro.

Art. 290. Para os que não se habilitarem tempestivamente ou para aqueles cujos processos estejam na dependência do cumprimento de exigências legais, o pagamento a que se refere o art. 288 deste Código deverá ocorrer nos trinta dias seguintes à satisfação daquelas.



Art. 291. No mesmo prazo indicado no art. 288 deste Código, deverá ser instalada uma Câmara de Indenização, com o escopo de orientar as vítimas ou seus familiares, bem como proporcionar aos interessados a possibilidade de efetivar transação extrajudicial para pagamento de indenização pelos danos decorrentes do acidente.

Parágrafo único. A Câmara de Indenização será constituída por representantes dos transportadores envolvidos no acidente, por suas seguradoras e pelos órgãos que integram o Sistema Nacional de Defesa do Consumidor.

SEÇÃO III – Da Responsabilidade por Dano ao Passageiro

Art. 292. O transportador responde pelo dano decorrente:

I – de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo;

II – de atraso do transporte aéreo contratado, superior a quatro horas nos horários de partida ou de chegada.

§ 1º O transportador não será responsável:

I – no caso do inciso I do caput deste artigo, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

II – no caso do inciso II do caput deste artigo, nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, previstas no parágrafo único do art. 287 deste Código.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

I – a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

II – aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

§ 3º No caso de transporte sucessivo, somente responderá pelos danos o transportador que tenha efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

§ 4º Não se aplica o disposto no § 3º se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 293. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, tanto o transportador contratual como o transportador de fato responderão solidariamente.

Art. 294. É assegurado ao transportador o direito de regresso contra terceiro responsável por dano causado a seu passageiro.



SEÇÃO IV – Da Responsabilidade por Dano à Bagagem

Art. 295. A responsabilidade do transportador por dano decorrente da destruição, perda ou avaria na devolução da bagagem despachada, ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo limita-se, em relação a cada passageiro, ao valor estipulado no item 2 do art. 22 da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.

§ 1º No caso de destruição, perda ou avaria da bagagem o limite de responsabilidade previsto neste artigo não será aplicável se o passageiro fizer declaração especial de valor da bagagem no momento do registro de embarque, pagando uma quantia suplementar, nos termos das condições gerais de transporte estipuladas pelo transportador.

§ 2º Na hipótese prevista no § 1º, o transportador estará obrigado a pagar o valor declarado, salvo se comprovar que o valor declarado é superior ao valor real dos bens que constituem a bagagem despachada.

Art. 296. Em se tratando de transporte de bagagem ou carga, o primeiro transportador será responsável pela reparação do dano em favor do passageiro ou expedidor da carga, e o último transportador será responsável perante o passageiro ou destinatário da carga, respondendo também o transportador que tenha efetuado o transporte durante o qual se produziu a destruição, perda, avaria ou atraso.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os transportadores serão solidariamente responsáveis para com o passageiro, o expedidor ou o destinatário.

Art. 297. Em se tratando de transporte sucessivo, será responsável pela reparação o transportador que tenha efetuado o transporte em que se verificou o dano, salvo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador tenha assumido a responsabilidade por todos os trechos compreendidos no transporte.

SEÇÃO V – Da Responsabilidade por Danos à Carga

Art. 298. O transportador é responsável pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga, desde que comprovadamente verificado durante o transporte aéreo.

Parágrafo único. O transportador não será responsável se, comprovadamente, a destruição ou perda ou avaria da carga se deve a um dos seguintes fatos:

I – natureza da carga, defeito ou vício que lhe é próprio;



- II – embalagem defeituosa da carga;
- III – ato de guerra ou conflito armado;
- IV – ato de autoridade relativo ao transporte ou à entrada, saída ou o trânsito da carga.

Art. 299. A responsabilidade do transportador no transporte de carga limita-se ao valor estipulado no item 3 do art. 22 da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.

§ 1º O limite de responsabilidade previsto neste artigo não será aplicado se o expedidor fizer uma declaração especial de valor de entrega no lugar de destino, por ocasião da entrega da carga para transporte, e tenha pago uma quantia suplementar, se exigido pelo transportador.

§ 2º Na hipótese do § 1º, o transportador deve indenizar em valores não excedentes ao valor declarado, salvo se comprovar que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

§ 3º Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados.

CAPÍTULO II – Da Responsabilidade por Danos em Serviços Aéreos Gratuitos

Art. 300. Quando não houver contrato de transporte, a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I – no serviço aéreo privado, o operador da aeronave responde pelos danos causados aos tripulantes, ao pessoal técnico a bordo, aos passageiros e às pessoas e bens na superfície;

II – no transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo público, o transportador responde por danos causados a seus tripulantes, diretores e empregados em caso de acidente ou incidente aeronáutico, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho e aos passageiros gratuitos que viajarem por cortesia.

Parágrafo único. Ficam mantidas as regras de limitação de responsabilidade aplicáveis às hipóteses de atraso no transporte aéreo e destruição, perda ou avaria de bagagem estabelecidas neste Código.



CAPÍTULO III – Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície

Art. 301. O operador será responsável, de forma objetiva, pelos danos a terceiros na superfície, causados diretamente, por aeronave em voo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Constituem caso fortuito ou força maior, para os efeitos deste Capítulo, excluindo a responsabilidade do operador:

I – danos resultantes apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

II – danos resultantes de operação de aeronave por terceiro não autorizado, que tenha iludido a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

III – outras causas imprevisíveis, inevitáveis ou fora do controle do transportador.

§ 2º Considera-se a aeronave em voo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 3º Em se tratando de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em voo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 4º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.

Art. 302. O operador de aeronaves não tripuladas responderá de forma objetiva por todo e qualquer dano que vier a causar a terceiros na superfície, sem prejuízo das sanções administrativas e penais aplicáveis caso a operação tenha se realizado com violação às normas aplicáveis à operação deste tipo de aeronave.

CAPÍTULO IV – Da Responsabilidade por Abalroamento

Art. 303. Consideram-se provenientes de abalroamento os danos produzidos pela colisão de duas ou mais aeronaves, em voo ou em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em voo.

Art. 304. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abalroamento cabe ao operador ou proprietário da aeronave causadora.

Art. 305. No abalroamento em que haja culpa concorrente, a responsabilidade dos operadores é solidária, mas proporcional à gravidade da falta.



Parágrafo único. Não se podendo determinar a proporcionalidade, responde cada um dos operadores em partes iguais.

Art. 306. Constituem danos de abalroamento, sujeitos à indenização:

- I – os causados a pessoas e coisas a bordo das aeronaves envolvidas;
- II – os sofridos pela aeronave abalroada;
- III – os prejuízos decorrentes da privação de uso da aeronave abalroada;
- IV – os danos causados a terceiros, na superfície.

§ 1º Constituem caso fortuito ou de força maior, para os efeitos de exclusão de responsabilidade do operador ou proprietário:

- I – erro manifesto dos órgãos de controle de tráfego aéreo;
- II – danos resultantes de operação de aeronave por terceiro não autorizado, que tenha iludido a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;
- III – outras causas imprevisíveis, inevitáveis ou fora do controle do operador.

§ 2º Os órgãos de controle de tráfego aéreo responderão de forma objetiva por todos os danos resultantes do abalroamento.

CAPÍTULO V – Da Responsabilidade do Construtor Aeronáutico e das Entidades de Infraestrutura Aeronáutica

Art. 307. Os construtores aeronáuticos respondem por danos decorrentes de defeitos ou falhas no projeto ou na construção de aeronaves, nos termos da lei.

Parágrafo único. O disposto neste artigo também se aplica aos construtores de aeronaves não tripuladas, que se obrigam a instalar todos os equipamentos necessários a criar mecanismos de segurança redundantes de forma a evitar danos a pessoas ou bens na superfície, conforme regulamento expedido pela Autoridade de Aviação Civil.

Art. 308. As entidades de infraestrutura da aviação, especialmente os operadores aeroportuários, independentemente da modalidade de outorga para operação, respondem pelos danos decorrentes de falhas na prestação dos serviços de sua competência, causados aos operadores e transportadores, passageiros e demais usuários da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica.

CAPÍTULO VI – Da Garantia de Responsabilidade

Art. 309. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para eventual indenização de riscos futuros.



Art. 310. Exigir-se-á do operador de aeronave estrangeira, para a eventual reparação de danos a pessoas ou bens no espaço aéreo ou no território brasileiro:

I – apresentação de garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras;

II – o cumprimento das normas estabelecidas em tratados, convenções ou atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil, quando aplicáveis.

Art. 311. A expedição ou revalidação do certificado de aeronavegabilidade só ocorrerá diante da comprovação da realização do seguro, que será averbado no Registro de Aviação Civil Brasileiro e respectivos certificados.

Parágrafo único. A validade do certificado poderá ser suspensa, a qualquer momento, se comprovado que a garantia deixou de existir.

Art. 312. Os seguros obrigatórios, cuja expiração ocorrer após o início do voo, consideram-se prorrogados até o seu término.

CAPÍTULO VII – Da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional

Art. 313. A responsabilidade civil no transporte aéreo internacional rege-se pelas normas previstas em tratados, convenções ou atos internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Parágrafo único. As normas referidas neste artigo são consideradas especiais quanto aos contratos de transporte aéreo e à responsabilização das empresas que operam o transporte aéreo internacional de pessoas e cargas.

TÍTULO X – DAS SANÇÕES

CAPÍTULO I – Das Sanções Administrativas

SEÇÃO I – Disposições Gerais

Art. 314. A infração a norma deste Código ou da legislação complementar, por ação ou omissão, culposa ou dolosa, constitui ilícito administrativo, sujeito às sanções administrativas estabelecidas neste Código.

§ 1º Constituem ilícitos administrativos as condutas que violem as normas legais ou regulamentares que disciplinam:

I – as regras do ar;

II – a segurança da aviação civil;



- III – a construção, a administração e a exploração de aeródromos civis e a exploração de serviços de infraestrutura aeroportuária;
- IV – as restrições de uso de propriedades em zonas de restrição e proteção dos aeródromos;
- V – os requisitos e padrões mínimos de segurança de voo;
- VI – o registro de aviação civil brasileiro;
- VII – a investigação e a prevenção de acidentes aeronáuticos;
- VIII – a elaboração de projetos e a fabricação, reparo e manutenção de aeronaves, suas partes, peças e componentes, e demais produtos aeronáuticos;
- IX – a exploração de serviços auxiliares de transporte aéreo;
- X – a formação e o treinamento de pessoal destinado às atividades de navegação aérea e de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civis;
- XI – a exploração de serviços de transporte aéreo público;
- XII – os serviços aéreos privados;
- XIII – a exploração, operação ou uso de aeronaves;
- XIV – a prestação de informações e a apresentação de dados estatísticos às autoridades de aviação civil, aeronáuticas e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;
- XV – as atividades de fiscalização do agente regulador;
- XVI – a facilitação do transporte aéreo.

§ 2º A aplicação da sanção exige a comprovação de voluntariedade, dolo ou culpa do infrator.

§ 3º São excludentes do ilícito administrativo:

- I – o caso fortuito e a força maior;
- II – o erro de fato ou de direito.

§ 4º A Autoridade de Aviação Civil e a Autoridade Aeronáutica deverão responsabilizar separadamente o proprietário e o piloto em comando da aeronave em função do tipo de infração.

Art. 315. Para os fins deste Código, considera-se:

- I – advertência: sanção aplicada por inobservância de obrigação que não justifique imposição de pena mais grave;
- II – antecedente: registro de sanção administrativa imposta pela autoridade competente, no mesmo aeroporto, independentemente do titular da sua exploração, precedente no tempo em prazo não superior a um ano, contado do trânsito em julgado administrativo do procedimento para apuração de infração até a data do cometimento da nova infração, excluído o caso de reincidência específica;



III – autoridade competente: a autoridade com competência para regulamentar e aplicar sanções administrativas por infrações a este Código e à legislação complementar;

IV – caducidade: sanção que extingue a concessão ou a autorização de prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica ou de serviços aéreos;

V – cassação: sanção que torna sem efeito um certificado, registro, licença, credenciamento ou autorização, em razão de descumprimento de obrigação ou prescrição dele decorrente;

VI – demolição: sanção que se aplica às edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de uso permanente ou temporário, que descumpram as restrições e prescrições previstas nos Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea;

VII – embargo: sanção que impede a continuidade de obras ou serviços pertinentes a edificações, instalações, implantação de culturas agrícolas ou uso de objetos permanentes ou temporários que estejam em desacordo com as restrições e prescrições previstas nos Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea;

VIII – falta de igual natureza: infração cometida pelo mesmo infrator ao mesmo dispositivo normativo ou contratual, bem como aquela que, embora prevista em dispositivo distinto de lei, regulamento, contrato ou ato de efeito concreto, apresente, pelos fatos que as constituem, características fundamentais em comum;

IX – infrator: pessoa natural ou jurídica que não cumpre com as suas obrigações normativas, contratuais ou decorrentes de atos administrativos de efeitos concretos expedidos pela autoridade competente, após o trânsito em julgado pela administração;

X – interdição de atividade: sanção que veda a alguém a prática de ato ou o uso de equipamentos que possam pôr em risco ou ponham em risco a segurança da aviação civil;

XI – multa: sanção pecuniária imposta ao infrator;

XII – perdimento de aeronave: sanção que impõe a perda da aeronave utilizada para a exploração de serviço de transporte aéreo público de passageiros, carga ou mala postal não autorizado;

XIII – reincidência específica: repetição de falta de igual natureza, no período de dois anos contado do trânsito em julgado administrativo do procedimento de apuração de infração até a data do cometimento da nova infração;



XIV – suspensão temporária: sanção de suspensão, total ou parcial, da prestação de um serviço ou de um certificado, licença, credenciamento ou registro, pelo prazo máximo de cento e oitenta dias, em caso de infração grave, cujas circunstâncias não justifiquem a aplicação de caducidade;

XV – decisão administrativa definitiva: atributo de definitividade de decisão proferida em processo administrativo sancionador, o que ocorre quando não couber mais recurso na esfera administrativa.

SEÇÃO II – Das Sanções

Art. 316. As infrações sujeitam-se às seguintes sanções:

I – advertência;

II – multa;

III – suspensão temporária;

IV – caducidade;

V – cassação;

VI – embargo de obra ou atividade;

VII – demolição de construção;

VIII – interdição de atividade;

IX – detenção, interdição ou apreensão de aeronave ou do material transportado;

X – perdimento de aeronave.

SEÇÃO III – Da Aplicação das Sanções

SUBSEÇÃO I – Regras Gerais de Aplicação

Art. 317. As sanções devem ser aplicadas mediante decisão fundamentada da autoridade competente, assegurado o direito à ampla defesa, ao contraditório e ao devido processo legal, e aos demais princípios e normas estabelecidos na lei que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

§ 1º Todas as notificações de autuação ou de decisões a serem efetuadas, serão consideradas realizadas quando efetivadas no endereço constante dos cadastros da autoridade competente, cuja atualização é de responsabilidade do infrator.

§ 2º Para os efeitos previstos no § 1º, quando se tratar de pessoa jurídica, as notificações devem ser efetuadas no endereço da sede da empresa.



§ 3º Nos condomínios ou nos loteamentos com controle de acesso, será válida a entrega da notificação a funcionário responsável pelo recebimento de correspondência, que somente poderá recusar o recebimento se declarar, por escrito, sob as penas da lei, que o destinatário da correspondência não mais reside no local.

§ 4º Todos os documentos relativos a processos administrativos sancionatórios, em andamento ou já concluídos, deverão ser disponibilizados no sítio da internet da autoridade administrativa competente sem condicionantes de acesso.

Art. 318. No curso do procedimento ou em caso de risco iminente à segurança da aviação civil, a autoridade competente poderá, motivadamente, adotar medidas cautelares, sem a prévia manifestação do interessado.

§ 1º As medidas cautelares adotadas no curso do procedimento não obstam o seu prosseguimento, devendo todos os atos a elas relativos ser apensados em autos apartados.

§ 2º Caso haja recurso contra a decisão que adotar medidas cautelares, os autos apartados devem ser desapensados do procedimento principal, se houver, para análise e julgamento pela autoridade competente.

§ 3º As medidas cautelares serão revogadas mediante requerimento do interessado à Autoridade de Aviação Civil que comprove a extinção do risco que as motivou, ou de ofício pela autoridade competente.

§ 4º A adoção e a revogação de medidas cautelares serão comunicadas ao administrado.

§ 5º As medidas previstas neste artigo serão aplicadas sem prejuízo das sanções previstas em caso de infração aos preceitos da regulamentação.

§ 6º O processo em que a autoridade deflagrar medida de natureza cautelar, deverá ter trâmite prioritário sobre os demais, inclusive para apreciação de eventual pedido de sua revogação.

Art. 319. A autoridade competente poderá, alternativamente à imposição de penalidade, firmar com o infrator termo de compromisso de ajuste de conduta, visando à adequação da conduta irregular às disposições regulamentares ou contratuais aplicáveis.

§ 1º As metas e compromissos objeto do termo referido neste artigo deverão ser compatíveis com as obrigações regulamentares ou contratuais aplicáveis.

§ 2º O termo de compromisso de ajuste de conduta estabelecerá sanção pecuniária pelo seu descumprimento.



SUBSEÇÃO II – Dos Parâmetros e Critérios para Aplicação das Sanções

Art. 320. Na definição do tipo de sanção a ser aplicada, a autoridade competente deve considerar os seguintes parâmetros e critérios:

- I – os danos resultantes para o serviço;
- II – o serviço explorado;
- III – a abrangência dos interesses a que o serviço atende;
- IV – o regime jurídico de exploração do serviço;
- V – a proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.

Art. 321. Quando o infrator cometer duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo conjunto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra, deve ser lavrado um único auto de infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas, imputando-se a cada infração a sanção correspondente.

§ 1º O auto de infração incluirá todas as ocorrências infracionais verificadas até a data de autuação.

§ 2º Em se tratando de infração continuada, deverá ser aplicada multa singular a ser fixada de acordo com a gravidade da falta cometida.

§ 3º A infração continuada revela-se quando o infrator, mediante mais de uma ação ou omissão, pratica duas ou mais infrações da mesma espécie e, pelas condições de tempo, lugar, maneira de execução e outras semelhantes, devem as subsequentes ser havidas como continuação da primeira.

Art. 322. Nos casos de cometimento de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o auto de infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas.

Art. 323. A autoridade competente poderá requisitar o auxílio da força policial para garantir a segurança da fiscalização ou obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este Código.

SUBSEÇÃO III – Da Advertência

Art. 324. Nos processos administrativos para apuração de infrações sempre que o cálculo da multa resultar em valor igual ou inferior a R\$ 2.000,00 (dois mil reais) essa será substituída pela sanção de advertência.



SUBSEÇÃO IV – Da Multa

Art. 325. A multa pode ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e será fixada em regulamento da autoridade competente para cada infração, em valor que observe o limite mínimo de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais) e máximo de R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais).

Parágrafo único. Na fixação do valor base da multa deve ser considerada a proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.

Art. 326. Os valores dos limites mínimo e máximo da multa, bem como o valor previsto no art. 324 deste código, serão atualizados monetariamente, em período não inferior a doze meses, contado da data de vigência inicial, de acordo com a variação, no mesmo período, do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo Instituto Nacional de Geografia e Estatística (IBGE), ou outro índice que venha a substituí-lo.

Art. 327. O valor base da multa será acrescido dos percentuais abaixo, caso incidam as seguintes circunstâncias agravantes:

- I – 50% (cinquenta por cento), no caso de dolo;
- II – 5% (cinco por cento) para cada caso de reincidência específica, até o limite de 30% (trinta por cento);
- III – 2% (dois por cento) para cada caso de antecedente, desde que a penalidade tenha sido aplicada ao mesmo aeroporto em que ocorreu a infração, até o limite de 10% (dez por cento);
- IV – 1% (um por cento) para cada reclamação adicional de passageiro, até o limite de 10% (dez por cento).

Parágrafo único. Na hipótese de incidência de mais de um dos incisos do caput deste artigo, deverão ser somados os percentuais relativos a cada fator.

Art. 328. O valor base da multa será reduzido, nos percentuais abaixo, caso incidam as seguintes circunstâncias atenuantes:

- I – 60% (sessenta por cento), nos casos de cessação espontânea da infração, previamente à ação da autoridade competente;
- II – 50% (cinquenta por cento), nos casos de cessação da infração, imediatamente ou em prazo fixado pela autoridade competente, após a notificação;
- III – 30% (trinta por cento), nos casos de adoção de medidas, por livre iniciativa do infrator, para minimizar os efeitos decorrentes da infração cometida;



IV – 25% (vinte e cinco por cento), nos casos de confissão do infrator perante a autoridade competente, formalizada após a notificação do auto de infração e até a apresentação da defesa.

§ 1º A cessação da infração por ação da autoridade competente e não do infrator obsta a incidência da atenuante prevista no inciso II do caput deste artigo.

§ 2º Cabe ao infrator o ônus de comprovar perante a autoridade competente o cumprimento dos requisitos previstos neste artigo.

§ 3º Para efeito de incidência da atenuante prevista no inciso II do *caput* deste artigo, a autoridade competente só consignará prazo para cessação da infração quando, por motivos técnicos ou fáticos, não for possível a cessação imediata.

Art. 329. Incidirão sobre o valor base da multa as circunstâncias agravantes e, sobre este resultado, as circunstâncias atenuantes de que tratam os arts. 327 e 328 deste Código.

SUBSEÇÃO V – Da Suspensão Temporária

Art. 330. A sanção de suspensão temporária poderá ser aplicada cumulativamente com a sanção de multa, e terá prazo de duração não superior a cento e oitenta dias.

Parágrafo único. Na ocorrência de aplicação cumulativa de sanções de suspensão temporária, ultrapassado o prazo limite de cento e oitenta dias, pode ser adotado, após decisão fundamentada da autoridade competente, o procedimento de intercalação das suspensões previstas, em prazo não superior a dez dias, mediante solicitação fundamentada do infrator.

SUBSEÇÃO VI – Da Caducidade

Art. 331. A sanção de caducidade será aplicada nas hipóteses previstas neste Código ou em regulamento, bem como quando os antecedentes do aeroporto em que ocorreu a infração demonstrarem a ineficácia de outra sanção menos gravosa.

SUBSEÇÃO VII – Da Cassação

Art. 332. A sanção de cassação de certificados, registros, licenças, credenciamentos ou autorizações será aplicada nos casos de descumprimento de obrigação ou prescrição neles prevista.



SUBSEÇÃO VIII – Do Embargo de Obra ou Atividade

Art. 333. A sanção de embargo de obra ou atividade será aplicada à continuidade de obras ou serviços pertinentes a edificações, instalações, implantação de culturas agrícolas ou uso de objetos permanentes ou temporários que estejam em desacordo com as restrições e prescrições aplicáveis aos planos de zona de proteção e auxílios à navegação aérea.

SUBSEÇÃO IX – Da Demolição

Art. 334. A sanção de demolição se aplica às edificações, instalações culturais agrícolas e objetos de uso permanente ou temporário localizados em área de proteção de aeródromo, que descumpram as restrições e prescrições aplicáveis aos planos de zona de proteção e auxílios à navegação aérea.

SUBSEÇÃO X – Da Interdição de Atividade

Art. 335. A sanção de interdição de atividade se aplica nos casos em que a prática de ato ou o uso de equipamento possam pôr em risco a segurança da aviação civil.

SUBSEÇÃO XI – Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave

Art. 336. A sanção de detenção de aeronave será aplicada por autoridades da aviação civil, aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:

- I – se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;
- II – se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;
- III – para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;
- IV – para verificação de sua carga no caso de restrição legal ou de porte proibido de equipamento;
- V – para averiguação de ilícito.

§ 1º A Autoridade Aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos previstos no caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.



§ 3º A aeronave interceptadora que tiver a sua segurança ameaçada pela aeronave hostil tem o direito de autodefesa.

§ 4º A Autoridade Aeronáutica responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 337. Quando, no caso do inciso IV do art. 336 desde Código, 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 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 fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados.

§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade reter o material e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no *caput*.

§ 3º No caso de apreensão de aeronave militar, de aeronave com modificações que incluam aparatos que permitam o emprego bélico, bem como de qualquer item bélico, o material ficará sob a custódia do Comando da Aeronáutica.

Art. 338. A sanção de interdição de aeronave poderá ser aplicada:

I – nos casos de infração prevista neste Código;

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 § 1º.

Art. 339. A aeronave interdita não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.

Art. 340. A interdição poderá ser efetivada mediante requisição da autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde à Autoridade de Aviação Civil, ou à Autoridade Aeronáutica por prazo não superior a quinze dias.

Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros, ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.



Art. 341. A aplicação da sanção de 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.

§ 1º A responsabilidade e os custos da remoção cabem ao proprietário ou explorador da aeronave.

§ 2º Caso o proprietário ou explorador se recuse a cumprir com os custos da remoção, a Autoridade de Aviação Civil ou a administração aeroportuária poderá remover a aeronave, por conta e risco do proprietário ou explorador.

§ 3º Na hipótese prevista no § 2º não será devida indenização por eventual dano ocasionado à aeronave.

Art. 342. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento a ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas neste Código.

Art. 343. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interdita ou apreendida será imediatamente liberada.

Art. 344. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito a indenização.

SUBSEÇÃO XII – Do Perdimento de Aeronave

Art. 345. A sanção de perdimento da aeronave será aplicada quando houver reincidência do uso de aeronave, dentro do período de um ano, para exploração de transporte aéreo remunerado, quando realizado por pessoa física ou jurídica que não possua autorização para a exploração do respectivo serviço.

SEÇÃO IV – Da Aplicação de Sanções a Empresas Estrangeiras de Transporte Aéreo

Art. 346. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita a multa e, na hipótese de reincidência, a suspensão ou cassação da autorização de funcionamento, no caso de não atender:

I – aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;

II – às leis e regulamentos relativos à:

- a) entrada e saída de aeronaves;
- b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;
- c) entrada ou saída de passageiros;
- d) tripulação ou carga;



- e) despacho;
- f) imigração;
- g) alfândega;
- h) higiene;
- i) saúde.

III – aos itinerários, frequências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;

IV – à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

SEÇÃO V – Da Substituição de Sanções

Art. 347. As sanções constantes deste Código podem ser substituídas por uma menos gravosa, nos casos em que a infração não justificar a aplicação destas sanções, observado o disposto neste Código e nas demais normas aplicáveis.

Parágrafo único. A decisão de que trata o caput deve ser fundamentada, indicando explicitamente o interesse público a ser protegido, os critérios de conveniência e oportunidade adotados e os parâmetros de substituição da sanção.

SEÇÃO VI – Da Interposição de Recurso ou Pedido de Reconsideração

Art. 348. Da decisão de aplicação da sanção cabe interposição de recurso administrativo ou pedido de reconsideração, nos termos do regulamento da autoridade competente.

Art. 349. A autoridade competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, vedado o agravamento da sanção aplicada.

Parágrafo único. A modificação, anulação ou revogação deve visar a adequação da decisão recorrida às regras e parâmetros previstos na regulamentação aplicável.

SEÇÃO VII – Do Pagamento da Sanção de Multa

Art. 350. O pagamento da multa deve ser efetuado no prazo de trinta dias, contados a partir do recebimento da intimação da decisão de aplicação de sanção.



§ 1º O pagamento realizado após a intimação da decisão de aplicação da sanção não prejudica o direito de interpor recurso administrativo e pedido de reconsideração.

§ 2º A interposição de recurso administrativo ou pedido de reconsideração suspende a exigibilidade da multa aplicada, as ações de inscrição no Cadastro Informativo de créditos não quitados do setor público federal (Cadin) e remessa para a Procuradoria competente para fins de inscrição em Dívida Ativa.

§ 3º Tendo sido provido o recurso administrativo ou o pedido de reconsideração, o valor da multa paga será restituído com correção pelos juros correspondentes à Taxa Referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (Selic) ou de outro índice que vier a substituí-lo, conforme a legislação em vigor, desde a data de seu pagamento.

§ 4º Não comprovado o pagamento em até setenta e cinco dias do vencimento do prazo para pagamento, o débito deve ser inscrito no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (Cadin) e encaminhado à Procuradoria competente para fins de inclusão na Dívida Ativa, na forma prescrita em lei.

§ 5º O infrator que renunciar expressamente ao direito de recorrer da decisão de primeira instância, fará jus a um fator de redução de 50% (cinquenta por cento) no valor da multa aplicada, caso faça o recolhimento no prazo para pagamento estabelecido no *caput* deste artigo.

§ 6º O disposto neste artigo não se aplica às sanções pecuniárias previstas em termo de ajustamento de conduta.

Art. 351. Após o julgamento final do processo administrativo, o pagamento da multa deve ser efetuado no prazo de trinta dias, contado da intimação da decisão definitiva, sob pena do pagamento de juros moratórios de 1% (um por cento) ao mês e atualização monetária de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, calculado pelo Instituto Nacional de Geografia e Estatística (IBGE), ou outro índice que venha a substituí-lo, entre a data da intimação do trânsito em julgado da decisão administrativa e a data do pagamento.



CAPÍTULO II – Das Sanções Penais

Art. 352. Explorar serviço de transporte aéreo público de passageiro ou carga, regular ou não regular, doméstico ou internacional, sem a devida certificação operacional da Autoridade de Aviação Civil ou em desacordo com os limites constantes no título autorizativo do cessionário e/ou autorizatário.

Pena – reclusão, de um a cinco anos, e pagamento de 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) dias-multa.

§ 1º Incorre nas mesmas penas:

I – o operador que, possuindo certificação operacional expedida pela Autoridade de Aviação Civil para o transporte aéreo público regular ou não, utilizar aeronave não certificada para o transporte aéreo remunerado de passageiro ou carga;

II – aquele que alugar ou ceder de qualquer forma mediante remuneração, aeronave certificada para o serviço aéreo privado para fins de transporte aéreo público e ou remunerado;

III – aquele que fretar ou comercializar voos em aeronave não certificada para a realização de transporte aéreo público;

IV – além dos operadores, também incorrerão na mesma pena a tripulação, seus membros que concorrerem para o crime capitulado neste artigo, o representante legal ou contratual de pessoa jurídica que, de qualquer forma, também concorrer para a prática do tipo previsto no *caput*;

§ 2º A pena será aumentada pela metade se o crime for praticado em missões de transporte de enfermos ou órgãos para transplantes.

Art. 353. Desenvolver, de forma clandestina, com fins comerciais, atividades de fabricação, reparo ou manutenção de aeronave, suas partes, peças e componentes, ou de demais produtos aeronáuticos.

Pena – detenção, de dois a quatro anos, e pagamento de 100 (cem) a 300 (trezentos) dias multa.

Art. 354. Soltar balão não tripulado, mais leve que o ar e sem propulsão própria, dirigibilidade ou controle de deslocamento horizontal e vertical, sem autorização prévia da Autoridade Aeronáutica se configura como atentado à segurança do transporte aéreo, sujeitando o infrator às penas previstas no Código Penal.

Art. 355. Promover, a bordo de aeronave, tumulto ou perturbação, ameaçar ou agredir passageiro ou tripulante, recusar-se a obedecer à instrução de tripulante ou de qualquer modo expor a perigo a segurança da aeronave.



Pena – detenção, de um a três anos, e pagamento de 50 (cinquenta) a 150 (cento e cinquenta) dias-multa.

Parágrafo único. Sem prejuízo da pena prevista neste artigo, os custos advindos de reposicionamento da aeronave, tais como voo de retorno, despesas de acomodação de tripulantes e passageiros e outras relacionadas à interrupção do voo, serão de responsabilidade do infrator.

Art. 356. São efeitos da condenação penal transitada em julgado:

I – tornar certa e exigível a obrigação de indenizar o dano causado pelo crime;
II – perder, em favor da Autoridade de Aviação Civil, ressalvado o direito do lesado ou de terceiros de boa-fé, os bens empregados na atividade clandestina, sem prejuízo de sua apreensão cautelar.

Art. 357. Para os fins do disposto neste capítulo, considera-se clandestina a atividade desenvolvida sem a competente autorização de serviço, certificação, credenciamento, licenciamento ou registro.

Art. 358. As penas previstas nos arts. 352 a 354 aumentam-se da metade se houver dano a terceiro.

Art. 359. Os crimes definidos neste Código são de ação penal pública, incondicionada, cabendo ao Ministério Público promovê-las.

TÍTULO XI – Dos Prazos Extintivos

Art. 360. Decai em seis meses, contados da tradição da aeronave ou a partir do conhecimento, a pretensão para haver abatimento do preço da aeronave adquirida com vício oculto, ou para rescindir o contrato e reaver o preço pago, acrescido de perdas e danos.

Art. 361. Prescreve em dois anos a ação:

I – por danos causados a passageiros, bagagem ou carga transportada, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte;

II – por danos causados a terceiros na superfície, a partir do dia da ocorrência do fato;

III – por danos emergentes no caso de abalroamento a partir da data da ocorrência do fato;

IV – para obter remuneração ou indenização por assistência e salvamento, a contar da data da conclusão dos respectivos serviços;



V – para cobrar créditos, resultantes de contratos sobre utilização de aeronave, se não houver prazo diverso estabelecido neste Código, a partir da data em que se tornem exigíveis;

VI – de regresso, entre transportadores, pelas quantias pagas por motivo de danos provenientes de abalroamento, ou entre exploradores, pelas somas que um deles haja sido obrigado a pagar, nos casos de solidariedade ou ocorrência de culpa, a partir da data do efetivo pagamento;

VII – para cobrar créditos de um empresário de serviços aéreos contra outro, decorrentes de compensação de passagens de transporte aéreo, a partir de quando se tornem exigíveis;

VIII – por danos causados pela administração do aeroporto;

IX – contra o construtor de produto aeronáutico, contado da ocorrência do dano indenizável.

Parágrafo único. Os prazos de decadência e de prescrição, relativamente à matéria tributária, permanecem regidos pela legislação específica.

Art. 362. Prescreve em dois anos a ação punitiva da autoridade competente no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração a este Código e à legislação complementar, contado da data da prática do ato ou, no caso de infração continuada, do dia que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no processo administrativo paralisado por mais de dois anos, pendente de julgamento.

§ 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:

I – pela notificação da infração;

II – pela decisão condenatória recorrível;

III – por qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato;

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal.

Art. 363. A intervenção e liquidação extrajudicial deverão encerrar-se no prazo de dois anos.

Parágrafo único. Ao término do prazo de dois anos, a partir do primeiro ato, qualquer interessado ou membro do Ministério Público, poderá requerer a imediata venda dos bens em leilão público e o rateio do produto entre os credores, observadas as preferências e privilégios especiais.

Art. 364. O explorador de serviços aéreos públicos é obrigado a conservar, pelo prazo de cinco anos, os documentos de transporte aéreo ou de outros serviços aéreos.



TÍTULO XII – Disposições Finais e Transitórias

Art. 365. O órgão gestor do Fundo Nacional de Aviação Civil priorizará a aplicação dos recursos destinados ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos aos aeródromos civis situados na área da Amazônia Legal ou em regiões remotas, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades indígenas e demais em situação de isolamento ou vulnerabilidade, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.

Parágrafo único. Em complemento à ação estabelecida no caput, a Autoridade de Aviação Civil deverá expedir regras específicas para exploração de aeródromos e de serviços aéreos nessas regiões.

Art. 366. O transporte de equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, inclusive do espectro eletromagnético, será objeto de autorização do Ministério da Defesa ou de órgão por ele delegado.

Art. 367. A Autoridade de Aviação Civil e a Autoridade Aeronáutica expedirão, após prévia audiência pública realizada nos termos deste Código, os respectivos regulamentos de aplicação das sanções administrativas previstas neste Código.

Art. 368. Este Código entra em vigor após decorridos noventa dias da sua publicação oficial.

Art. 369. Ao entrar em vigor este Código, suas disposições se aplicarão desde logo aos processos administrativos não decididos em primeira instância administrativa até o início da vigência deste Código.

Art. 370. Em até um ano após a publicação oficial da presente Lei, deverão os órgãos e entidades reguladores realizar a consolidação de seus atos normativos, aplicando-se, no que cabível, o art. 12 da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Art. 371. As remissões a disposições da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, existentes em outras leis, passam a referir-se às que lhes são correspondentes neste Código.

Art. 372. Ficam revogadas a Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.



Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/17717.87453-04